2025/1167

30.6.2025

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2025/1167,

annettu 29 päivänä marraskuuta 2024,

valtiontuesta SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), jonka Saksa on myöntänyt DB Cargolle

(tiedoksiannettu numerolla C(2024) 8610)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon päätöksen, jolla komissio päätti aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn asiassa SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) yksilöityjen toimenpiteiden osalta ([1]),

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([2]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Komissio vastaanotti 19. huhtikuuta 2018 kantelun, joka koski yhtiölle DB Cargo Aktiengesellschaft, jäljempänä ’DB Cargo’, myönnettyä väitettyä valtiontukea ([3]).

(2) Komissio välitti kantelun eteenpäin ja esitti ensimmäisen tietopyynnön 20. syyskuuta 2018, minkä jälkeen se vastaanotti useita huomautuksia kantelijalta ja Saksalta. Komissio toimitti nämä huomautukset Saksalle 31. tammikuuta 2022 päivätyssä kirjeessä, jossa se ilmoitti Saksalle päättäneensä aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn, joka koskee neljää DB Cargon hyväksi toteutettua toimenpidettä, jäljempänä ’aloittamispäätös’.

(3) Aloittamispäätös ([4]) julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 19. elokuuta 2022. Komissio pyysi Saksan viranomaisia sekä asianomaisia esittämään huomautuksensa aloittamispäätöksestä kuukauden kuluessa.

(4) Saksan viranomaiset toimittivat aloittamispäätöstä koskevat huomautuksensa komissiolle 21. huhtikuuta 2022 päivätyllä kirjeellä. Niiden lisäksi Saksa toimitti lisähuomautuksia ja -tietoja 17. toukokuuta, 8. kesäkuuta, 25. heinäkuuta, 28. elokuuta, 26. syyskuuta ja 23. lokakuuta 2023. Lisäksi Saksa toimitti lisätietoja 13. maaliskuuta, 10. kesäkuuta ja 1. heinäkuuta 2024.

([1]) Komission päätös C(2022) 639 final, annettu 31 päivänä tammikuuta 2022, asiassa SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Saksan DB Cargon hyväksi toteuttamat väitetyt valtiontukitoimenpiteet.
([2]) EUVL C 316, 19.8.2022, s. 20.
([3]) Kantelijan henkilöllisyys on luottamuksellista tietoa.
([4]) Ks. alaviite 1.

(5) Syyskuun 19. päivänä 2022 komissio vastaanotti huomautuksia European Rail Freight association (ERFA) -järjestöltä (yksityisten ja riippumattomien rautateiden tavaraliikennettä harjoittavien yhtiöiden etuja edustava eurooppalainen järjestö) sekä kantelijalta. Komissio lähetti 18. marraskuuta 2022 asianomaisten osapuolten huomautukset Saksan viranomaisille ja pyysi näitä esittämään huomautuksensa, minkä Saksan viranomaiset tekivät 18. tammikuuta 2023 päivätyllä kirjeellä.

(6) Komissio pyysi Saksalta lisätietoja ja selvennyksiä 26. heinäkuuta 2022 päivätyllä kirjeellä, johon Saksa vastasi 26. syyskuuta 2022 päivätyllä kirjeellä. Komissio pyysi Saksalta lisätietoja myös 1. elokuuta ja 27. syyskuuta 2023 päivätyillä kirjeillä (joihin Saksa vastasi 31. lokakuuta ja 9. marraskuuta 2023 päivätyillä kirjeillä). Lisäksi komissio esitti Saksalle pyyntöjä 15. toukokuuta, 5. syyskuuta ja 17. marraskuuta 2024 päivätyillä kirjeillä, joihin Saksa vastasi 10. kesäkuuta, 5. ja 27. syyskuuta sekä 1., 21., 22., 23. ja 25. marraskuuta 2024 päivätyillä kirjeillä.

(7) Komission yksiköt tapasivat Saksan viranomaiset muun muassa 24. helmikuuta, 19. huhtikuuta, 12. toukokuuta, 30. kesäkuuta, 28. heinäkuuta, 18. elokuuta, 29. elokuuta, 21. syyskuuta, 21. marraskuuta ja 20. joulukuuta 2023 sekä 13. maaliskuuta, 30. huhtikuuta, 13. kesäkuuta, 5. heinäkuuta, 11. heinäkuuta, 12. ja 19. syyskuuta sekä 19. ja 25. marraskuuta 2024.

(8) Saksan liittotasavallan viranomaiset suostuivat 21. marraskuuta 2024 päivätyllä kirjeellä poikkeuksellisesti luopumaan vetoamasta SEUT-sopimuksen 342 artiklasta, luettuna yhdessä neuvoston asetuksen N:o 1/1958 3 artiklan kanssa, johtuviin oikeuksiinsa ja hyväksymään tämän päätöksen sekä sitä koskevan SEUT-sopimuksen 297 artiklan mukaisen tiedoksiannon laatimisen englannin kielellä.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TOIMENPITEISTÄ

2.1 DB Cargon historia, rakenne ja yhtiösäännöt

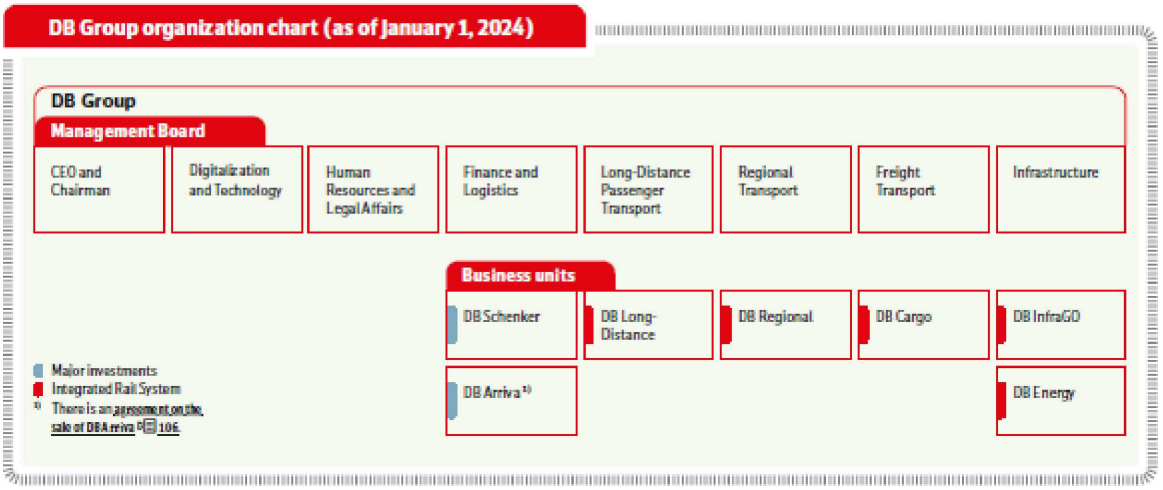
(9) DB Cargo on rautateiden tavaraliikennepalveluja tarjoava yhtiö, jonka päätoimipaikka on Mainzissa Saksassa. Se tarjoaa rautateiden tavaraliikennepalveluja 17 maassa, muun muassa EU:n jäsenvaltioissa. DB Cargo toimii sisämarkkinoilla kotimaisten (esimerkiksi TFG Transfracht GmbH) sekä kansainvälisten tytäryhtiöiden kautta. Sen muissa jäsenvaltioissa toimivia tytäryhtiöitä ovat muun muassa 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. (Espanja), jäljempänä yhdessä 'DB Cargo -konserni' ([5]).

(10) DB Cargo on Deutsche Bahn Aktiengesellschaftin, jäljempänä 'DB AG', tytäryhtiö. DB AG on holdingyhtiö ja emoyhtiö, joka omistaa useita kotimaisia ja kansainvälisiä tytäryhtiöitä, kuten DB Cargon (DB AG:hen ja kaikkiin sen omistamiin yrityksiin yhdessä viitataan jäljempänä nimityksellä 'DB-konserni'). DB-konserni toimii kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen, logistiikan ja rautatiekuljetusten liitännäispalvelujen alalla. Kaaviossa 1 esitetään yksinkertaistettu kuvaus DB-konsernin eri toiminnoista.

([5]) Toimenpiteen 1 (ks. johdanto-osan 39 kappale) osalta todetaan, että Saksan toimittamien tietojen mukaan voittojen tai tappioiden siirron laskentaperusteena on DB Cargo AG:n voitto verojen jälkeen (Ergebnis nach Steuern). DB Cargo AG:n voitto verojen jälkeen sisältää myös kotimaisten tytäryhtiöiden voiton verojen jälkeen. DB Cargo AG:n lisäksi voitto verojen jälkeen sisältää seuraavien kotimaisten tytäryhtiöiden voitot:
— 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.

Kaavio 1

DB-konsernin organisaatiorakenne



Lähde: Deutsche Bahnin vuoden 2023 vuosikertomus.

(11) DB AG on ollut kokonaisuudessaan Saksan liittovaltion (Bund) omistama siitä lähtien, kun yhtiö perustettiin vuonna 1994. Muiden liiketoimintayksiköiden ohella DB AG hallinnoi myös DB-konsernin rautateiden tavaraliikennettä. DB AG:n omistusosuus yhtiöstä, joka vastaa rautateiden tavaraliikenteen harjoittamisesta, on vaihdellut vuosien mittaan 92 prosentista 100 prosenttiin; vuodesta 2011 lähtien DB AG on omistanut 100 prosenttia kyseisestä rautateiden tavaraliikennettä harjoittavasta yrityksestä. DB-konsernin organisaatio ja rautateiden tavaraliikennetoiminnan sijoittuminen organisaatiorakenteeseen ovat muuttuneet vuosien myötä.

(12) Kuten 2.3 jaksossa kuvataan, DB AG:n rautateiden tavaraliikennetoimintaa harjoittava yhtiö on vaihtunut tutkimusajanjaksolla useasti (tutkimusajanjakso alkoi toimenpiteen 1 osalta 1. tammikuuta 2012 ja toimenpiteiden 2–4 osalta 20. syyskuuta 2008). Ellei toisin mainita, selkeyden vuoksi termillä ”DB Cargo” tarkoitetaan tässä päätöksessä DB-konserniin kuuluvaa yksikköä, joka harjoittaa kyseisen konsernin rautateiden tavaraliikennetoimintaa;

a) 1. syyskuuta 2003 ja 15. helmikuuta 2009 välisenä aikana rautateiden tavaraliikennettä harjoitti yhtiö, joka oli rekisteröity nimellä Railion Deutschland AG;

b) 16. helmikuuta 2009 ja 29. lokakuuta 2012 välisenä aikana rautateiden tavaraliikennettä harjoitti yhtiö, joka oli rekisteröity nimellä DB Schenker Rail Deutschland AG;

c) 30. lokakuuta 2012 yhtiön nimi muutettiin muotoon DB Schenker Rail AG;

d) 1. maaliskuuta 2016 alkaen rautateiden tavaraliikennettä on harjoittanut DB Cargo -niminen yhtiö.

(13) DB Cargo on ollut 100-prosenttisesti DB AG:n suoraan omistama tytäryhtiö vuodesta 2016 lähtien. Sitä ennen (1. tammikuuta 2012 lähtien) DB Cargo oli DB Mobility Logistics AG:n, jäljempänä ’DB ML’, suoraan omistama tytäryhtiö. Vuodesta 2003 vuoteen 2012 asti DB Cargo oli DB ML:n välillisesti omistama tytäryhtiö. DB ML oli puolestaan 100-prosenttisesti DB AG:n suoraan omistama, kun taas DB AG:n omistusosuus rautateiden tavaraliikennettä harjoittavasta yhtiöstä oli pienimmillään 92 prosenttia (ks. johdanto-osan 11 kappale). Vuodesta 2011 alkaen DB Cargo oli kokonaan DB AG:n välillisesti omistama, kun taas ennen vuotta 2011 DB AG:llä oli pienimmillään 92 prosentin välillinen omistusosuus DB Cargosta.

(14) DB ML vastasi 31. joulukuuta 2015 asti useista eri DB-konsernin tarjoamista palveluista, erityisesti DB-konsernin rautatieliikennepalveluista (matkustaja- ja tavaraliikenteestä). DB Cargo (joka oli 29. helmikuuta 2016 asti rekisteröitynä nimellä DB Schenker Rail AG) oli DB ML:n 100-prosenttisesti omistama tytäryhtiö. Sen lisäksi DB ML omisti myös muita tytäryhtiöitä, kuten kaksi rautateiden matkustajaliikennettä harjoittavaa tytäryhtiötä DB Regio AG:n ja DB Fernverkehr AG:n. DB ML sulautui 26. elokuuta 2016 osaksi DB AG:ta. Sulautuman myötä DB Cargosta, DB Regio AG:stä ja DB Fernverkehr AG:stä tuli DB AG:n suoraan omistamia tytäryhtiöitä. DB AG:n ja DB ML:n vuosikokoukset hyväksyivät allekirjoitetun sulautumasopimuksen 15. heinäkuuta 2016. Sulautumasopimus tuli voimaan taannehtivasti 1. tammikuuta 2016.

(15) DB AG on ollut perustamisestaan eli vuodesta 1994 ja DB Cargo vuodesta 2009 lähtien Saksan yhtiöoikeuden mukaisia osakeyhtiöitä (Aktiengesellschaft), jäljempänä 'AG'. Tämä oli myös DB ML:n yhtiömuoto sen olemassaolon ajan. Aktiengesellschaft-yhtiöihin sovelletaan erityisesti Saksan osakeyhtiölakia (Aktiengesetz – AktG). AG:ssä osakkeenomistajat ovat edustettuina vuosikokouksessa (Hauptversammlung), joka valitsee osakkeenomistajien edustajat hallintoneuvostoon (Aufsichtsrat). Työntekijöiden edustajat valitaan Saksan yhteistoimintalain (Mitbestimmungsgesetz – MitbestG) mukaisesti. Hallintoneuvosto valitsee jäsenet hallitukseen (Vorstand), joka vastaa AG:n johtamisesta. Vaikka hallintoneuvosto valitsee hallituksen jäsenet, Aktiengesellschaft-yhtiöitä sääntelevän lainsäädännön mukaan tällaisen yhtiön hallitus on siinä mielessä riippumaton hallintoneuvostosta ja vuosikokouksesta, että nämä eivät periaatteessa voi antaa hallitukselle määräyksiä ([6]).

(16) Taulukossa 1 esitetään sekä DB-konsernin että erikseen DB Cargo -konsernin ja DB Cargon tulot tutkimusajanjaksolla.

Taulukko 1

DB-konsernin ja DB Cargon tulot vuosina 2012–2023 ([7])

(miljoonaa euroa)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DB-konserni	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 -konserni	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

Lähde: DB-konsernin vuosikertomukset ja DB Cargon vuositilinpäätökset.

(17) DB-konsernin päätöksentekomenettelyä määrittää DB AG:n hallituksen työjärjestys (Geschäftsordnung), jonka mukaan hallituksella on päätösvalta lyhyen ja keskipitkän aikavälin suunnittelusta sekä pitkän aikavälin strategisista tavoitteista. Hallitus päättää myös konsernia koskevien suuntaviivojen antamisesta, muuttamisesta ja kumoamisesta. Myös seuraavien yksittäisten toimenpiteiden toteuttamiseksi tarvitaan hallituksen päätös, vaikka ne koskisivat tytäryhtiöitä tai osakkuusyrityksiä ([8]):

a) keskeisille toiminta-aloille kuuluvan toiminnan aloittaminen ja lopettaminen, perustavanlaatuiset muutokset yrityksen organisaatiossa sekä yrityssopimusten ([9]) tekeminen, muuttaminen ja purkaminen;

b) yhtiöiden perustaminen sekä sellaisten omistusosuuksien hankinta, myynti ja muuttaminen (mukaan lukien muuntamiseen ja pääomaan liittyvät toimenpiteet), joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän, lukuun ottamatta konsernin sisäisiä toimenpiteitä;

c) sellaisten kiinteistöjen ja muiden omistusoikeuksien hankinta, myynti, kiinnittäminen ja muu luovutus, joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän, lukuun ottamatta maan hankintaan tarkoitettujen lainojen ottamista;

d) arvopapereiden liikkeeseenlasku, lainojen ottaminen ja lainojen myöntäminen, lukuun ottamatta maturiteetiltaan alle vuoden pituisten lainojen ottaminen konsernin ulkopuolelta ja lainojen myöntäminen ja ottaminen konsernin sisällä;

([6]) Kuten Aktiengesetzin 76 §:n 1 momentista seuraa.

([7]) DB-konsernin ja DB Cargo -konsernin luvut on laskettu kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti, kun taas DB Cargon tulot on laskettu Saksan kauppalaissa (Handelsgesetzbuch – HGB) vahvistettujen tilinpäätösstandardien mukaisesti. Tästä syystä luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään.

([8]) Niiden yksittäisten toimenpiteiden luettelo, jotka edellyttävät hallintoneuvoston hyväksyntää, on pysynyt samana vuodesta 2010 lähtien (ennen vuoden 2010 versiota b, c, e ja f alakohdassa tarkoitetut rahamääräiset kynnysarvot olivat alhaisemmat).

([9]) 'Yrityssopimuksilla' (Unternehmensverträge) tarkoitetaan AktG:n 291 §:n ja sitä seuraavien pykälien soveltamisalaan kuuluvia sopimuksia, kuten määräysvalta- ja voitonsiirtosopimuksia.

e) takausten ja vakuuksien hyväksyminen ja antaminen tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella sekä sellaisten takausten ja vakuuksien hyväksyminen ja antaminen tavanomaisen liiketoiminnan puitteissa, joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän;

f) sellaisten yhtiön toimintasuunnitelmiin sisältyvien investointien, menojen, vuokrausten ja leasinghankkeiden hyväksyminen, joiden arvo on 250 miljoonaa euroa tai enemmän, sellaisten yhtiön toimintasuunnitelmiin sisältyvien hankkeiden hyväksyminen, joiden (arvioitu) kokonaisarvo tai joihin tarvittava pääoma ylittää suunnitellun määrän vähintään 10 miljoonalla eurolla sekä sellaisten muiden hankkeiden hyväksyminen, jotka eivät sisälly yhtiön toimintasuunnitelmiin ja joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän;

g) hallituksen tai johdon kokoonpanon muutokset sekä sellaisten johtotehtävissä olevien henkilöiden vaihdokset, jotka kuuluvat konsernin johdon piiriin;

h) yhtiön maaedustajien nimittäminen ja erottaminen sekä yhtiön valtakirjojen myöntäminen ja peruuttaminen.

(18) Työjärjestyksen mukaan DB AG:n hallituksen päätösten on oltava yksimielisiä. Jos hallitus ei pääse yksimielisyyteen, päätös on hyväksyttävä päätöksentekoprosessiin osallistuvien jäsenten kahden kolmasosan enemmistöllä, jotta se olisi pätevä.

(19) DB AG:n hallitus toimittaa yhtiön hallintoneuvostolle vuosittain kirjallisesti lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimintasuunnitelman, joka kattaa yhtiön kaikki keskeiset toiminta-alat.

(20) Tietyt yksittäiset toimenpiteet edellyttävät lisäksi DB AG:n hallintoneuvoston hyväksyntää, vaikka ne koskisivat tytäryhtiöitä tai osakkuusyrityksiä. DB AG:n hallintoneuvoston hyväksyntää edellyttävien liiketoimien luettelon mukaan tällaisia toimenpiteitä ovat erityisesti seuraavat ([10]):

a) toimintojen aloittaminen uusilla merkittävillä toiminta-aloilla tai toimintojen lopettaminen nykyisillä merkittävillä toiminta-aloilla;

b) perustavanlaatuiset muutokset yhtiön ja konsernin organisaatiossa;

c) hallituksen vastuualueiden muutokset ja yhtiön maaedustajien vaihdokset;

d) yritysten perustaminen, osto tai purkaminen, omistusosuuksien hankkiminen yrityksistä sekä tällaisten omistusosuuksien myynti, mukaan lukien omistusosuuksien muutokset ja osallistuminen vastikkeellisiin pääomanlisäyksiin, silloin kun yksittäisen toimenpiteen arvo on yli 25 miljoonaa euroa, lukuun ottamatta kaikissa näissä tapauksissa konsernin sisäisiä liiketoimia;

e) konserniyhtiöihin ja omistusosuuksiin liittyvät toimenpiteet, joilla on perustavanlaatuisia tai haitallisia vaikutuksia yhtiöön tai konserniin tai joilla on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia;

f) kiinteistöjen ja omistusoikeuksien hankinta, myynti, kiinnittäminen ja muut luovutukset silloin, kun yksittäisen toimenpiteen arvo on yli 25 miljoonaa euroa;

g) sellaisten joukkovelkakirjojen tai muiden lainojen liikkeeseen laskeminen, joiden maturiteetti on yli vuoden, lukuun ottamatta lainoja tytäryhtiöiltä ja osakkuusyrityksiltä;

h) takausten antaminen, velkakirjojen tekeminen ja muiden vakuuksien antaminen tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella silloin, kun yksittäisen toimenpiteen arvo on yli 5 miljoonaa euroa;

i) lainojen myöntäminen tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella silloin, kun yksittäisen toimenpiteen arvo on yli 5 miljoonaa euroa, lukuun ottamatta lainoja tytäryhtiöille ja osakkuusyrityksille;

([10]) Toimenpiteet eivät ole muuttuneet työjärjestyksen vuoden 2008 ja tämän päätöksen antamispäivän välisenä aikana sovellettujen eri versioiden välillä.

j) sellaiset yhteistyösopimukset, jotka eivät kuulu tavanomaiseen liiketoimintaan ja jotka ovat yhtiölle olennaisen tärkeitä;

k) investointihankkeet, jotka eivät jo sisälly yhtiön lyhyen ja keskipitkän aikavälin suunnitelmiin, silloin kun yksittäisen hankkeen arvo on yli 10 miljoonaa euroa.

(21) DB AG:n yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiön hallintoneuvostossa on 20 jäsentä. Jäsenistä kymmenen on osakkeenomistajien edustajia ja kymmenen työntekijöiden edustajia. Kymmenestä osakkeenomistajien edustajasta seitsemän valitaan vuosikokouksessa, ja liittotasavallan hallituksella on oikeus nimittää suoraan kolme hallintoneuvoston jäsentä. DB AG:n hallintoneuvoston työjärjestyksen mukaan hallintoneuvoston päätökset edellyttävät annettujen äänten enemmistöä, ellei laki tai DB AG:n yhtiöjärjestys edellytä eri enemmistöä. Jos äänet menevät tasan, puheenjohtajalla on kaksi ääntä äänestettäessä samasta asiasta uudelleen.

(22) DB Cargon hallituksen työjärjestyksessä määrätään, että yhtiön johtokunta päättää kollegiaalisesti kaikista yhtiön kannalta olennaisista tai merkittävistä asioista sekä asioista, joissa johtokunnalla on lain, yhtiön yhtiöjärjestyksen tai hallituksen työjärjestyksen nojalla jaettu päätösvalta. Päätökset tehdään yksimielisesti, tai ellei päästä yksimielisyyteen, määräenemmistöllä samalla tavalla kuin DB AG:n johtokunnassa (ks. johdanto-osan 18 kappale). DB Cargon hallituksen työjärjestystä täydentää pakollinen luettelo liiketoimista, jotka edellyttävät DB Cargon suoran emoyhtiön hyväksyntää. Näitä toimenpiteitä ovat ([11])

a) kaikki olennaisiin ja merkittäviin asioihin liittyvät toimet;

b) keskeisille toiminta-aloille kuuluvan toiminnan aloittaminen ja lopettaminen, perustavanlaatuiset muutokset yrityksen organisaatiossa sekä yrityssopimusten tekeminen, muuttaminen ja irtisanominen;

c) yhtiöiden perustaminen;

d) omistusosuuksien hankkiminen, myynti ja muuttaminen (mukaan lukien muuntamiseen ja pääomaan liittyvät toimenpiteet), lukuun ottamatta toimenpiteitä, i) joihin osallistuu ainoastaan DB AG:n – suoraan tai välillisesti – kokonaan omistamia yrityksiä tai ii) joiden tavoitteena on omistusosuus, joka ei kuulu kokonaisuudessaan konsernin muodostamaan taloudelliseen yksikköön, ja jonka arvo on alle 10 miljoonaa euroa;

e) toimintojen tai toimintojen osien hankinta ja myynti, lukuun ottamatta toimenpiteitä, i) joihin osallistuu ainoastaan DB AG:n – suoraan tai välillisesti – kokonaan omistamia yrityksiä tai ii) joiden arvo on alle 10 miljoonaa euroa;

f) sellaisten kiinteistöjen ja muiden omistusoikeuksien hankinta, myynti, kiinnittäminen ja muu luovutus, joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän, lukuun ottamatta maan hankintaan tarkoitettujen lainojen ottamista;

g) arvopapereiden liikkeeseenlasku, lainojen ottaminen ja lainojen myöntäminen, lukuun ottamatta maturiteetiltaan alle vuoden pituisten lainojen ottaminen konsernin ulkopuolelta ja lainojen myöntäminen DB AG:lle tai DB Finance B.V:lle ja lainojen ottaminen niiltä;

h) takausten ja vakuuksien hyväksyminen ja antaminen tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella sekä sellaisten takausten ja vakuuksien hyväksyminen ja antaminen tavanomaisen liiketoiminnan puitteissa, joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän;

i) sellaisten yhtiön toimintasuunnitelmiin sisältyvien investointien, menojen, vuokrausten ja leasinghankkeiden hyväksyminen, joiden arvo on 250 miljoonaa euroa tai enemmän, sellaisten yhtiön toimintasuunnitelmiin sisältyvien hankkeiden hyväksyminen ja luovuttaminen, joiden kokonaisarvo tai joihin tarvittava pääoma ylittää suunnitellun määrän vähintään 10 miljoonalla eurolla sekä sellaisten hankkeiden hyväksyminen ja luovuttaminen, jotka eivät sisälly yhtiön toimintasuunnitelmiin ja joiden arvo on 10 miljoonaa euroa tai enemmän;

j) muutokset johtokuntien kokoonpanossa sekä muissa johtotehtävissä olevien henkilöiden vaihdokset.

([11]) Kuten johdanto-osan 17 kappaleessa kuvattujen yksittäisten toimenpiteiden tapauksessa, luettelon vanhemmissa versioissa vuosilta 2009 ja 2011 rahamääräiset kynnysarvot ovat alhaisempia. Lisäksi vuoden 2011 versiossa f alakohdassa viitataan DB AG:n ja DB Finance B.V:n lisäksi myös DB ML:ään.

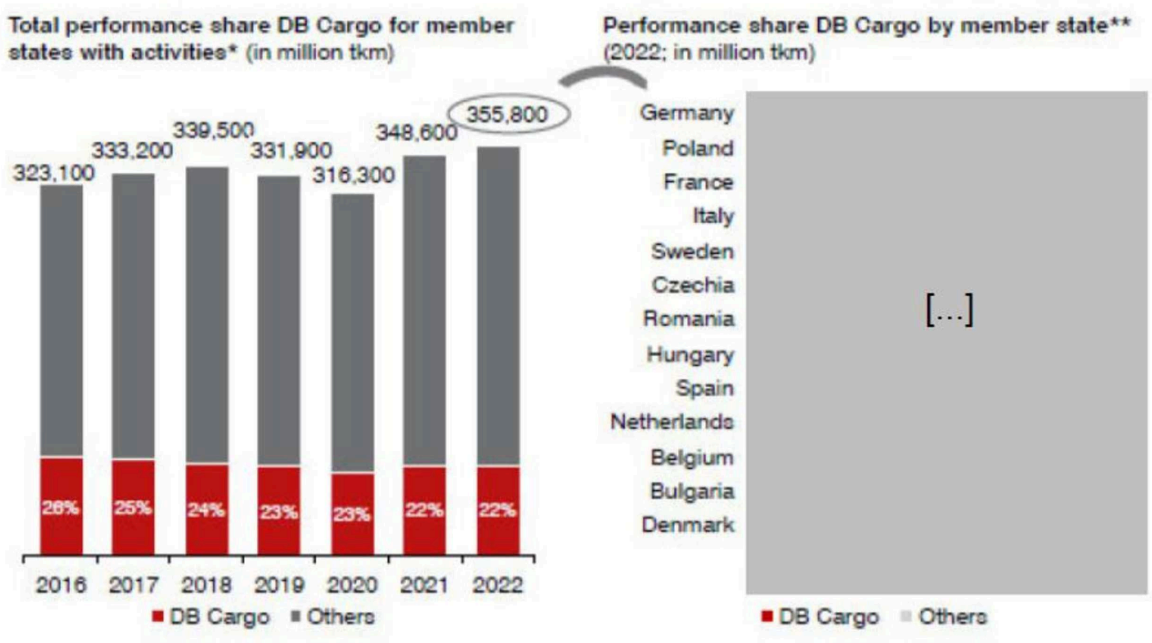
2.2 DB Cargon toiminnot ja sen asema eri palvelumarkkinoilla

(23) Saksan mukaan DB Cargo on yksi Euroopan johtavista rautateiden tavaraliikenteen harjoittajista ja sillä on keskeinen rooli unionin tavarankuljetuksessa. Saksan mukaan DB Cargon tavoitteena on tarjota kestäviä kotimaisia ja rajat ylittäviä rautateiden tavaraliikennepalveluja keskittyen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja luotettavien logistiikkaratkaisujen tarjoamiseen eri teollisuudenaloille.

(24) Lisäksi Saksa toteaa, että DB Cargon laaja verkko ulottuu eri puolille Eurooppaa ja se kuljettaa vuosittain miljoonia tonneja rahtia, kuten raaka-aineita ja teollisuus- ja kulutustuotteita, hyödyntäen käyttämäänsä laajaa rautatieverkkoa Euroopassa yhdennettyjen rajat ylittävien logistiikkapalvelujen tarjoamiseksi EU:n kestävyystavoitteiden mukaisesti. Tältä osin Saksa selittää, että DB Cargo toimii 13 jäsenvaltiossa ja että Belgiassa, Tanskassa, Ranskassa, Saksassa, Alankomaissa ja Romaniassa sen osuus kaikesta rautateiden tavaraliikenteestä (tonnikilometreinä [12] mitattuna) kansallisella tasolla on yli [...] prosenttia (ks. taulukko 2). Niissä jäsenvaltioissa, joissa DB Cargo toimii, sen osuus rautateiden tavaraliikennesektorista oli vuonna 2022 yhteensä noin [...] prosenttia. Kaaviossa 2 esitetään DB Cargon yhteenlaskettu markkinaosuus sisämarkkinoilla niissä jäsenvaltioissa, joissa yhtiö toimii. Kuten kaaviosta käy ilmi, DB Cargo menetti markkinaosuuttaan vuosina 2016–2022 (kuljetettuina määrinä eli tonnikilometreinä mitattuna).

Kaavio 2

DB Cargon yhteenlaskettu markkinaosuus jäsenvaltioissa, joissa se toimii



Lähde: Saksan toimittama SCI/Verkehrin selvitys, päivätty 6. syyskuuta 2023, s. 9.

(25) Saksan mukaan Euroopan rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden yhdentymisen edetessä jatkuvasti DB Cargon tytäryhtiöt mahdollistavat osaltaan DB Cargon asiakkaiden rajat ylittävät kuljetukset Euroopan sisällä sekä Aasiaan; vuonna 2022 noin [...] prosenttia Saksan rautateiden tavaraliikenteestä oli rajat ylittäviä kuljetuksia.

[12] Tonnikilometri on tavarankuljetuksessa käytettävä mittayksikkö, joka vastaa yhden tavaratonnin (1 000 kilogrammaa) kuljetusta rautateitse kilometrin matkan. Tonnikilometri on keskeinen yksikkö arvioitaessa rautateiden tavaraliikenteen määrää unionissa, sillä se on standardoitu mittayksikkö rautateitse kuljetettavien tavaroiden painon ja kuljetetun matkan mittaamiseksi. Tonnikilometrin avulla voidaan arvioida toimijoiden suorituskykyä ja seurata kuljetettujen määrien muutoksia, ja siten se myös tukee kestävyystavoitteita, sillä näiden tietojen perusteella voidaan edistää rautatiekuljetusten käyttöä vähäpäästöisenä vaihtoehtona maantiekuljetuksille. Rautatiemarkkinoiden seurantajärjestelmässä (RMMS) tonnikilometritietojen avulla voidaan tehdä vertailuja sisämarkkinoiden eri alueiden välillä, ja nämä tiedot auttavat laatimaan sellaisia politiikkoja ja investointeja, jotka parantavat rautateiden kilpailukykyä ja edistävät päästövähennystavoitteita.

(26) Lisäksi Saksa selostaa, että Saksassa DB Cargon osuus kaikesta rautateiden tavaraliikenteestä oli 43 prosenttia vuonna 2022 mutta sen osuus pienenee jatkuvasti kilpailijoiden kasvattaessa omia osuuksiaan Saksan rautateiden tavaraliikenteestä. Saksan mukaan vuonna 2016 DB Cargo tarjosi 54 prosenttia Saksan rautateiden tavaraliikennepalveluista mutta seuraavien seitsemän vuoden aikana tämä osuus pieneni 11 prosenttiyksikköä (20 %).

(27) Tanskassa ja Alankomaissa DB Cargo on alan johtava toimija (sulauduttuaan yhteen joidenkin muiden toimijoiden kanssa) – Tanskassa sen osuus paikallisista markkinoista on [...] prosenttia ja Alankomaissa [...] prosenttia.

Taulukko 2

DB Cargon asema eri jäsenvaltioiden rautateiden tavaraliikennemarkkinoilla

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	

Lähde: Saksan toimittama SCI/Verkehrin selvitys, päivätty 6. syyskuuta 2023, s. 8.

(28) Laajempien rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden osalta Saksa selittää, että DB Cargo toimii kolmessa keskeisessä alasegmentissä, i) yksittäisvaunukuljetusten, ii) kokojunakuljetusten ja iii) yhdistettyjen kuljetusten segmentissä.

(29) Yksittäisvaunusegmentissä DB Cargo tarjoaa joustavia tavaraliikennepalveluja pieniä toimituksia varten. Se kerää yksittäisiä vaunuja useilta asiakkailta, yhdistää ne järjestelyratapihalla junaksi ja kuljettaa ne eri puolille Eurooppaa. Tämä on keskeisen tärkeä palvelu teollisuudenaloille, jotka tarvitsevat kuljetuksia pienemmille tavaramäärille, jotka eivät riitä kokonaisten junien täyttämiseksi.

(30) Kokojunakuljetusten segmentissä DB Cargo tarjoaa kokonaisia junia sellaisten asiakkaiden toimituksiin, jotka toimittavat suuria tavaramääriä. Tällöin asiakkaalle voidaan tarjota suora kuljetus yhdestä pisteestä toiseen ilman välipysäkkejä. Tämä on ihanteellinen tapa kuljettaa irtotavaraa, kuten hiiltä, terästä ja kemikaaleja, sekä suuria konttimääriä. Kokojunakuljetukset tarjoavat teollisuudelle nopeamman ja kustannustehokkaamman logistiikkaratkaisun, joka on erittäin luotettava pitkillä matkoilla.

(31) DB Cargo toimii myös yhdistettyjen kuljetusten segmentissä, jossa tavaroita kuljetetaan käyttäen eri liikennemuotoja (esimerkiksi rautateitä, maanteitä tai merikuljetuksia). Tässä kuljetusmuodossa kontteja, vaihtokoreja ja puoliperävaunuja kuljetetaan matkan pitkä osuus rautateitse, minkä jälkeen ne siirretään kuorma-autoihin tai laivoihin viimeistä osuutta varten. Tämä palvelu tukee siirtymää maantiekuljetuksista rautatiekuljetuksiin, vähentää hiilidioksidipäästöjä ja mahdollistaa paremmat intermodaaliset logistiikkaratkaisut kaikkialla Euroopassa.

(32) Tämän perusteella Saksa katsoo, että Euroopan rautateiden tavaraliikennealaa voidaan yleisesti ottaen pitää kilpailtuna, viitaten tässä yhteydessä ERFAn tilaamaan vuonna 2022 tehtyyn selvitykseen, jossa Euroopan rautateiden tavaraliikennealan kilpailutilannetta kuvataan seuraavasti: ”Rautateiden tavaraliikennealan toimijoiden välillä käydään tällä hetkellä kovaa kilpailua. Vakiintuneet toimijat ja niiden kansainväliset haastajat (markkinoiden aiemmat uudet tulokkaat) ovat laajentamassa kansainvälistä toimintaansa keskittyen pääasiassa kansainvälisiin kaukokuljetuspalveluihin. Tämän ansiosta tavaran kuljettajilla, huolinta- ja logistiikkayrityksillä ja intermodaalikuljetusten käyttäjillä on kussakin maassa ja kansainvälisillä käytävillä valittavanaan useita suorituskykyisiä rautateiden tavaraliikenteen harjoittajia.” Lisäksi Saksan mukaan samassa selvityksessä todetaan Saksan rautateiden tavaraliikennealan kilpailutilanteen osalta seuraavaa: ”Tämän tuloksena kilpailu Saksan matkustaja- ja tavaraliikennemarkkinoilla kiristyi huomattavasti ja uudet tulokkaat alkoivat haastaa Deutsche Bahnia kaikissa liiketoimintasegmenteissä. Tällä hetkellä Deutsche Bahnin haastajien osuus Saksan rautateiden tavaraliikennemarkkinoista on yli 50 prosenttia.”.

(33) Saksa toteaa, että tarkasteltaessa edellä kuvattuja rautateiden tavaraliikennealan eri segmenttejä Saksassa DB Cargo oli vuonna 2022 selvästi suurin yksittäisvaunukuljetusten tarjoaja, jonka osuus kaikista yksittäisvaunukuljetuksista (kuljetetuissa määrissä mitattuna) oli noin [...] prosenttia. Saksan mukaan suurten kilpailijoiden puuttuminen tästä liiketoimintasegmentistä selittyy sillä, että yksittäisvaunukuljetukset ovat tuottaneet järjestelmällisesti useiden vuosien ajan tappiota eikä segmentti ole sen takia uusille tulokkaille houkutteleva ilman tukia.

(34) Tältä osin Saksa toteaa ensinnäkin, että DB Cargo aikoo tehdä muutoksia liiketoimintasegmentteihinsä tehokkuuden ja tuotteiden laadun parantamiseksi, ja toiseksi Saksa aloitti vuonna 2023 prosessin valtion tuen lisäämiseksi yksittäisvaunukuljetuksille.

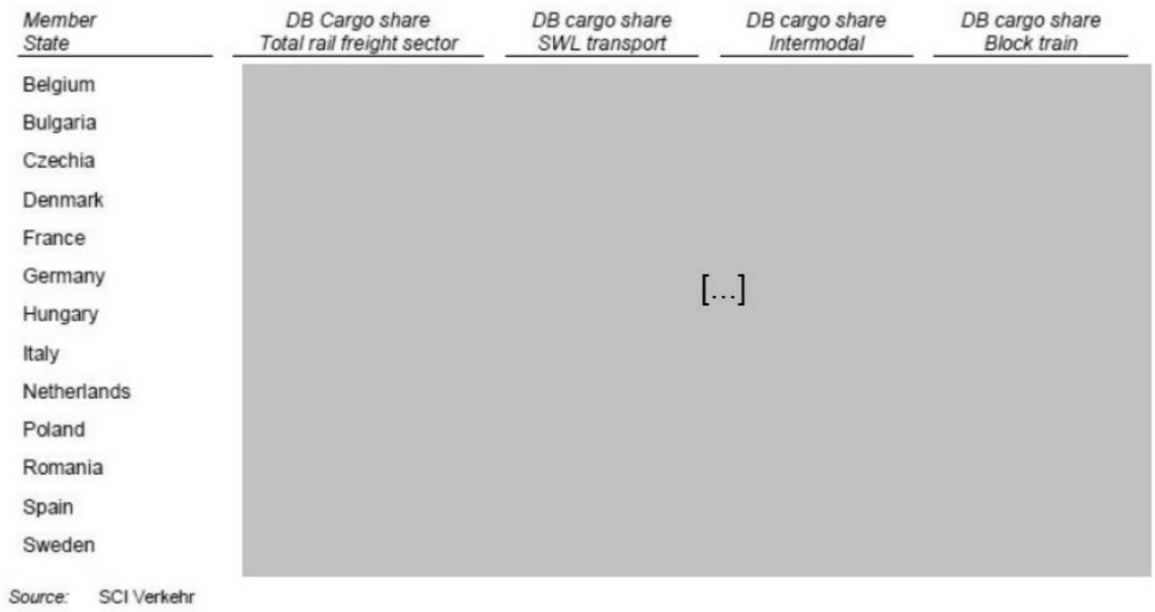
(35) Lisäksi yhdistettyjen kuljetusten osalta Saksa selostaa, että DB Cargolla ei ole integroitua kuljetusten tuotantojärjestelmää ja että vaikka DB Cargon osuus Saksan liikenteestä oli vuonna 2022 noin [...] prosenttia, se kohtaa yhä enemmän kilpailua yhä useammalta taholta (kilpailijoita ovat muun muassa Metrans, HUPAC, TX Logistik ja SBB Cargo International).

(36) Kokojunakuljetusten segmentin osalta Saksa toteaa, että vuonna 2022 DB Cargon osuus Saksan rautateiden tavaraliikenteestä (kuljetetuissa määrissä mitattuna) oli [...]–[...] prosenttia, mitä Saksa pitää vaatimattomana markkinaosuutena, kun otetaan huomioon DB Cargon tausta vakiintuneena rautateiden tavaraliikennettä harjoittavana yrityksenä. DB Cargo kilpailee kokojunakuljetusten segmentissä voimakkaasti Captrain Deutschlandin (osa SNCF-konsernia), TX Logistikin (koko Euroopan laajuinen riippumaton logistiikkayritys) ja lukuisten pienempien kilpailijoiden kanssa.

(37) Taulukossa 3 esitetään yleiskatsaus DB Cargon osuudesta rautateiden tavaraliikenteestä (kuljetetuissa määrissä mitattuna) niissä jäsenvaltioissa, joissa se toimii (tiedot koskevat vuotta 2022).

Taulukko 3

DB Cargon asema markkinoilla segmenteittäin eri jäsenvaltioissa



Lähde: Saksan 31. lokakuuta 2023 esittämät huomautukset, s. 28.

(38) Saksan mukaan useimmissa niistä jäsenvaltioista, joissa DB Cargo toimii, sen osuus kaikista kuljetetuista määristä on pieni. Tässä yhteydessä Saksa korostaa, että DB Cargon osuus ylittää [...] prosenttia vain Tanskassa ([13]), Saksassa ja Alankomaissa ([14]) ja että useimmissa jäsenvaltioissa sen osuus kaikesta rautateiden tavaraliikenteestä on vielä vähemmän kuin [...] prosenttia.

2.3 **Tutkimuksen kohteena olevat toimenpiteet**

(39) Aloittamispäätöksessä yksilöitiin neljä DB Cargon hyväksi toteutettua toimenpidettä, jotka luetellaan jäljempänä. Tässä jaksossa esitettävissä toimenpiteiden kuvauksissa on otettu huomioon Saksan ja asianomaisten osapuolten tutkintamenettelyn aikana toimittamat selvennykset.

2.3.1 *DB Cargon vuotuisten tappioiden korvaaminen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla, jäljempänä 'toimenpide 1'*

(40) DB Cargo on siirtänyt tappionsa emoyhtiölleen 1. tammikuuta 2012 alkaen sovelletun määräysvaltaa sekä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen perusteella.

(41) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus tehtiin 25. lokakuuta 2012 DB Cargon (tuolloin DB Schenker Rail Deutschland AG) ja sen emoyhtiön (tuolloin DB ML, joka itse oli 100-prosenttisesti DB AG:n omistama) välillä osana sopimusta, joka oli nimetty määräysvalta- ja voitonsiirtosopimukseksi (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag) ([15]). Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevassa sopimuksessa DB Cargon emoyhtiö (joka oli vuoteen 2016 asti DB ML ja vuonna 2016 toteutetun sulautuman jälkeen DB AG) sitoutuu kattamaan automaattisesti DB Cargon tappiot kunkin tilivuoden lopussa. DB Cargo on puolestaan sitoutunut siirtämään mahdolliset voitot kunkin tilivuoden lopussa automaattisesti emoyhtiölleen.

(42) Koska voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus on luonteeltaan Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, sillä on vaikutuksia myös sopimuksen nojalla emoyhtiön määräysvallassa olevan (beherrscht) tytäryhtiön hallinnointiin. Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevassa sopimuksessa DB Cargo luovutti määräysvallan yhtiön liiketoiminnasta DB ML:lle. Näin ollen DB ML:n hallituksella oli valtuudet määrätä DB Cargon hallitusta yhtiön liiketoiminnan hoitamiseen liittyvissä asioissa. Liikkeenjohto ja edustus jäivät kuitenkin edelleen DB Cargon hallituksen määräysvaltaan. DB ML:n määräysvalta DB Cargon hallituksen suhteen ei myöskään sallinut DB ML:n antaa DB Cargon hallitukselle määräyksiä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen muuttamiseen, voimassaolon jatkamiseen tai irtisanomiseen liittyvissä asioissa.

(43) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevalla sopimuksella muodostettiin myös yhteisverotusjärjestelmä DB Cargon ja DB AG:n välille. DB Cargo ja DB AG muodostavat yhteisverotusjärjestelmän sekä tuloveron että arvonlisäveron osalta. Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen perustuva tuloveroa koskeva yhteisverotusjärjestelmä mahdollistaa konserniyhtiöiden voittojen ja tappioiden tasaamisen yhtiöiden kesken sen sijaan, että kukin yksittäinen tytäryhtiö maksaisi tuloveronsa erikseen. Arvonlisäveroa koskeva yhteisverotusjärjestelmä perustuu voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen, jolla DB Cargo asetettiin DB ML:n (ja myöhemmin DB AG:n) määräysvallan alaiseksi. Arvonlisäveroa koskevan yhteisverotusjärjestelmän ansiosta sisäisiin virtoihin ei sovelleta arvonlisäveroa.

([13]) Mitä tulee DB Cargon osuuteen rautateiden tavaraliikenteen markkinoista Tanskassa, Saksan mielestä Tanskaa ei ole asianmukaista pitää maantieteellisenä rautateiden tavaraliikenteen markkina-alueena vaan pikemminkin kauttakulkumaana. Saksan mukaan DB Cargo osti Tanskan vakiintuneen toimijan vuonna 2001 ja tarjoaa nyt rautateiden tavaraliikennepalveluja, jotka yhdistävät Euroopan suurimman talouden eli Saksan Skandinaviaan.

([14]) Mitä tulee DB Cargon osuuteen rautateiden tavaraliikenteen markkinoista Alankomaissa, Saksa toteaa, että Tanskan tapaan rautateiden tavaraliikenteen volyymi Alankomaissa on verrattain pieni (noin 5 % Saksan tavaraliikenteen volyymista) ja että kuten Tanskan tapauksessa, DB Cargo osti myös Alankomaiden vakiintuneen toimijan vuonna 2001 voidakseen tarjota kauttakulkuyhteyksiä maasta toiseen ja parantaakseen yhteyksiä esimerkiksi Alankomaiden ja Belgian satamista Saksan kautta Genovaan ja Pohjanmereltä Belgian ja Ranskan kautta Välimerelle. Tästä syystä Saksa katsoo, että Alankomaita ei ole asianmukaista pitää maantieteellisenä rautateiden tavaraliikenteen markkina-alueena, joka olisi riippumaton naapurimaiden rautateiden tavaraliikenteen sektorista.

([15]) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag on Aktiengesetzin 291 §:n sekä 293 §:n ja sitä seuraavien pykälien soveltamisalaan kuuluva sopimus. AktG:n 293 §:n 1 momentin mukaan 291 §:n ja sitä seuraavien pykälien soveltamisalaan kuuluvat sopimukset ovat voimassa vasta sen jälkeen, kun ne on hyväksytty vuosikokouksessa. Myönteinen päätös edellyttää vähintään kolmen neljäsosan enemmistöä osakepääomasta, joka on edustettuna kokouksessa, jossa hyväksymistä esitetään. Yhtiöjärjestyksessä voidaan määrätä suuremmasta pääoman enemmistöstä ja muista vaatimuksista.

(44) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus allekirjoitettiin emoyhtiö DB ML:n ja DB Cargon välillä 25. lokakuuta 2012 ([16]), ja se hyväksyttiin DB ML:n ja DB Cargon vuosikokouksissa 26. lokakuuta 2012. Sopimuksessa määrätään sen taannehtivasta soveltamisesta 1. tammikuuta 2012 alkaen ([17]).

(45) Kun DB ML ja DB Cargo allekirjoittivat voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen, myös DB AG:n ja DB ML:n välillä oli voimassa voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus ([18]). Kyseisessä sopimuksessa DB AG sitoutui kattamaan automaattisesti DB ML:n tappiot kunkin tilivuoden lopussa niin kauan kuin sopimus olisi voimassa. DB ML puolestaan sitoutui siirtämään voittonsa automaattisesti DB AG:lle kunkin tilivuoden lopussa. Näin ollen kaikki vaikutukset, joita DB ML:n ja DB Cargon välillä vuonna 2012 tehdyllä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevalla sopimuksella on DB ML:n taloudelliseen tilanteeseen, voivat heijastua suoraan DB AG:n talousarvioon. DB AG:n ja DB ML:n välinen voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus oli voimassa, kunnes nämä kaksi yritystä sulautuivat vuonna 2016.

(46) DB AG:n ja DB ML:n sulautumisen yhteydessä 26. elokuuta 2016 DB ML:n ja DB Cargon välillä tehty voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus siirrettiin DB AG:lle. DB ML:n oikeudet ja velvollisuudet DB Cargon suhteen siirtyivät uudelle emoyhtiölle DB AG:lle. Samalla DB AG:n ja DB ML:n välillä vuonna 2003 tehdystä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevasta sopimuksesta tuli merkityksetön.

(47) Saksan mukaan 31. päivästä joulukuuta 1999 vuoteen 2016, jolloin voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus siirtyi DB ML:ltä DB AG:lle, oli jatkuvasti voimassa jokin voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus, jossa DB Cargo oli lopullinen tytäryhtiö ja DB AG lopullinen emoyhtiö (joskin omistusketju näiden kahden välillä vaihteli sopimuksesta toiseen). DB AG:n ja DB Cargon välillä oli voimassa suora voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus 1. kesäkuuta 1999 ja 31. joulukuuta 1999 välisenä aikana.

(48) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen ehtojen mukaan sopimuksen kesto oli alun perin viisi vuotta (1. tammikuuta 2012–31. joulukuuta 2016), jonka aikana se voitaisiin irtisanoa vain painavista syistä (wichtige Gründe). Sopimuksen mukaan DB ML:llä oli oikeus irtisanoa sopimus painavista syistä, erityisesti silloin, jos se ei enää pidä hallussaan enemmistöä DB Cargon äänioikeuksista.

(49) Lisäksi Saksa selostaa, että Saksan veroviranomaiset katsovat, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus voidaan irtisanoa poikkeuksellisesti sen vähimmäiskeston eli ensimmäisten viiden vuoden aikana vain hyvin poikkeuksellisista syistä. Saksa viittaa tältä osin Saksan veroviranomaisten yhtiöverotusta koskeviin suuntaviivoihin (Körperschaftsteuerrichtlinien – KStR), joissa todetaan, että jos voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus, joka ei ole vielä ollut voimassa viittä peräkkäistä vuotta, puretaan purkamisilmoituksella tai yhteisellä sopimuksella, sopimus on voimassa niiden vuosien osalta, joina se on pantu täytäntöön verotuksen yhteydessä, edellyttäen, että irtisanominen perustuu painaviin syihin. Painaviksi syiksi voidaan katsoa erityisesti tilanteet, joissa emoyhtiö myy osakkuutensa tai luovuttaa sen tai emo- tai tytäryhtiö sulautuu toiseen yhtiöön tai sen sulautuma puretaan tai se likvidoidaan. Jos jo voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekohetkellä on ollut selvää, että sopimus irtisanottaisiin ensimmäisten viiden vuoden aikana, ei voida olettaa, että kyseessä on painava syy. Jos painavia syitä ei ole, voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen on katsottava olleen alusta alkaen verolainsäädännön kannalta pätemätön ([19]).

(50) Saksa toteaa, että Saksan veroviranomaisten suuntaviivojen mukaan ainoastaan sellaiset liiketoimet, jotka ovat verrattavissa myyntiin tai muihin sellaisiin olennaisiin uudelleenjärjestelytoimenpiteisiin, joiden seurauksena on omistussuhteiden ja/tai määräysvallan muutos, olisivat olleet riittävä peruste sopimuksen ennenaikaiselle irtisanomiselle. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa sopimuksen alkuperäisen vähimmäiskeston eli ensimmäisten viiden vuoden aikana ei ollut tähän verrattavissa olevia tapahtumia, jotka olisivat olleet riittävä peruste voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanomiselle. Ainoat vuoden 1999 ja nykyhetken välillä tapahtuneet yritysrakenteen muutokset liittyivät konsernin sisäisiin uudelleenjärjestelytoimenpiteisiin, joita ei voida pitää painavina syinä.

([16]) Sopimuksen allekirjoittivat kaksi DB ML:n hallituksen (Vorstand) jäsentä ja kaksi DB Schenker Rail Deutschland AG:n hallituksen jäsentä.

([17]) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus julkaistiin kaupparekisterissä DB Cargon tietojen yhteydessä (mikä on edellytys sopimuksen pätevyydelle) 18. joulukuuta 2012.

([18]) Kyseinen voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus tehtiin vuonna 2003.

([19]) KStR:n R14.5 kohdan 6 alakohdan alkuperäinen sanamuoto: "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) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevassa sopimuksessa määrätään myös, että alkuperäisen viisivuotiskauden jälkeen sopimusta jatketaan automaattisesti kunkin tilivuoden lopussa yhdellä lisävuodella, ellei jompikumpi osapuolista päätä irtisanoa sitä. Jos jompikumpi osapuoli haluaa irtisanoa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen, se on annettava irtisanomisilmoitus vähintään kolme kuukautta etukäteen. Jotta irtisanominen tulisi siis voimaan DB Cargon seuraavana tilivuonna, osapuolen on annettava ilmoitus voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanomisesta vähintään kolme kuukautta ennen DB Cargon kuluvan tilivuoden päättymistä.

(52) Aloittamispäätöksen antamishetkellä voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus oli edelleen voimassa eikä sen irtisanominen ollut suunnitteilla. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Saksa kuitenkin ilmoitti komissiolle, että DB AG:n ja DB Cargon välinen voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus oli sanottu irti vuoden 2024 lopusta alkaen.

(53) DB AG:lle ei ole siirretty DB Cargon voittoja nykyisen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen voimassaoloaikana (eikä niitä siirretty myöskään DB ML:lle vuoteen 2016 voimassa olleen sopimuksen aikana). DB Cargon emoyhtiö (ensin DB ML ja myöhemmin DB AG) on kattanut DB Cargon tappioita vuonna 2012 tehdyn voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla. Koska kaikki DB Cargon tappiot on siirretty emoyhtiölle, ne eivät ole vaikuttaneet DB Cargon taseeseen, eli se on ollut suojassa sille kertyneiden tappioiden kielteisiltä taloudellisilta vaikutuksilta. Taulukossa 4 esitetään DB Cargon merkityn pääoman ja kokonaispääoman kehitys sekä sen vuotuiset tappiot 31. joulukuuta 2023 saakka (tiedot poimittu DB Cargon vuositilinpäätöksestä ([20])).

Taulukko 4

DB Cargon oma pääoma sekä vuotuiset tappiot (tulos ennen veroja eli EBT), jotka emoyhtiö on kattanut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan vuoden 2012 sopimuksen nojalla, 31. joulukuuta 2023 saakka

(miljoonaa euroa)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Merkitty pääoma	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Oma pääoma yhteensä	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Vuotuiset tappiot	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Oman pääoman määrän kasvu 21 miljoonalla eurolla edellisvuodesta liittyy pääomavarauksen kasvuun, kun kaikki DB Cargo Logistics GmbH:n osakkeet siirtyivät (aiemmalta omistajalta) Schenker AG:ltä DB Cargo AG:lle.

([2]) Merkittyä pääomaa lisättiin 6 000 eurolla kuuden omistusosuuden (Beteiligungen) osalta tehdyn sijoituksen (Einlage) yhteydessä. Näiden kuuden omistusosuuden osalta tehdyn sijoituksen arvo siirrettiin merkityn pääoman lisäyksen ylittävältä osalta (105 miljoonaa euroa) pääomavaraukseen.

Lähde: DB Cargon vuosien 2012–2023 tilinpäätökset.

(54) DB Cargon hallinnointi ja ohjaus perustuvat yhtiön keskipitkän aikavälin strategisiin suunnitelmiin, jäljempänä 'keskipitkän aikavälin suunnitelmat'. Nämä keskipitkän aikavälin suunnitelmat vahvistetaan kunkin vuoden lokakuussa, minkä jälkeen ne esitetään DB Cargon hallintoneuvostolle hyväksyttäväksi marras-joulukuussa. DB Cargon keskipitkän aikavälin suunnitelmat sovitetaan vuosittain yhteen DB AG:n liiketoiminnan kanssa, ja niistä tulee osa koko konsernin keskipitkän aikavälin suunnittelua. Keskipitkän aikavälin suunnitelmien sisältöön toimenpiteineen myös sovelletaan DB AG:n päätöksentekoprosessia (ellei strategioita ole jo koordinoitu erikseen DB Cargon ja DB AG:n välillä).

([20]) Laadittu Saksan kauppalain (Handelsgesetzbuch – HGB) ja Aktiengesetzin säännösten mukaisesti.

(55) Saksan mukaan DB Cargon vuosittaisten keskipitkän aikavälin suunnitelmien laadinta on useita kuukausia kestävä laaja prosessi, johon osallistuvat DB Cargon ja DB AG:n strategia- ja valvontaosastot. Määrällinen ja hintasuunnittelu perustuu virallisten tilastolaitosten ja vakiintuneiden talousennustelaitosten (esimerkiksi Oxford Economicsin, Eurostatin ja kansallisten tilastolaitosten) analyyseihin, joissa arvioidaan markkinoiden talouskehitystä ja kilpailun kehittymistä. Näitä tilastotietoja täydennetään sisäisillä tiedoilla sekä virallisten tilastolaitosten ja talousennustelaitosten tuottamilla tiedoilla, jotka DB Cargon ja DB AG:n strategiaosastot kokoavat yhteen ja joiden pohjalta ne laativat ennusteita tavaraliikenteen markkinoiden kehityksestä. Kotimaisten yksiköiden kustannuskehitystä koskevat oletukset laaditaan keskitetysti kaikkien DB AG:n liiketoimintayksiköiden osalta, ja ne perustuvat edellä mainittuihin riippumattomiin tietolähteisiin. Keskeisiä kustannuslajeja ovat muun muassa palkat, polttoaine/energia ja ratojen käyttöoikeusmaksut. Huomioon otetaan myös meneillään olevien strategia- ja tehokkuusohjelmien vaikutukset. Lisäksi DB Cargon omaisuudenhallintayksikkö laatii yksityiskohtaiset investointi- ja projektisuunnitelmat, jotta varmistetaan operatiiviset edellytykset määrällisten suunnitelmien toteutumiselle.

(56) Keskipitkän aikavälin suunnitelmat kattavat viiden vuoden ajanjakson. Esimerkiksi DB Cargon hallintoneuvostolle 9. joulukuuta 2016 esitetty välisuunnitelma koski suunnittelukautta 2017–2021. Keskipitkän aikavälin suunnitelmien pituus on ollut noin 40 sivua. Enimmillään sivuja on ollut 159 (vuoden 2015 suunnitelma, joka sisälsi erittäin kattavan Zukunft Bahn -hanketta käsittelevän osion). Keskipitkän aikavälin suunnitelmat sisältävät muun muassa tulos- ja talousennusteet kaikille viidelle vuodelle. Suunnitelmat sisältävät tietoja DB Cargo -konsernin sekä DB Cargon tuloslaskelmasta ja taseesta. Muiden tytäryhtiöiden osalta suunnitelmissa esitetään valikoituja indikaattoreita. Tärkeimmät suunnitelmissa käytetyt kannattavuutta kuvaavat indikaattorit ovat liikevoittomarginaali (tulos ennen korkoja ja veroja eli EBIT) sekä sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), joille on myös asetettu tavoitetasot ([21]). Kaikissa tutkimusajanjakson aikana laadituissa keskipitkän aikavälin suunnitelmissa ennustetaan voittoa ennen veroja viimeistään suunnittelukauden lopussa. Taulukkoon 5 on koottu kaikissa vuosina 2011–2021 laadituissa keskipitkän aikavälin suunnitelmissa esitetty liikevoitto korkojen jälkeen ([22]), liikevoittomarginaali ja sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) ([23]). Taulukossa 5 esitetyt luvut koskevat DB Cargo AG:tä.

Taulukko 5

Keskipitkän aikavälin suunnitelmat 2011–2021

(EBT, miljoonaa euroa)

		Suunnitelman 1. vuosi	Suunnitelman 2. vuosi	Suunnitelman 3. vuosi	Suunnitelman 4. vuosi	Suunnitelman 5. vuosi
2011	Liikevoitto korkojen jälkeen ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto ([3])	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	–	–	–	–	–

([21]) Sijoitetun pääoman tuottoa (ROCE) kuvaava indikaattori tavoitetasoineen on sisältynyt keskipitkän aikavälin suunnitelmiin vuoden 2015 suunnitelmasta lähtien. Ennen kyseistä vuotta tulostavoite esitettiin ilmeisesti vain liikevoittomarginaalia kuvaavan indikaattorin avulla.

([22]) Liikevoittoa korkojen jälkeen käytetään tässä päätöksessä kuvaamaan tulosta ennen veroja (EBT), mikäli EBT:tä ei ole nimenomaisesti esitetty kulloinkin tarkasteltavassa keskipitkän aikavälin suunnitelmassa.

([23]) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla siirrettävien voittojen ja tappioiden laskennan perustana on DB Cargo AG:n (mukaan lukien kotimaisten tytäryhtiöiden) tulos verojen jälkeen (Ergebnis nach Steuern) HGB:n kirjanpitoperiaatteiden mukaisesti laskettuna, kun taas keskipitkän aikavälin suunnitelmissa noudatetaan IFRS-standardeja eli kansainvälisiä tilinpäätösstandardeja. Vuoden 2018 suunnitelmaan asti tulosennusteen lopputuloksena esitettiin vain liikevoitto korkojen jälkeen.

(EBT, miljoonaa euroa)

		Suunnitelman 1. vuosi	Suunnitelman 2. vuosi	Suunnitelman 3. vuosi	Suunnitelman 4. vuosi	Suunnitelman 5. vuosi
2012	Liikevoitto korkojen jälkeen ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	–	–	–	–	–
2013	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	–	–	–	–	–
2014	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite					
	Sijoitetun pääoman tuotto	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	–	–	–	–	–
2015	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	–	–	–	–	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	–	–	–	–	13,0 %
2016	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT, miljoonaa euroa)

		Suunnitelman 1. vuosi	Suunnitelman 2. vuosi	Suunnitelman 3. vuosi	Suunnitelman 4. vuosi	Suunnitelman 5. vuosi
2017	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuotto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Liikevoitto korkojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuotto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	Tulos ennen veroja (EBT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuotto ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	Tulos ennen veroja (EBT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoitto (EBIT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikevoittomarginaalitavoite	–	–	–	–	–
	Sijoitetun pääoman tuotto ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sijoitetun pääoman tuottotavoite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

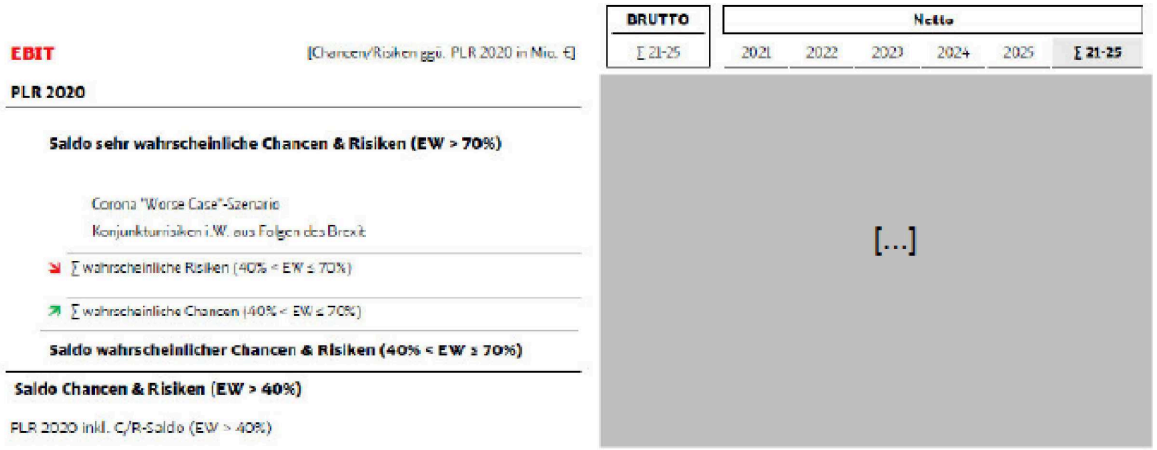
([1]) Suunnitelmassa käytetään käsitettä ”liikevoitto II” (Betriebsergebnis II), jonka komissio olettaa olevan sama kuin liikevoitto korkojen jälkeen.
([2]) Prosentteina tuloista.
([3]) Sijoitetun pääoman tuottoa (ROCE) ei käytetty tulosindikaattorina ennen vuotta 2015, mutta keskipitkän aikavälin suunnitelmissa esitetään sijoitetun pääoman määrä.
([4]) Liikevoitto korkojen jälkeen (operatives Ergebnis nach Zinsen).
([5]) Sijoitetun pääoman tuottoa koskevat ennusteet esitetään vain DB Cargo -konsernin osalta.
Lähde: Saksan toimittamat DB Cargon keskipitkän aikavälin suunnitelmat.

(57) Taloussuunnitelmien lisäksi keskipitkän aikavälin suunnitelmat sisältävät kattavia analyyseja markkinoiden nykyisestä ja odotettavissa olevasta kehityksestä ja sen vaikutuksesta suorituskykyyn. Vuodesta 2016 alkaen niissä on myös kuvattu ja arvioitu DB Cargon suorituskyvyn parantamiseksi toteutettuja strategioita ja toimenpiteitä, muun muassa toimenpiteitä, joita on määrä toteuttaa DB Cargossa osana koko DB-konsernin laajuisia uudelleenjärjestelyaloitteita. Tällaisia aloitteita ovat esimerkiksi Zukunft Bahn ja Starke Schiene (”vahva raideliikenne”), joista jälkimmäistä täydentää nimenomaan DB Cargoa koskeva aloite Starke Cargo (”vahva Cargo”). Lisäksi keskipitkän aikavälin suunnitelmissa vertaillaan aiempia vastaavia suunnitelmia ja perustellaan mahdolliset poikkeamat aiemmista suunnitelmista.

(58) Vuoden 2015 suunnitelmasta lähtien keskipitkän aikavälin suunnitelmissa on myös esitetty sellaisia riskejä ja mahdollisuuksia koskeva ennuste, jotka voivat vaikuttaa liikevoittoon ja joiden toteutumisen todennäköisyys on yli 40 prosenttia mutta joita ei ole otettu huomioon suunnitelman perusskenaariossa. Vuosien 2017, 2019 ja 2020 suunnitelmissa määritettiin vain tähän luokkaan kuuluvia muita riskejä mutta ei muita mahdollisuuksia. Tällaiset muut riskit voivat olla merkittäviä, kuten käy ilmi vuoden 2020 suunnitelmasta, joka kattaa vuodet 2021–2025 (ks. kaavio 3 ([24])).

Kaavio 3

Vuosia 2021–2025 koskevassa keskipitkän aikavälin suunnitelmassa esitetyt riskit ja mahdollisuudet



Lähde: Saksan toimittama keskipitkän aikavälin suunnitelma vuodelta 2020 ([25]).

([24]) Tässä tapauksessa merkittävin riski – jota ei otettu huomioon perusskenaariossa – oli markkinoiden kasvun hidastuminen.

([25]) Alkuperäisen saksankielisen kaavion käännös:
Ensimmäinen rivi: brutto / netto
Toinen rivi: mahdollisuudet/riskit suhteessa arviointijaksoon 2020, milj. euroa
Neljäs rivi: Erittäin todennäköisten (toteutumisen todennäköisyys > 70 %) mahdollisuuksien ja riskien saldo
Viides rivi: Covid-19 – huonon kehityksen skenaario
Kuudes rivi: Brexitistä johtuvat laajemmat suhdanneriskit
Seitsemäs rivi: Todennäköiset riskit (40 % < toteutumisen todennäköisyys ≤ 70 %)
Kahdeksas rivi: Todennäköiset mahdollisuudet (40 % < toteutumisen todennäköisyys ≤ 70 %)
Yhdeksäs rivi: Todennäköisten (40 % < toteutumisen todennäköisyys ≤ 70 %) mahdollisuuksien ja riskien saldo
Kymmenes rivi: Mahdollisuuksien ja riskien (toteutumisen todennäköisyys > 40 %) saldo
Yhdestoista rivi: Arviointijakso 2020, mukaan lukien mahdollisuuksien ja riskien (toteutumisen todennäköisyys > 40 %) saldo
Sulkeet: (Kaaviossa otettu huomioon vain konsernin ulkopuoliset mahdollisuudet ja riskit, joiden toteutumisen todennäköisyys on > 40 %, pois lukien sääntelyyn liittyvät tekijät)

(59) Keskipitkän aikavälin suunnitelmien lisäksi laaditaan satunnaisesti tapauskohtaisia liiketoimintastrategioihin liittyviä asiakirjoja esimerkiksi DB Cargon hallintoneuvoston ylimääräisten kokousten yhteydessä. Esimerkiksi tammikuussa 2017 järjestettiin ylimääräinen kokous, jossa käsiteltiin Zukunft Bahn -hanketta sekä DB Cargon siihen liittyviä strategioita ([26]). Tavaraliikenteen markkinoita koskevia erityisiä tapauskohtaisia analyyseja ja markkinaraportteja varten käytetään erikoistuneita ulkopuolisia palveluntarjoajia, kuten SCI Verkehriä. Yksityiskohtaisten liikenneraporttien laatimisesta puolestaan vastaavat sisäiset osastot.

(60) Saksan mukaan vuodesta 2012 suurin piirtein vuoteen 2019 DB Cargon tappiot liittyivät pääosin yksittäisvaunukuljetusten segmenttiin. Toisin kuin aiemmin, vuodesta 2019/2020 alkaen eri segmenttien vaikutuksia tappioiden kertymiseen ei ole enää ollut mahdollista eritellä selvästi. Kuten taulukosta 6 käy ilmi, kyseisenä ajanjaksona (jota leimasi covid-19-pandemia) yhdelläkään segmenteistä (yksittäisvaunu-/kokojuna-/yhdistetyt kuljetukset) ei pystytty saavuttamaan kannattavuustasoa. Yksittäisvaunukuljetusten segmentissä – jonka osuus DB Cargon liikevaihdosta oli vuosina 2020–2022 noin 30 prosenttia – syntyneet tappiot muodostivat kuitenkin yli puolet kyseisten vuosien tappioiden kokonaismäärästä.

Taulukko 6

Liikevoitto segmenteittäin vuosina 2012–2022

(miljoonaa euroa)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Yksittäis vaunukulje-tukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokojuna-kuljetukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Yhdistetyt kuljetukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 9. marraskuuta 2023 toimittamat tiedot.

(61) DB AG teetti vuonna 2019 yksittäisvaunukuljetusten sektoria koskevan selvityksen ”Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs” (yksittäisvaunukuljetuksia koskeva strateginen arviointi), jäljempänä ’yksittäisvaunukuljetuksia koskeva selvitys’, jonka tekijöinä olivat Oliver Wyman, SCI Verkehr ja CK Rail&Logistics. Yksittäisvaunukuljetuksia koskeva selvitys valmistui lokakuussa 2019, ja tammikuussa 2020 siihen tehtiin pieniä muutoksia, jotka eivät kuitenkaan vaikuttaneet selvityksen päätelmiin. Tutkimuksessa kuvailtiin ja arvioitiin yleisesti yksittäisvaunukuljetusten markkinoita Saksassa ja Euroopassa ja erityisesti DB Cargon yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä sekä esitettiin vaihtoehtoja DB Cargon yksittäisvaunukuljetusten segmentin kehittämiseksi tulevaisuudessa.

(62) Yksittäisvaunukuljetuksia koskevassa tutkimuksessa yksilöitiin seuraavat vaihtoehdot kyseisen segmentin kehittämiseksi:

1) Segmenttiä kehitetään edelleen lisätuen ja valtion uusien tukitoimien avulla: Yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä kehitettäisiin edelleen optimoimalla liiketoimintamallia kohdennetusti sekä toteuttamalla kasvu- ja innovointiohjelma. Kuljetussuoritetta ja alueellista kattavuutta parannettaisiin. Yksittäisvaunukuljetusten segmentin toimintaa varten tarvittaisiin kohdennettua tukea. Investointeja nykyaikaistamiseen ja siten pitkän aikavälin tehokkuuden lisäämiseen edistettäisiin.

2) Segmenttiä kehitetään edelleen ilman uusia valtion tukitoimia: Yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä kehitettäisiin siten, että se tukisi tavaraliikenteen siirtymistä maanteiltä rautateille. Liiketoimintamallia optimoitaisiin samalla tavalla kuin vaihtoehdossa, jossa segmenttiä kehitettäisiin edelleen tuen ja valtion tukitoimien avulla, ja lisäksi toteutettaisiin kasvu- ja innovointiohjelma. Ilman valtion tukea investointikapasiteetti olisi kuitenkin rajallinen, joten innovointiin ja kasvuun tehtäviä investointeja toteutettaisiin valikoivasti ja niitä lykättäisiin.

([26]) Vuosina 2009–2015 DB-konsernissa oli käytössä niin kutsuttu strateginen hallinnointiprosessi, jossa eri liiketoimintasegmenteistä vastaavat yksiköt esittelivät strategiansa konsernin johdolle. Tämä säännöllinen prosessi lakkautettiin vuonna 2016.

3) Toiminnassa keskitytään tärkeimpiin asiakkaisiin: Tässä skenaariossa yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä supistettaisiin keskittyen niihin asiakkaisiin, jotka muodostavat yhtiön talouden ytimen. Toiminnan keskittämisen tavoitteena olisi kohdentaa tarjonta niin kutsutuille ”ankkuriasiakkaille” ([27]), jotka tarvitsevat kuljetuksia suurille määrille ja säännöllisesti. Tavaraliikenneasemia, joille ei voida tarjota kuljetuksia kustannustehokkaasti (eigenwirtschaftlich), tarkasteltaisiin yhdessä asiakkaiden kanssa, tavoitteena määrittää hinnoittelu sellaiseksi, että se kattaa kulut. Jos asiakkaiden kanssa ei löydetä ratkaisua, joka kattaa kulut, kuljetusten tarjoaminen tällaisille tavaraliikenneasemille lopetetaan. Vain tavaraliikenneasemille, joilta tavaraa kuljetetaan yksi tai useampi vaunu työpäivässä, tarjottaisiin kuljetuksia säännöllisesti ilman lisämaksua.

4) Toiminta segmentillä lopetetaan: Tässä skenaariossa poistuttaisiin hallitusti yksittäisvaunukuljetusten segmentistä.

(63) Alla olevassa taulukossa esitetään yksittäisvaunukuljetuksia koskevaan selvitykseen sisältyvä arvio siitä, kuinka suuren osan DB Cargon tuloista yksittäisvaunukuljetusten segmentti tuottaisi tarkastelluissa neljässä skenaariossa vuosina 2023 ja 2030.

Taulukko 7

Segmentin osuus DB Cargon tuloista eri skenaarioissa vuosina 2023 ja 2030

(miljoonaa euroa)

	Kehittäminen valtion tuella	Kehittäminen ilman valtion tukea	Keskittäminen	Poistuminen
Vuosi 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Vuosi 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan toimittama yksittäisvaunukuljetuksia koskeva selvitys.

(64) Edellä kuvattuja neljää skenaariota arvioitiin seuraavien kuuden arviointiperusteen näkökulmasta:

1) Hyödyt kansantaloudelle (volkswirtschaftlicher Nutzen): arvio siitä, miten skenaario vaikuttaa Saksaan teollisen tuotannon sijoittautumispaikkana.

2) Ympäristöhyödyt (ökologischer Nutzen): arvio siitä, miten skenaario vaikuttaa tavaraliikenteen kestävyyteen Saksassa.

3) DB Cargon strateginen asema (Strategische Positionierung DB Cargo): arvio siitä, miten skenaario vaikuttaa DB Cargon liiketoimintamalliin.

4) DB Cargon talous (Finanzen DB Cargo): arvio siitä, miten skenaario vaikuttaa DB Cargon talouteen keskeisillä tulosindikaattoreilla mitattuna. Erityisesti keskitytään arvioimaan yksittäisvaunukuljetusten segmentin osuutta DB Cargon tuotoista ja sitä, missä määrin tuottokuilua saataisiin kavennettua.

5) DB Cargon henkilöstö (Personal DB Cargo): arvio siitä, miten skenaario vaikuttaa työllisyystilanteeseen. Tässä yhteydessä on otettu huomioon DB Cargon ”erityinen vastuu” (valtion omistamana yrityksenä) yli 17 000 saksalaisesta työntekijästä (henkilöstömäärä vuonna 2018).

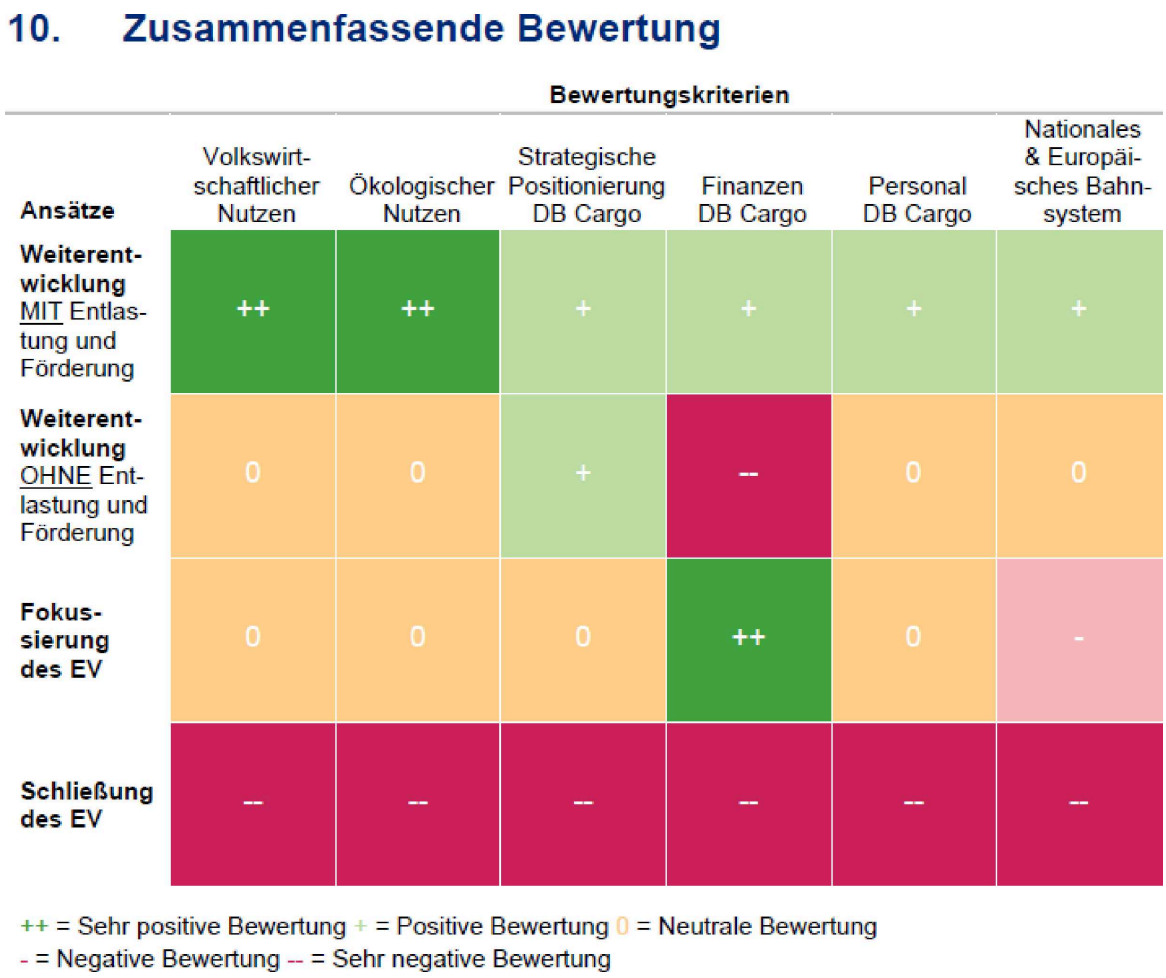
6) Kotimaan ja Euroopan rautatiejärjestelmä (Nationales & Europäisches Bahnsystem): Euroopan rautatiejärjestelmään kohdistuvien vaikutusten arvioimisessa käytetään indikaattorina rajat ylittävien kuljetusten osuutta yksittäisvaunukuljetusten segmentissä. Lisäksi arvioidaan sitä, miten joustavasti skenaarion lopputuloksena syntyvää verkkoa voidaan skaalata Saksassa ja Euroopassa, jotta voidaan vastata muuttuvaan markkinadynamiikkaan.

(65) Näiden arviointiperusteiden mukaan yleisesti edullisimmaksi skenaarioksi yksittäisvaunukuljetuksia koskevassa tutkimuksessa arvioitiin yksittäisvaunukuljetusten segmentin kehittäminen edelleen lisätuen ja valtion uusien tukitoimien avulla, kun taas DB Cargon talouden kannalta suurimmat myönteiset vaikutukset tuottaisi skenaario, jossa keskitytään ankkuriasiakkaisiin. Kaaviossa 4 olevassa matriisissa esitetään yhteenveto yksittäisvaunukuljetuksia koskevassa tutkimuksessa arvioiduista eri skenaarioiden vaikutuksista.

([27]) Niin kutsutut ”ankkuriasiakkaat” olisi määritetty määrällisten ja laadullisten tekijöiden perusteella.
Määrälliset tekijät: tavaraliikenteestä saatavat tulot, vaunujen määrä, tariffit ja tonnikilometrit.
Laadulliset tekijät: kuljetettavien määrien vakaus ja ennakoitavuus, asiakkaan riippuvuus yksittäisvaunukuljetuksista, maksuhalukkuus ja asiakkaan liiketoiminnan potentiaali pitkällä aikavälillä.

Kaavio 4

Yhteenveto yksittäisvaunukuljetusten segmentin kehittämisskenaarioiden arvioinnista



Lähde: Saksan toimittama yksittäisvaunukuljetuksia koskeva selvitys ([28]).

([28]) *Alkuperäisen saksankielisen kaavion käännös:*

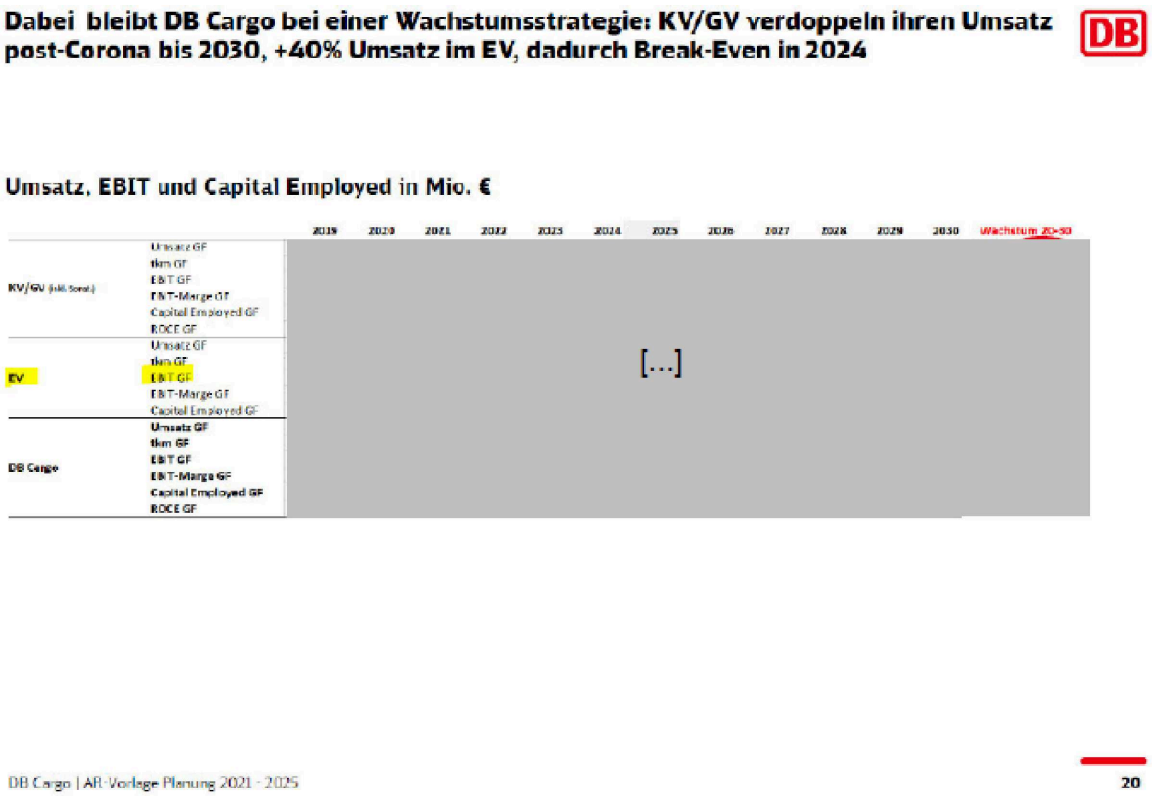
	Arviointiperusteet					
lähestymistapa	Hyödyt kansantaloudelle	Ympäristöhyödyt	DB Cargon strateginen asema	DB Cargon talous	DB Cargon henkilöstö	Kotimaan ja Euroopan rautatiejärjestelmä
Segmentin kehittäminen edelleen lisätuen ja valtion uusien tukitoimien avulla						
Segmentin kehittäminen edelleen ilman uusia valtion tukitoimia						
Keskittyminen tärkeimpiin asiakkaisiin						
Toiminnan lakkauttaminen segmentissä						

++ = erittäin myönteinen + = myönteinen 0 = neutraali
- = kielteinen -- = erittäin kielteinen

(66) Vuonna 2020 DB Cargon uusi johtoryhmä aloitti toimintansa ja yhtiön uusi liiketoimintastrategia ”Starke Cargo” (”vahva Cargo”) otettiin käyttöön. Yksittäisvaunukuljetuksia koskevan selvityksen päätelmiä ei sisällytetty suoraan DB Cargon yleiseen liiketoimintastrategiaan, mutta ne muodostavat tärkeän perustan Starke Cargo -strategialle. Uusi liiketoimintastrategia oli pohjimmiltaan kasvustrategia, jossa suunnitelmana oli kehittää yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä jossakin määrin samalla tavalla kuin yksittäisvaunukuljetuksia koskevan selvityksen skenaariossa, jossa segmenttiä kehitettäisiin edelleen lisätuen ja uusien valtion tukitoimien avulla. Tälle oli kaksi perustetta: i) valtion odotettiin tarjoavan tukea, koska poliittinen tahto on edistää entisestään liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille, ja ii) toiminnan supistamisesta verkkoon aiheutuvien kielteisten vaikutusten riskiä pidettiin suurena. Vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman mukaan yksittäisvaunukuljetusten segmentin toiminta olisi (liikevoiton perusteella tarkasteltuna) edelleen pitkällä aikavälillä tappiollista (ks. kaavio 5).

Kaavio 5

DB Cargon toimintaa mittaavat indikaattorit liiketoimintasegmenteittäin vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman mukaan



Lähde: *Saksan toimittama keskipitkän aikavälin suunnitelma vuodelta 2020* ([29]).

(67) Pantaessa Starke Cargo -strategiaa täytäntöön voimassa oli valtion tukitoimenpide, jolla radan käyttöoikeusmaksuja (Trassenkostenentlastung) alennettiin koko sektorin osalta yhteensä 350 miljoonalla eurolla vuodessa ([30]). Tämä tukitoimenpide oli voimassa 1. heinäkuuta 2018–30. kesäkuuta 2023, ja myöhemmin sen voimassaoloa jatkettiin vuoden 2023 jälkeen. Lisäksi DB Cargo otti vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman aikaan huomioon myös suunnitellun junien kokoonpanoon liittyvän valtion tukitoimenpiteen (Anlagenpreisförderung), jonka kokonaisarvo on yhteensä 200 miljoonaa euroa. Liittovaltion digitaali- ja liikenneministeriö otti kyseisen toimenpiteen käyttöön vuonna 2020 ([31]), ja se kattaa vuodet 2021–2025.

([29]) Alkuperäisen saksankielisen kaavion käännös (vain keltaisella merkitty osuus):
Yksittäisvaunukuljetukset EBIT GF.

([30]) Hyväksytty 10. joulukuuta 2018 annetulla komission päätöksellä C(2018) 8744 final asiassa SA.51956 – Rautateiden tavaraliikenteen edistämistä koskeva tukiohjelma (EUVL C 14, 11.1.2019, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna ja jatkettuna 19. joulukuuta 2023 annetulla komission päätöksellä C(2023) 9130 final asiassa SA.109540 (2023/N) – Rautateiden tavaraliikenteen edistämistä koskevan tukiohjelman jatkaminen ja muuttaminen radan käyttömaksujen osittaisen rahoituksen osalta (EUVL C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

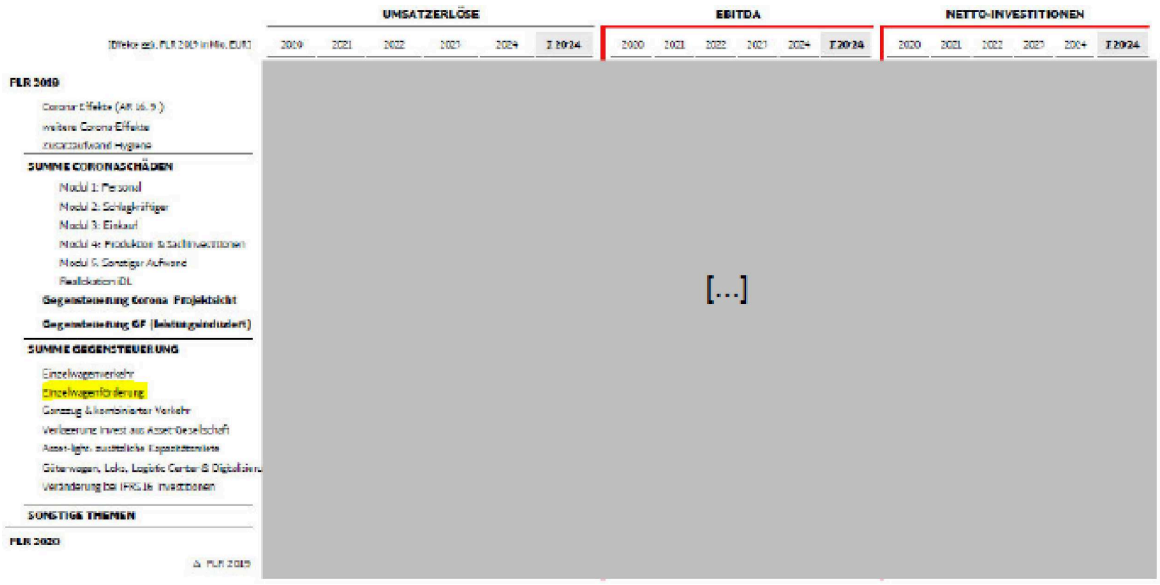
([31]) Hyväksytty 4 päivänä marraskuuta 2020 annetulla komission päätöksellä C(2020) 7533 final asiassa SA.58046 (2020/N) – Tuki rautateiden tavaraliikenteelle (yksittäisvaunukuljetukset) (EUVL C 421, 4.12.2020, s. 1).

(68) Vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman tavoin myös vastaavissa vuosien 2021 ja 2022 suunnitelmissa mainitaan DB Cargon yksittäisvaunukuljetusten segmentille myönnetty valtiontuki, kuten kaaviosta 6 käy ilmi.

(69) Vuosien 2021 ja 2022 suunnitelmat sisältävät junien kokoonpanon liittyvän tuen (Anlagenpreisförderung – APS) lisäksi myös yksittäisvaunukuljetusten segmentille osoitettua lisätukea. Vuoden 2022 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa mainitaan tältä osin, että liittovaltion talousarvioon sisältyvän 102 miljoonan euron lisäksi tarvitaan 198 miljoonaa euroa lisää.

Kaavio 6

Vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan sisältyvä valtiontuki yksittäisvaunukuljetusten segmentille

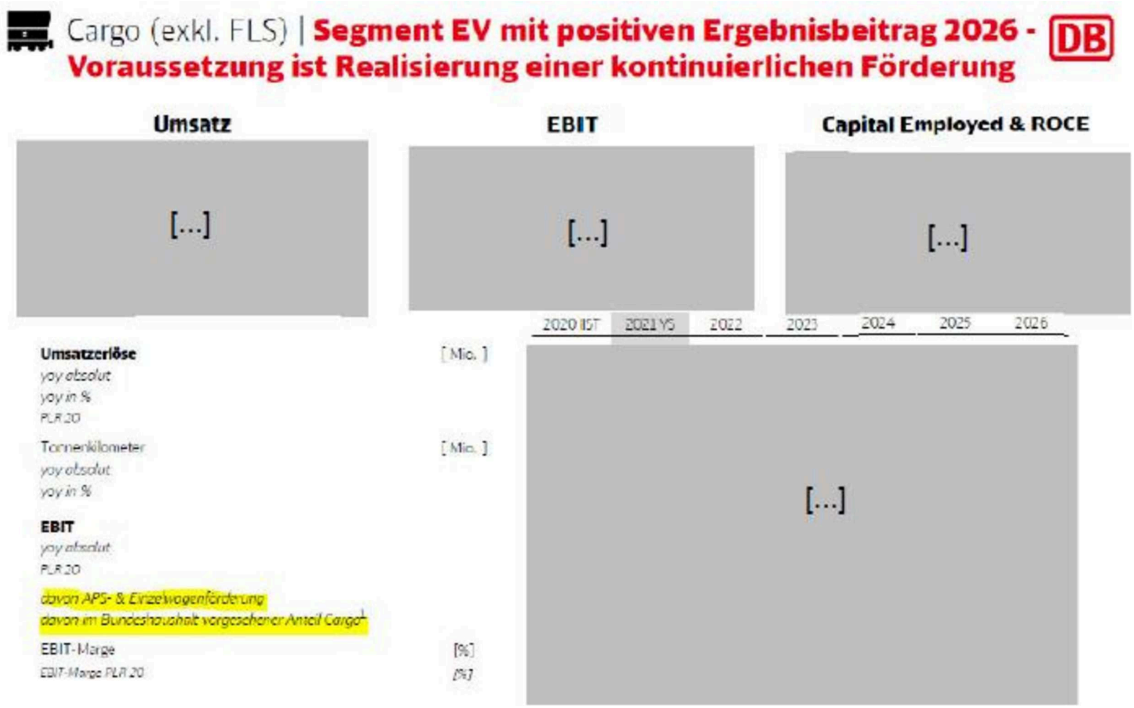


Lähde: *Saksan toimittama DB Cargon vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelma* ([32]).

([32]) Alkuperäisen saksankielisen kaavion käännös (vain keltaisella merkitty osuus):
Yksittäisvaunukuljetusten segmentille myönnetty tuki.

Kaavio 7

Vuoden 2021 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan sisältyvä valtiontuki yksittäisvaunukuljetusten segmentille

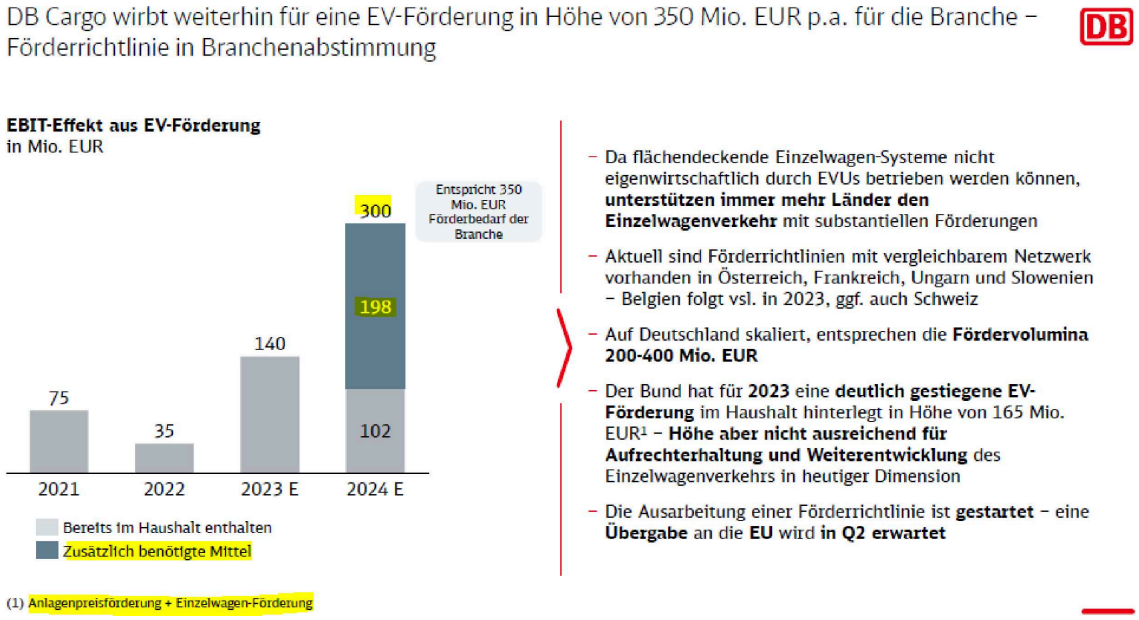


Lähde: Saksan toimittama DB Cargon vuoden 2021 keskipitkän aikavälin suunnitelma ([33]).

([33]) Alkuperäisen saksankielisen kaavion käännös (vain keltaisella merkitty osuus):
josta junien kokoonpanoon liittyvää ja yksittäisvaunukuljetusten segmentille myönnettyä tukea
josta liittovaltion talousarviosta DB Cargolle osoitettava osuus.

Kaavio 8

Vuoden 2022 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan sisältyvä valtiontuki yksittäisvaunukuljetusten segmentille



Lähde: *Saksan toimittama DB Cargon vuoden 2022 keskipitkän aikavälin suunnitelma* ([34]).

2.3.2 *Konsernin sisäisten palvelujen hinnoittelu, jäljempänä 'toimenpide 2'*

(70) DB AG tarjoaa DB-konserniin kuuluville yhtiöille, myös DB Cargolle, monenlaisia palveluja ja tukitoimintoja konsernin sisäisten sopimusten perusteella.

(71) Komissio yksilöi seuraavat DB Cargolle tarjotut konsernin sisäiset palvelut: i) analytiikka (massadata-analyysi, ennusteet, liikennemallit), ii) kirjanpito, iii) kiinteistöt, iv) tietotekniikkapalvelut, v) henkilöstöpalvelut ja vi) koulutus (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 26 kappale).

(72) DB Cargolta konsernin sisäisistä palveluista veloitettavat kustannukset perustuvat konsernin sisäisiin sopimuksiin. Kuten komissio totesi aloittamispäätöksessä, sen käsityksen mukaan DB Cargolle tarjotut konsernin sisäiset palvelut eivät kuitenkaan välttämättä rajoitu johdanto-osan 71 kappaleessa yksilöityihin konsernin sisäisiin palveluihin: DB AG:n julkaisemien tietojen mukaan (ks. esimerkiksi DB AG:n vuoden 2016 vuosikertomus ([35])) joidenkin näiden palvelujen, esimerkiksi markkinointi-, henkilöstö-, viestintä- ja lakiasiainpalvelujen, kustannuksia ei ole siirretty DB Cargolle, vaan niistä on vastannut DB AG (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 27 ja 28 kappale).

([34]) Alkuperäisen saksankielisen kaavion käännös (vain keltaisella merkitty osuus):
Tarvittava lisärahoitus
(1) Junien kokoonpanoon liittyvä ja yksittäisvaunukuljetusten segmentille myönnetty tuki.

([35]) DB AG:n vuoden 2016 vuosikertomus, s. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (sivustolla käyty 3. joulukuuta 2021): "Konsernin tarjoamien toimintojen kustannuksia ei siirretä liiketoimintayksiköiden maksettaviksi (ei niin kutsuttuja konsernin sisäisiä maksuja). Vääristymien ja sattumanvaraisten maksuvaatimusten välttämiseksi holdingyhtiö kattaa tarjotuista palveluista aiheutuneet kustannukset itse eikä niitä siirretä eteenpäin. Toisin sanoen konserniyhtiöt eivät maksa konsernin sisäisiä maksuja näistä palveluista.".

2.3.3 *DB Treasuryn myöntämien lainojen edulliset rahoitusehdot, jäljempänä 'toimenpide 3'*

(73) DB Treasury myöntää DB Cargolle lyhyt- ja pitkäaikaisia lainoja. DB Treasury on DB AG:n sisäinen yksikkö, joka vastaa käteisvarojen hallinnoinnista ja konsernin rahoituksesta.

(74) Konsernin sisäiset lainat DB AG:n 100-prosenttisesti omistamille tytäryhtiöille, kuten DB Cargolle, eivät ole vakuudellisia, koska DB AG toimii – DB Cargon ainoana osakkeenomistajana – sekä pääoman tarjoajana että lainanantajana. Näin ollen DB Cargo on voinut ottaa lainoja asettamatta omaisuuseriään vakuudeksi.

(75) Saksa vahvistaa, että DB Cargolle on myönnetty lyhytaikaisia lainoja ja että DB Treasuryn DB Cargolle vuonna 2013 tai sen jälkeen myöntämistä pitkäaikaisista lainoista maksamatta ovat seuraavat:

Taulukko 8

Maksamatta olevat pitkäaikaiset lainat (tilanne 24. kesäkuuta 2020)

	Nimellismäärä (euroa)	Maksamatta oleva määrä 20. maaliskuuta 2020 (euroa)	Allekirjoituspäivä	Alkamispäivä	Päättymispäivä	Korko
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: *Aloittamispäätös.*

2.3.4 *Saksan liittovaltion rautatierahaston (BEV) kattama osuus DB Cargon palveluksessa olevien virkamiesten palkoista, jäljempänä 'toimenpide 4'*

(76) Toimenpide 4 koskee järjestelyä, jossa valtio kattaa osan niiden DB Cargon palveluksessa olevien rautatievirkamiesten palkoista, jotka olivat aiemmin kansallisen rautatieyhtiön Deutsche Bundesbahnin palveluksessa (ennen kuin Deutsche Bundesbahn muutettiin kaupalliseksi yritykseksi ja siitä tuli DB AG). Nämä DB Cargon työntekijöiden palkat maksetaan liittovaltion rautatierahastosta (Bundeseisenbahnvermögen, BEV).

(77) Saksan kansalliset rautatiet muutettiin vuonna 1994 Saksan rautatiesektorin vapauttamisen ([36]) yhteydessä Aktiengesellschaft-muotoiseksi yhtiöksi (ks. johdanto-osan 11 ja 15 kappale), ja osana vapauttamisprosessia Saksa perusti edellä mainitun liittovaltion rautatierahaston, jäljempänä 'BEV', joka rahoitetaan sen omista varoista. Yksi rahaston tavoitteista oli ottaa sen palvelukseen aiemmin Deutsche Bundesbahnin palveluksessa olleet rautatievirkamiehet ja tukea heidän siirtymistään osaksi DB AG:n (ja sitä kautta DB-konsernin tytäryhtiöiden, kuten DB Cargon) työvoimaa, siltä osin kuin heitä ei osoitettaisi työskentelemään muualla. BEV on rautatievirkamiesten virallinen työnantaja, joka vastaa myös eläkkeellä olevien virkamiesten eläkkeiden hoidosta ja joka hallinnoi rautatievirkamiesten sairauskassaa. Koska valtion virkamiehiä ei lain mukaan voida osoittaa yksityisen yrityksen palvelukseen ilman nimenomaista oikeusperustaa, Saksan liittotasavallan perustuslain (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) 143 §:n a momenttiin lisättiin 1 kohta, jolla luotiin oikeusperusta virkamiesten palvelukseenosoittamisjärjestelmälle ja jonka nojalla BEV voi osoittaa rautatievirkamiehiä muihin palvelupaikkoihin. Tässä yhteydessä todetaan, että BEV on osoittanut rautatievirkamiehiä myös yksityisten yritysten (esimerkiksi DB AG:n kilpailijoiden) palvelukseen ja joihinkin valtion virastoihin. Tällaisiin palvelupaikkoihin osoitettuja virkamiehiä on ollut rajallinen määrä, ja palvelukseen osoittaminen on tässä tapauksessa perustunut yksinomaan liittovaltion virkamiehiä koskevan lain (Bundesbeamtengesetz), jäljempänä 'BBG', 29 §:ään, jonka mukaan palvelukseen osoittaminen edellyttää asianomaisen virkamiehen suostumusta ([37]).

(78) Saksan rautateiden muuntaminen yksityiseksi yritykseksi toteutettiin käytännössä Deutsche Bahn AG:n perustamisesta annetulla lailla (Deutsche Bahn Gründungsgesetz), jäljempänä 'DBGrG', jossa muun muassa vahvistetaan BEV:n ja DB AG:n välinen suhde. Sääntö, jonka mukaisesti BEV voi määrätä rautatievirkamiehiä DB AG:n palvelukseen, vahvistetaan DBGrG:n 12 §:ssä. DBGrG:n 12 §:n 2 ja 3 momentin mukaan DB AG:n palvelukseen osoitetut rautatievirkamiehet säilyttävät oikeudellisen asemansa virkamiehinä. DBGrG:n 12 §:ää täydentävät DBGrG:n 21 ja 23 §, joissa DB AG velvoitetaan korvaamaan BEV:lle palvelukseen osoitettujen työntekijöiden palkkauskustannukset niin kutsutun "ikään kuin -kustannuksia koskevan periaatteen" (als-ob-Kosten-Prinzip) mukaisesti. DBGrG:n 21 §:n 1 momentin mukaan DB AG maksaa BEV:lle DBGrG:n 12 §:n 2 ja 3 momentin mukaisesti sen palvelukseen osoitetuista virkamiehistä summan, joka vastaa kustannuksia, joita DB AG:lle aiheutuu tai jotka sen on maksettava yhtiön uusina palkkaamien vastaavien työntekijöiden työstä, mukaan lukien työnantajan osuus lakisääteisistä sosiaaliturva- ja lisätyöeläkepalveluista ([38]).

(79) Korvausjärjestelmän yksityiskohtia säännellään BEV:n ja DB AG:n välillä DBGrG:n 21 §:n 8 momentin perusteella tehdyssä sopimuksessa. Korvattavat kustannukset lasketaan kunkin virkamiehen osalta erikseen, minkä jälkeen kaikki kustannukset lasketaan yhteen ja korvataan BEV:lle kuukausittain. DB AG maksaa BEV:lle myös tietyn suhteellisen osuuden henkilöstöhallinnon kuluista. Korvattavat henkilöstökustannukset riippuvat hyvin pitkälti rautatievirkamiehille määritetyistä palkkaluokista. DBGrG:n 13 §:n mukaan BEV:llä on valtuudet tarkistaa kullekin virkamiehelle määritetyn palkkaluokan oikeellisuus. Lisäksi riippumaton tarkastaja laatii vuosittain henkilöstökulujen korvaamista koskevan selvityksen ja varmentaa sen.

(80) Virkamiehet osoitetaan DB AG -konsernin eikä minkään sen yksittäisen tytäryhtiön palvelukseen. Näin ollen DB AG myös vastaa sen palvelukseen osoitettujen virkamiesten palkkauskustannusten korvaamisesta BEV:lle. DB Cargo ei maksa henkilöstökuluja suoraan BEV:lle.

([36]) Unioni on vuodesta 1991 lähtien luonut lainsäädäntöä rautatiealan avaamiseksi kilpailulle, minkä tarkoituksena on auttaa rautatiealaa liikennemuotona saamaan takaisin osansa maantie- ja lentoliikenteestä. Unionin lainsäätäjä on komission peräkkäisten ehdotusten jälkeen hyväksynyt neljä lainsäädäntökokonaisuutta, niin kutsutut neljä rautatiepakettia (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Rautateiden tavaraliikennepalvelujen vapauttamisen kannalta näistä ratkaisevana pidetään järjestyksessä toista rautatiepakettia, joka koostuu erilaisista vuonna 2004 hyväksytyistä säädöksistä, sillä kyseisellä paketilla rautateiden tavaraliikenteen markkinat avattiin kokonaan kilpailulle. Rautateiden tavaraliikenteen katsotaan vapautuneen täysin 1. tammikuuta 2007, koska kyseisenä päivänä toimiluvan saaneille rautateiden tavaraliikenteen harjoittajille myönnettiin yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/51/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj) nojalla yhtäläisin edellytyksin infrastruktuurin käyttöoikeus kaikissa jäsenvaltioissa kaikenlaisen rautateiden tavaraliikenteen harjoittamiseen.

([37]) Tämän säännöksen mukaisesti valtion virkamiehet voivat tilapäisesti hoitaa tehtävänkuvaansa vastaavia tehtäviä julkisessa elimessä tai muissa elimissä, jos yleinen etu sitä edellyttää ja asianomainen virkamies antaa suostumuksensa tähän.

([38]) DBGrG:n 21 §:n säännökset ovat pysyneet vuodesta 1994 lähtien muuttumattomina als-ob-Kosten-säännön osalta. Toukokuussa 2021 DBGrG:n 21 §:ään tehtiin joitakin vähäisiä muutoksia, joiden myötä DB AG velvoitettiin jatkamaan asianomaisten henkilöstökustannusten korvaamista, vaikka palvelukseen osoitettu rautatiealan työntekijä irtisanottaisiin järkeistämistoimenpiteiden täytäntöönpanon seurauksena.

(81) Silloin kun BEV osoittaa rautatievirkamiehen jonkin muun yksityisen yrityksen kuin DB AG:n palvelukseen, BEV tekee asianomaisen rautatieyrityksen kanssa sopimuksen henkilöstön vuokraamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamisesta. Tällaisten sopimusten määräykset vastaavat DBGrG:n 21 §:n säännöksiä, ja niissä vahvistetaan als-ob-Kosten-periaate.

(82) Toimenpide 4 koskee ainoastaan niitä rautatievirkamiehiä, jotka olivat Deutsche Bundesbahnin palveluksessa, kun se muutettiin yksityiseksi yritykseksi vuonna 1994; vuoden 1993 jälkeen ei ole palkattu uusia rautatievirkamiehiä. Näin ollen toimenpide 4 koskee jatkuvasti pienenevää joukkoa virkamiehiä, joiden määrä vähenee nopeasti kyseisen joukon ikärakenteen vuoksi (yli 60 % asianomaisista työntekijöistä jää eläkkeelle ennen vuotta 2032). Vuonna 2023 toimenpide koski vain noin kahdeksaa prosenttia DB Cargon koko työvoimasta.

2.4 **Menettelyn aloittamiseen johtaneet syyt**

(83) Aloittamispäätöksessä esitetyn komission alustavan arvion mukaan tutkinnan kohteena olevat neljä toimenpidettä ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(84) Ottaen huomioon *voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen* keston sekä sen, että sopimuksen nojalla katettaville tappioille ei ollut määritetty enimmäismäärää, ja sen, että tappioita syntyi jatkuvasti siitä lähtien, kun kyseinen sopimus tehtiin, komissio esitti epäilyjä siitä, saiko DB Cargo SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua perusteetonta ja valikoivaa etua, kun DB ML ja DB AG jatkoivat DB Cargon toistuvien tappioiden kattamista arvioimatta, pitäisikö voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus irtisanoa pääoman säästämiseksi. Näiden epäilyjen vuoksi komissio pyysi lisäselvennyksiä oikeudellisesta järjestelystä ja yritysrakenteesta sekä DB AG -konsernin sisäisistä sopimusjärjestelyistä, joiden nojalla emoyhtiö kattoi DB Cargon tappiot vuosien ajan. Komissio myös totesi, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus johtui Saksan valtiosta, ennen kaikkea sillä perusteella, että DB Cargo ja sen emoyhtiö DB AG ovat kokonaan Saksan valtion omistamia ja tämän omistuksen myötä Saksan valtio voi nimittää jäseniä näiden yhteisöjen hallintoneuvostoihin, sekä sillä, että lakisääteisen vaatimuksen mukaan voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus edellyttää osakkeenomistajan virallista hyväksyntää. Komissio myönsi, että DB AG ja DB Cargo ovat yksityisoikeuden alaisia Aktiengesellschaft-yhtiöitä, mikä tarkoittaa, että yhtiöiden vuosikokoukset eivät periaatteessa voi antaa määräyksiä niiden hallituksille. Lisäksi komissio myönsi, että DB AG:n hallintoneuvoston enemmistö ei ollut hallituksen edustajia. Tarkasteltavana olevan tapauksen asiayhteydessä – ottaen huomioon rautateiden tavaraliikenteen strategisen merkityksen liittovaltion hallituksen liikennepolitiikan kannalta – komissio ei kuitenkaan voinut sulkea pois sitä mahdollisuutta, että valtio saattoi vaikuttaa DB AG:n hallituksen päätöksiin välillisesti yhtiön hallintoneuvoston kautta, jossa se oli edustettuna.

(85) *Konsernin sisäisten palvelujen hinnoittelun* osalta komissio totesi erityisesti, että DB AG:n julkaisemien tietojen mukaan DB Cargolle tarjottiin konsernin sisäisiä palveluja maksutta tai markkinahintoja alhaisempaan hintaan eikä Saksa toimittanut minkäänlaisia analyyseja tai tietoja tueksi väitteelleen, jonka mukaan kyseiset palvelut tarjottiin markkinaehtoisesti. Komissio totesi, että koska saatavilla ei ollut riittävää näyttöä siitä, että DB Cargolle DB AG:n kanssa tehtyjen sopimusten perusteella tarjottujen konsernin sisäisten palvelujen osalta noudatettiin tavanomaisia markkinaehtoja, ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että DB Cargo sai kyseisistä palveluista SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua. Komissio pyysi Saksaa toimittamaan lisätietoja ja -todisteita DB Cargolle tarjotuista konsernin sisäisistä palveluista, erityisesti niiden sopimusten ehdoista, joiden perusteella palveluja tarjottiin DB Cargolle, sekä näihin sopimuksiin sisältyvistä kustannusperusteista ja muista markkinahinnoitteluun liittyvistä tiedoista. Komissio ei voinut myöskään sulkea pois sitä mahdollisuutta, että toimenpide 2 johtui Saksan valtiosta. Tältä osin komissio otti huomioon sen, että DB Cargo ja sen emoyhtiö DB AG ovat kokonaan Saksan valtion omistamia ja siten Saksan valtio voi tehdä yksin kaikki päätökset DB AG:n vuosikokouksessa, ja sen, että DB AG:n päätöksellä tarjota konsernin sisäisiä palveluja tytäryhtiöilleen voi olla merkittävä vaikutus DB AG:n talouteen ja siten osakkeenomistajien etuihin.

(86) *DB Treasuryn myöntämien lainojen rahoitusehtojen* osalta komissio totesi erityisesti, että Saksa ei toimittanut näyttöä tueksi väitteelleen, jonka mukaan kyseiset ehdot vastasivat markkinaehtoja ja olivat markkinaehtoperiaatteen mukaisia. Lisäksi komissio totesi, että Saksa ei ottanut väitteessään huomioon sitä, että DB Cargolla oli voimassa olleen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen ansiosta parempi luottoluokitus, vaikka vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvien oikeushenkilöiden välisiä lainoja myönnettäessä on asiaa koskevan unionin alakohtaisen lainsäädännön mukaisesti otettava aina huomioon asianomaisen oikeushenkilön yksilöllinen riskiprofiili. Lisäksi komissio kiinnitti huomiota siihen, ettei DB Cargo antanut vakuuksia millekään maksamattomista pitkäaikaisista lainoista.

(87) Edellä mainittujen seikkojen perusteella komissio totesi, ettei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että DB Cargo sai SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua sellaisten DB Treasuryn myöntämien rahoitusehtojen muodossa, jotka eivät vastanneet markkinaehtoja. Komissio pyysi Saksaa ja asianomaisia toimittamaan lisätietoja ja -näyttöä voidakseen määrittää, ovatko DB Treasuryn DB Cargolle myöntämät lainat markkinaehtojen mukaisia. Komissio ei voinut myöskään sulkea pois sitä mahdollisuutta, että toimenpide 3 johtui Saksan valtiosta. Tältä osin komissio otti huomioon sen, että DB Cargo ja sen emoyhtiö DB AG ovat kokonaan Saksan valtion omistamia. Komissio katsoi alustavasti, että kassanhallintapalvelujen järjestämisellä ja hinnoitteluehdoilla voi olla merkittävä vaikutus DB AG:n talouteen. Näin ollen ei voitu sulkea pois sitä mahdollisuutta, että päätös tytäryhtiöille myönnettävän rahoituksen muodosta ja rahoitusehdoista oli ratkaisevan tärkeä DB-konsernin ylimmälle johdolle ja myös sen osakkeenomistajalle eli Saksan valtiolle.

(88) BEV:n osittain kattamien virkamiesten palkkojen osalta komissio totesi, että Saksa ei toimittanut näyttöä siitä, että DB Cargon maksamat virkamiesten palkkauskustannukset vastasivat todellisuudessa palkkaa, joka pätevyydeltään vastaavalle henkilöstölle maksettaisiin markkinoilla. Sen vuoksi komissio ei voinut sulkea pois sitä mahdollisuutta, että DB Cargo saa etua sitä kautta, että BEV kattaa tietyt DB Cargon palveluksessa olevan henkilöstön palkkaamisesta aiheutuvat kustannukset. Komissio pyysi Saksaa ja asianomaisia osapuolia toimittamaan lisätietoja ja -näyttöä toimenpiteeseen 4 liittyvän valikoivan edun olemassaolosta. Lisäksi sen osalta, johtuuko toimenpide 4 valtiosta, komissio totesi, että päätös siitä, mikä yhteisö kattaa DB AG:n palvelukseen osoitettujen virkamiesten palkkauskustannukset, perustui liittoparlamentin hyväksymään DBGrG:n säännökseen, joten toimenpide johtui valtiosta.

(89) Komission alustavan arvion mukaan tutkittavana olevat neljä toimenpidettä on myönnetty Saksan valtion varoista, koska DB Cargo on DB AG:n kautta kokonaan Saksan valtio omistuksessa ja BEV rahoitetaan julkisista varoista. Lisäksi komissio katsoi alustavasti, että kaikki asianomaiset toimenpiteet ovat omiaan parantamaan DB Cargon kilpailuasemaa ja siten vääristämään kilpailua ja vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(90) Sisämarkkinoille soveltuvuuden osalta komissio ei löytänyt perusteita sille, että toimenpiteet soveltuisivat sisämarkkinoille, ja se huomautti, ettei Saksa esittänyt mitään perusteluja, jotka tukisivat päätelmää toimenpiteiden soveltuvuudesta sisämarkkinoille. Komissio kehotti Saksaa ja asianomaisia osapuolia esittämään näkemyksiä ja näyttöä toimenpiteiden mahdollisesta soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

3. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

3.1 **ERFA**

(91) ERFA selitti 19. syyskuuta 2022 toimittamissaan huomautuksissa, että Euroopan rautateiden tavaraliikenteen markkinat ovat hyvin kilpaillut ja että yksityiset kilpailijat ovat viime vuosina kasvattaneet tasaisesti markkinaosuuttaan Euroopassa – vuonna 2020 niiden osuus markkinoista oli 48 prosenttia. ERFAn mukaan yksityisten kilpailijoiden markkinaosuus todennäköisesti kasvaa edelleen tulevaisuudessa. ERFA toteaa tukevansa komission tavoitetta varmistaa, ettei valtiontuki vaikuta kilpailuun rautateiden tavaraliikenteen markkinoilla. ERFA katsoo tältä osin, että holdingyhtiöiden automaattisesti kattamat tappiot olisi katsottava valtiontueksi. ERFA korostaa, että valtion omistamien rautatieyritysten hallintorakenteen on tärkeää olla selkeä, ja toteaa, että DB Cargon viime vuosien tappiot, joita on kertynyt usealta vuodelta ja jotka DB AG on järjestelmällisesti kattanut, antavat sellaisen vaikutelman, että tässä tapauksessa hallintorakenne ei ole selkeä. ERFAn mukaan pienikin epävarmuus tämän suhteen tarkoittaa, että valtion omistaman rautatieyrityksen ei tarvitse noudattaa tavanomaisia markkinaehtoja, mikä vääristää kilpailua. Lisäksi ERFA vaatii palvelujen kustannusten osalta avoimuutta tapauksissa, joissa valtion omistama rautatieyritys saa holding- tai sisaryhtiöltä konsernin sisäisiä palveluja tai kun se saa rahoitusta holdingyhtiöltä. ERFAn mukaan kaikki rahoitus on myönnettävä tavanomaisten rahoituksen saannissa noudatettavien markkinaehtojen mukaisesti, jotta vältetään ristiinrahoittaminen ja siten kilpailijoiden syrjintä.

(92) ERFA toteaa myös, ettei perusteltua tukea, kuten yksittäisvaunu- tai intermodaalikuljetusten segmentille myönnettyä tukea, saa käyttää vaikeuksissa olevien valtion omistamien yritysten rahoittamiseen. Lisäksi ERFA toteaa, että tällaisen liikennemuotosiirtymän edistämiseen tarkoitetun valtiontuen on vastattava palvelun todellisia toimintakustannuksia ja oltava laajuudeltaan rajoitettua, jotta se ei kilpaile suoraan muiden markkinasegmenttien, kuten kokojunakuljetusten, kanssa. ERFAn mukaan tällaista valtiontukea ei saa käyttää myöskään hintojen polkemiseen ja siten uusien tulokkaiden markkinoillepääsyn estämiseen. ERFAn mielestä valtion omistamien yritysten, jotka saavat julkista tukea tiettyihin toimintoihin, kuten yksittäisvaunukuljetuksiin, olisi varmistettava, että tällaiset toiminnot on kirjanpidossa ja organisaatiossa erotettu muista toiminnoista – erityisesti niistä, joiden osalta yritys kilpailee yksityisten ja riippumattomien toimijoiden kanssa. ERFAn mukaan liiallinen valtiontuki sellaisiin toimintoihin, joiden osalta valtion omistamat rautatieyritykset ovat määräävässä asemassa (esimerkiksi yksittäisvaunukuljetukset), vääristää kilpailua.

3.2 **Kantelija**

(93) Kantelija ilmaisee 19. syyskuuta 2022 toimittamissaan huomautuksissa suhtautuvansa myönteisesti komission alustavaan arvioon, jonka mukaan asianomaiset neljä toimenpidettä saattavat olla valtiontukea ja on olemassa epäilys siitä, soveltuvatko ne sisämarkkinoille. Kantelija pitää valitettavana sitä, että Saksa ei ole tosiasiallisesti keskeyttänyt kyseisten toimenpiteiden täytäntöönpanoa vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti.

(94) Kantelija väittää, että kaikki asianomaiset toimenpiteet, jotka luetellaan aloittamispäätöksen johdanto-osan 14 kappaleessa, ovat valtiontukea.

(95) Ensinnäkin kantelija väittää, että kaikki asianomaiset toimenpiteet on myönnetty valtion varoista. Kantelussa todetaan erityisesti toimenpiteiden 1, 2 ja 3 osalta, että Saksa on DB AG:n ainoa omistaja ja se hallitsee osakkeisiin liittyviä ääniä, minkä vuoksi DB AG:n on katsottava olevan komission direktiivissä 2006/111/EY ([39]) tarkoitettu julkinen yritys. Saksa pystyy ainoana osakkeenomistajana ohjaamaan DB AG:n varojen käyttöä, mikä on riittävä peruste määritellä nämä varat valtion varoiksi. Kantelija väittää myös, ettei ole todistettu, että asianomaiset toimenpiteet rahoitettaisiin DB-konsernin tuottamilla liikevoitoilla, kuten Saksa väittää, ja että tämä on joka tapauksessa merkityksetöntä. Toimenpiteen 4 osalta kantelija toteaa, että toimenpidettä rahoittaa BEV, joka on valtionyhteisö ja jonka varat ovat valtion varoja.

(96) Toiseksi kantelija väittää, että asianomaiset toimenpiteet johtuvat Saksan valtiosta. Kantelija toteaa, että DB AG on julkinen yritys ja että silloin kun viranomaisten voidaan katsoa osallistuneen tavalla tai toisella toimenpiteestä päättämiseen, toimenpide johtuu valtiosta. Kantelija muistuttaa, että toimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta tiettyjen käsiteltävänä olevaa asiaa koskevien seikkojen ja asianomaisen toimenpiteen toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella, muun muassa sellaisten seikkojen perusteella, jotka osoittavat, että on epätodennäköistä, että viranomaiset eivät ole osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen. Lisäksi kantelija väittää seuraavaa:

a) Toimenpiteen 1 osalta kantelija väittää, että Saksan valtio – ominaisuudessaan DB AG:n ainoana osakkeenomistajana – nimenomaisesti kehotti DB AG:tä hyväksymään voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen sellaisena kuin valtio itse oli sen hyväksynyt. Valtion osallistumisesta kyseisen päätöksen tekemiseen on suoraa näyttöä. Voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus ei olisi voinut tulla voimaan ilman DB AG:n osakkeenomistajan hyväksyntää. Se, että osakkeenomistajan hyväksyntä on vain muotoseikka, kuten Saksa väittää, ei ole oikeuskäytännön ([40]) valossa merkityksellistä. Riippumatta siitä, miten valtio voi käyttää valtaansa osakkeenomistajana, Saksan hallitus olisi voinut estää voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen hyväksymisen, jos se olisi ollut sopimusta vastaan. Lisäksi voittojen ja tappioiden siirto toteutetaan vuosittain ja DB AG:n hallintoneuvosto hyväksyy sen, ja hallintoneuvoston enemmistö koostuu osakkeenomistajana olevan valtion edustajista.

([39]) Komission direktiivi 2006/111/EY, annettu 16 päivänä marraskuuta 2006, jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta (EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Ks. vastaavasti yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 2.2.1988, Van der Kooy v. komissio, 67/85, 68/85 ja 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 34 ja 36 kohta.

b) Toimenpiteiden 2 ja 3 osalta kantelija huomauttaa, että vaikka valtio ei ole suoraan päättänyt näistä toimenpiteistä, kuten voittojen ja tappioiden siirtoa koskevasta sopimuksesta, tietyt käsiteltävänä olevaa asiaa koskevat seikat ja asianomaisten toimenpiteiden toteuttamishetkellä vallinneet olosuhteet osoittavat, että valtio on osallistunut toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että se ei ole osallistunut siihen. Kyseessä ovat seuraavat seikat (joilla on merkitystä myös sen arvioinnissa, johtuuko toimenpide 1 valtiosta):

1) Toisin kuin Saksa väittää, DB Cargo ja muut DB-konserniin kuuluvat yritykset ovat sen määräysvallassa. Tämä määräysvalta perustuu siihen, että DB Cargo on kokonaan Saksan valtion omistama, ja määräysvaltaa tukee myös DB Cargon ja DB AG:n välillä voimassa ollut voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus, jonka mukaan DB Cargon johto toimii DB AG:n alaisena. Lisäksi Saksan määräysvallan vahvistaa se, että Saksan valtiolla on lakisääteinen velvoite käyttää asianmukaista vaikutusvaltaa yrityksissä, joissa sillä on (välillisiä tai suoria) omistusosuuksia, jos asianomaisella omistuksella on valtiolle erityistä poliittista tai taloudellista merkitystä ([41]).

2) Toisin kuin Saksa väittää, se ohjaa DB AG:n toimintaa, sillä valtio nimeää puolet DB AG:n hallintoneuvoston jäsenistä ja hallintoneuvosto puolestaan nimittää hallituksen. Tämän ketjun kautta valtio pystyy vaikuttamaan yhtiön toimintaan tavalla, joka kuvastaa sen 100 prosentin omistusosuutta ja määräysvaltaa yhtiössä. Hallintoneuvoston jäsenet on vapautettu valtiolle antamissaan kertomuksissa osakeyhtiöissä sovellettavasta yleisestä salassapitovelvollisuudesta ([42]), ja heidän on tehtäviään hoitaessaan otettava huomioon Saksan erityiset edut ([43]).

3) Saksan väitteet, joiden mukaan toimenpiteet 2 ja 3 ovat liiketoiminnallisia päätöksiä, joihin DB AG:n osakkeenomistaja ei ole osallistunut (ei suoraan vuosikokouksen eikä myöskään hallintoneuvoston kautta), eivät ole uskottavia, kun otetaan huomioon näiden päätösten mahdollinen vaikutus DB AG:n talouteen. PCGK:n säännösten ([44]) mukaan olennaisen tärkeät liiketoimet ja muut johtokunnan päätökset, joilla on merkittävä vaikutus liiketoimintaan ja yhtiön varoihin, taloudelliseen tilanteeseen tai tuloihin, edellyttävät hallintoneuvoston lupaa.

4) Saksan valtion edun mukaista on saada osinkoa DB-konsernilta, mikä osoittaa, että valtion on täytynyt osallistua toimenpiteistä 2 ja 3 päättämiseen.

5) Toisin kuin Saksa väittää, DB AG ei ole pelkkä yksityisoikeuden alainen yritys, joka on kaikin tavoin vapaa ja riippumaton osakkeenomistajistaan. Päinvastoin BHO:n ja PCGK:n asiaa koskevien säännösten mukaan valtiolla on velvollisuus käyttää aktiivisesti vaikutusvaltaansa DB AG:ssä varmistaakseen siten yleisen edun toteutumisen. PCGK:ssa myös asetetaan yrityksille, joissa Saksan valtiolla on omistusosuus, useita erityisiä velvoitteita, jotka ylittävät sen, mitä yksityiseltä yritykseltä voitaisiin odottaa (mukaan lukien vastuullinen ja eettisesti moitteeton toiminta, yrityksen voimavarojen taloudellinen ja kestävä käyttö ja unionin valtiontukilainsäädännön noudattaminen). Lisäksi DB AG saa jatkuvaa valtiontukea ilman ehtoja, eli se ei harjoita toimintaansa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa yksityisten toimijoiden rinnalla, mikä on jälleen yksi osoitus valtion vaikutusvallasta.

c) Toimenpiteen 4 osalta kantelija väittää, että kyseinen toimenpide perustuu DBGrG:n säännöksiin ja johtuu siten valtiosta.

([41]) Liittovaltion talousarviota koskevan asetuksen (Bundeshaushaltsordnung), jäljempänä 'BHO', 65 §:n 1 momentin 3 kohta ja julkista hallinnointi- ja ohjausjärjestelmää koskevan säännöstön (Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes), jäljempänä 'PCGK', 15 ja 19 §, s. 34 ja 35.

([42]) Aktiengesetzin 394 §.

([43]) BHO:n 65 §:n 1 momentin 3 kohta ja PCGK:n 15 ja 19 §.

([44]) PCGK:n 16 §.

(97) Kolmanneksi kantelija väittää, että asianomaiset toimenpiteet tarjoavat DB Cargolle taloudellista etua. Kantelija väittää erityisesti seuraavaa:

a) Toimenpiteen 1 osalta kantelija väittää, ettei Saksa toimittanut merkityksellisiä tietoja tai todisteita, jotka osoittaisivat, että se on toiminut DB AG:n osakkeenomistajana eikä julkisen vallan käyttäjänä, ja että näin ollen ei voida soveltaa markkinataloustoimijatestiä. Jos komissio katsoo, että markkinataloustoimijatestiä voidaan soveltaa, kantelijan mukaan ei ole riittävästi perusteita todeta, että yksityinen toimija, jonka tilanne vastaa mahdollisimman tarkasti DB AG:n tilannetta, tekisi tosiasiallisesti DB Cargon kaltaisen tytäryhtiön kanssa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen samoilla ehdoilla. Tältä osin kantelija huomauttaa, että DB Cargolle kertyi vuosina 1999–2012 voimassa olleen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen aikana jatkuvasti tappiota ja että näistä tappioista huolimatta vuonna 2012 tehtiin uusi voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus, jossa ei asetettu ehtoja, joka oli soveltamisalaltaan ja määrällisesti rajoittamaton ja joka uusittiin automaattisesti vuosina 2016 ja 2018. Lisäksi kantelija toteaa, että vuonna 2012 saatavilla olleiden markkinatietojen ja vuosittain katettujen tappioiden perusteella ei näyttänyt todennäköiseltä, että toiminta kääntyisi voittoa tuottavaksi. Kantelija myös huomauttaa, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus hyväksyttiin ja se pysyi voimassa, vaikka Saksalla oli tarvittava harkintavalta olla tekemättä tällaista sopimusta ja irtisanoa se milloin tahansa. Lopuksi kantelija huomauttaa, että väittämällä toimenpiteen 3 yhteydessä, että DB AG:llä ja DB Cargolla on sama luottoluokitus voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen ansiosta, Saksa samalla myöntää, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus on vaikuttanut myönteisesti DB Cargon luokitukseen ja että DB Cargolle on koitunut sopimuksesta etua.

b) Toimenpiteen 2 osalta kantelija väittää, että konsernin sisäisten palvelujen markkinaehtoisuutta koskevan Saksan esittämän väitteen tueksi ei esitetty minkäänlaista taloudellista analyysia ja että kyseinen väite on itse asiassa ristiriidassa virallisten julkaistujen tietojen kanssa.

c) Toimenpiteen 3 osalta kantelija väittää, että näyttö ei tue Saksan väitettä, jonka mukaan DB Treasuryn DB Cargolle myöntämät lainat ovat tavanomaisten markkinaehtojen mukaisia. Kantelijan mukaan Saksan väite on itse asiassa ristiriidassa DB AG:n julkisesti saatavilla olevien vuosikertomusten kanssa, joiden mukaan kyseisten lainojen ei ollut tarkoitus tuottaa voittoa DB AG:lle. Lisäksi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen ansiosta luottoluokituslaitokset ovat luokitelleet DB Cargon samoihin luottoluokkiin DB AG:n kanssa, eli DB Cargon luottoluokitus on keinotekoisen korkea.

d) Toimenpiteen 4 osalta kantelija väittää, että ylimääräiset kustannukset, joita DB Cargolle aiheutuu virkamiesten palkkaamisesta verrattuna yksityisen sektorin työntekijöiden palkkaamiseen, eivät aiheuta DB Cargolle epätavallista kustannuserää, jonka valtio voisi korvata niin, että kyseessä ei olisi valtiontuki. Nämä ylimääräiset kustannukset eivät ole korvausta kustannuksista, jotka aiheutuvat aiemmasta poikkeuksesta yleisestä järjestelmästä (kaksinkertainen poikkeus), eikä toimenpide ole Altmark-kriteerien mukainen korvaus yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta. Näin ollen BEV:n toimista koituu etua DB Cargolle.

4. SAKSAN HUOMAUTUKSET

4.1 Alustavat yleiset toteamukset

(98) Saksa väittää, että komissio ei ole noudattanut todistustaakkaansa, sillä se ei ole todistanut tuen olemassaoloa, eikä se ole määritellyt selkeästi epäilyksiä, joita sillä on asianomaisten neljän toimenpiteen soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

(99) Saksa myös toteaa, että jo yksistään Saksan rautateiden tavaraliikenteen markkinoiden kilpailutilanne osoittaa vääräksi kantelijan väitteen siitä, että markkinoilla esiintyisi kilpailun vääristymiä, jotka johtuvat väitetystä DB Cargon hyväksi toteutetusta valtion toimenpiteestä. Saksa huomauttaa erityisesti, että DB Cargon kilpailijat ovat kasvattaneet jatkuvasti markkinaosuuttaan Saksassa – vuonna 2012 niiden markkinaosuus oli 29 prosenttia, kun vuonna 2022 se oli jo 57 prosenttia. Muissa jäsenvaltioissa DB Cargon haastajien markkinaosuus on sen sijaan paljon pienempi: Italiassa 54 prosenttia, Ruotsissa 51 prosenttia, Puolassa 50 prosenttia, Itävallassa 32 prosenttia, Sveitsissä 31 prosenttia ja Belgiassa 30 prosenttia ([45]).

([45]) Saksan esittämät tiedot ovat peräisin huhtikuussa 2021 päivätystä IRG:n yhdeksännestä vuotuisesta rautatiemarkkinoiden seurantakertomuksesta ”Ninth Annual Market Monitoring Working Document”.

(100) Saksa toteaa pyrkivänsä lisäämään rautatiekuljetusten markkinaosuutta tavaraliikenteessä ennen kaikkea edistääkseen liikennealan irtautumista hiilestä. Tätä varten on toteutettu useita horisontaalisia tukitoimenpiteitä rautateiden tavaraliikenneyritysten hyväksi. Saksan mukaan muodollisen menettelyn aloittaminen aiheuttaa epävarmuutta koko rautateiden tavaraliikenteen alalle ja vaarantaa siten hiilestä irtautumista ja vihreää siirtymää koskevat tavoitteet.

4.1.1 *Asianomaisia toimenpiteitä koskevat huomautukset*

(101) Saksa väittää, että yksikään aloittamispäätöksessä luetelluista toimenpiteistä ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(102) Toimenpiteiden 1–3 osalta Saksa väittää, että aloittamispäätöksessä esitetyssä arvioinnissa ei ole huomioitu käsitettä ’yksi taloudellinen yksikkö’.

(103) Saksan mukaan kaikkia samaan konserniin kuuluvia yrityksiä on kohdeltava yhtenä ainoana yrityksenä EU:n kilpailusääntöjä sovellettaessa ([46]). Silloin kun emoyhtiö (tässä tapauksessa DB AG) käyttää määräysvaltaa kokonaan omistamissaan tytäryhtiöissä ([47]) (tässä tapauksessa DB Cargossa), koko konserni on luokiteltava yhdeksi taloudelliseksi kokonaisuudeksi ja siten SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi yhdeksi yritykseksi ([48]). Saksa mainitsee tässä yhteydessä myös, että sopimukset, joilla rajoitetaan emo- ja tytäryhtiöiden välistä kilpailua, on jätetty SEUT-sopimuksen 101 ja 102 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle ([49]). Tässä yhteydessä Saksa viittaa myös komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 ([50]) liitteessä I olevan 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa esitettyyn sidosyritysten määritelmään sekä komission asetuksen (EU) N:o 1407/2013 ([51]) 2 artiklan 2 kohtaan ja johdanto-osan 4 kappaleeseen.

(104) Lisäksi Saksa väittää, että mikään ennakkotapaus ei tue komission lähestymistapaa, jossa puhtaasti konsernin sisäisiä liiketoimia tutkitaan valtiontukilainsäädännön kannalta, ja että unionin alakohtaiset sääntelyvaatimukset (erityisesti direktiivit 2012/34/EU ([52]) ja (EU) 2016/2370 ([53])) ja niiden saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä käytännössä estävät lainvastaisen ristiinrahoittamisen integroituneissa rautatieyrityksissä.

(105) Saksa väittää myös, että komission väite rikkoo SEUT-sopimuksen 345 artiklassa vahvistettua puolueettomuusperiaatetta, kun otetaan huomioon, että yksityiset yritykset voivat suunnitella konsernin sisäiset liikesuhteensa vapaasti eikä niiden tarvitse noudattaa aloittamispäätöksessä kuvattuja rajoja. Jos komissio arvioisi tulevaisuudessa kaikkia konsernien sisäisiä sopimuksia ja liiketoimia (vain) julkisten yritysten kohdalla valtiontukilainsäädännön valossa ja – kuten tarkasteltavana olevassa tapauksessa – yleisen epäilyn perusteella sekä asettaisi niille perustelemisvelvollisuuden, tämä asettaisi julkisessa omistuksessa olevat yritykset erittäin epäedulliseen asemaan.

([46]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 14.10.2004, Pollmeier Malchow v. komissio, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, 50 kohta.

([47]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 10.9.2009, Akzo Nobel ym. v. komissio, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.11.1984, Intermills v. komissio, 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, 9 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

([49]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.10.1996, Viho v. komissio, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, 16 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.10.2000, Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, 26 kohta ja sitä seuraavat kohdat; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 25.10.1983, AEG v. komissio, 107/82, ECLI:EU:C:1983:293, 47 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

([50]) Komission asetus (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Komission asetus (EU) N:o 1407/2013, annettu 18 päivänä joulukuuta 2013, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (EUVL L 352, 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Johdanto-osan 4 kappaleessa todetaan, että sovellettaessa perussopimuksen kilpailusääntöjä yrityksellä tarkoitetaan kaikkia taloudellista toimintaa harjoittavia yksiköitä riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta (luonnollinen henkilö vai oikeushenkilö) ja rahoitustavasta ja että Euroopan unionin tuomioistuin on vahvistanut, että kaikki saman yksikön (oikeudellisessa tai tosiasiallisessa) valvonnassa olevat yksiköt on katsottava yhdeksi yritykseksi.

([52]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/2370, annettu 14 päivänä joulukuuta 2016, direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta (EUVL L 352, 23.12.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1 DB Cargon vuotuisten tappioiden korvaaminen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen mukaisesti (toimenpide 1)

(106) Saksa väittää, että toimenpiteeseen 1 ei liity valtion varojen käyttöä, koska DB Cargon tappiot katetaan DB-konsernin tuottamilla liikevoitoilla. Jotta yksityiset varat, kuten DB-konsernin liikevoitot, voitaisiin luokitella valtion varoiksi, olisi osoitettava, että ne ovat jatkuvasti valtion määräysvallassa ja siis toimivaltaisten kansallisten viranomaisten käytettävissä ([54]). Saksa viittasi tältä osin myös komission päätöstä (EU) 2016/1208 ([55]) koskevaan tuomioistuimen tuomioon ([56]).

(107) Saksa väittää myös, että päätös DB Cargon tappioiden kattamisesta ei johdu valtiosta, vaikka valtio osallistuikin voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemiseen äänestämällä vuosikokouksessa sopimuksen puolesta, mikä mahdollisti sopimuksen tekemisen. Saksan mukaan kriteerit, joiden perusteella määritetään, johtuuko toimenpide valtiosta, eivät tässä tapauksessa täyty. Tältä osin Saksa perustelee aloittamispäätöksen johdanto-osan 65 kappaleessa kuvattuja väitteitään tarkemmin seuraavasti:

a) DB AG on yksityisoikeuden alainen osakeyhtiö (Aktiengesellschaft). Kyseessä on liiketoimintaorganisaatio, jossa johto (ja hallintoneuvosto) on vapaa ja riippumaton osakkeenomistajien määräyksistä (vuosikokouksessa ei voida antaa määräyksiä hallituksen tai hallintoneuvoston jäsenille). Näin ollen valtio ei voi vaikuttaa DB AG:n johdon päätöksiin, vaan päätökset tekee yhtiön hallitus. DB AG:n hallituksessa ei ole Saksan hallituksen edustajia. Lisäksi hallintoneuvoston 20 jäsenestä vain muutama on valtion hallituksen edustajia (sekä tällä hetkellä että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoitushetkellä kolme jäsentä). Myöskään DB Cargon hallituksessa ei ollut valtion hallituksen edustajia, ja sen hallintoneuvostossa heitä oli vain kaksi (yksi liittovaltion digitaali- ja liikenneministeriöstä ja yksi liittovaltion talous- ja ilmastoministeriöstä). DB Cargon ainoa osakkeenomistaja vuosikokouksessa oli DB AG.

b) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevia sopimuksia, joiden tekeminen on yleinen käytäntö yksityisoikeuden alaisissa konserneissa, säännellään Aktiengesetzillä. DB AG noudatti tätä yhtiöiden vakiokäytäntöä.

c) Saksa myöntää, että maan liittohallituksen edustaja antoi DB AG:n vuosikokouksessa suostumuksensa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemiseen DB Cargon kanssa, mutta Saksan mukaan tämä ei ole riittävä peruste katsoa, että päätös johtui valtiosta. Hyväksyessään vuosikokouksessa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemisen liittohallituksen edustaja toimi yksinomaan ominaisuudessaan AktG:n mukaisena osakkeenomistajana samalla tavoin kuin yksityisten yritysten osakkeenomistajat toimivat (AktG:n 293 §). Lisäksi se, että valtio antoi suostumuksensa toimenpiteeseen, ei vielä voi tarkoittaa, että toimenpide johtui valtiosta. Muutoin valtion mille tahansa liiketoimelle antama hyväksyntä tekisi tällaisesta liiketoimesta ”valtion toimenpiteen”. Toimenpiteen voidaan katsoa johtuvan valtiosta vain, jos viranomaiset ovat aktiivisesti osallistuneet kyseisestä toimenpiteestä päättämiseen tai määränneet toimenpiteen toteutettavaksi.

d) Saksan mukaan komissio on vahvistanut Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, SA -yritystä (EMEF) koskevassa asiassa ([57]), etteivät kaikki julkisten yritysten tytäryritystensä hyväksi toteuttamat toimenpiteet välttämättä johdu valtiosta. Mainittu asia koski muun muassa Portugalin valtion rautatieyhtiön Comboios de Portugalin (CP) ja sen kokonaan omistaman tytäryhtiön EMEFin välisiä pääomanlisäyksiä, takauksia, konsernin sisäisiä lainoja ja tavaran- ja palveluhankintasopimuksia.

([54]) Unionin tuomioistuimen tuomio 10.12.2020, Comune di Milano v. komissio, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 30 kohta ja unionin tuomioistuimen tuomio 28.3.2019, Saksa v. komissio, C-405/16 P, ECLI:EU:C:2019:268, 58 kohta.

([55]) Komission päätös (EU) 2016/1208, annettu 23 päivänä joulukuuta 2015, Italian Tercas-pankille myöntämästä valtiontuesta (asia SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (EUVL L 203, 28.7.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([56]) Unionin tuomioistuimen tuomio 2.3.2021, komissio v. Italia ym., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([57]) Komission päätös (EU) 2021/2182, annettu 6 päivänä maaliskuuta 2020, toimenpiteistä SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP), jotka on toteutettu Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, SA -yrityksen (EMEF) hyväksi (EUVL L 444, 10.12.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Lisäksi jotta toimenpiteen voitaisiin katsoa johtuvan valtiosta sillä perusteella, että toimenpide hyväksyttiin vuosikokouksessa, valtiolla olisi pitänyt olla mahdollisuus estää toimenpide kieltäytymällä antamasta hyväksyntäänsä sille ([58]), mikä ei tässä tapauksessa pidä paikkaansa. DB AG olisi voinut siirtää voittoja ja tappioita myös ilman voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta. Voittoja olisi voitu siirtää DB AG:lle pelkästään DB Cargon osakkeenomistajien päätöksellä. DB AG olisi milloin tahansa voinut kattaa DB Cargon tappioita uusilla pääomasijoituksilla, esimerkiksi tekemällä sijoituksen pääomavaraukseen. Tällöin kyseessä olisi puhtaasti DB AG:n toteuttama konsernin sisäinen toimenpide, jonka toteuttamiseen valtio ei olisi osallistunut. Erityisesti tämä koskee yksittäisiä tappioiden korvaamisia voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen perusteella, sillä niiden toteuttamiseen valtio ei osallistunut millään tavalla, vaan ne toteutettiin automaattisesti AktG:n 302 §:n lakisääteisten vaatimusten mukaisesti ja ilman erillisiä päätöksiä.

f) Myöskään liittovaltion talousarviota koskevan asetuksen (Bundeshaushaltsordnung – BHO) 65 §:n 2 momentissa, luettuna yhdessä 65 §:n 3 momentin kanssa, asetettu oikeudellinen velvoite (ks. johdanto-osan [...] kappale), jonka perusteella valtion oli hyväksyttävä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekeminen, ei osoita toimenpiteen johtuvan valtiosta, sillä BHO:n säännökset koskevat ”liittovaltion hallituksen vaikutusvallan muuttumista” (Änderung des Einflusses des Bundes) eli vain sitä osaa sopimuksesta, joka koskee määräysvaltaa, ei voittojen ja tappioiden automaattista siirtoa koskevaa osaa. Tässä yhteydessä Saksa selittää lisäksi, että määräysvaltaa koskeva sopimus ja voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus ovat kaksi erityyppistä sopimusta, vaikka ne usein yhdistetäänkin yhdeksi sopimukseksi, kuten DB Cargon tapauksessa. Joka tapauksessa kyseessä ei ole oikeudellisesti sitova ja itsenäinen vaatimus, jossa edellytettäisiin valtion hyväksyntää valtion omistaman yrityksen, tässä tapauksessa DB AG:n, päätöksille.

g) Valtion DB AG:n tapauksessa harjoittamassa valvonnassa ei ole kyse sellaisesta viranomaisten harjoittamasta DB AG:n valvonnasta, jonka voitaisiin katsoa olevan osoitus toimenpiteiden yhteydestä valtioon. Yksikään viranomaisista ei harjoita hallinnollista valvontaa DB AG:n ja sen tytäryhtiöiden johdon suhteen. Tältä osin todetaan erityisesti seuraavaa:

a) Liittovaltion rautatieviraston (Eisenbahn-Bundesamt – EBA) toiminta kattaa erityisiä suunnitelmien ja ajoneuvojen hyväksyntään sekä turvallisuuteen liittyviä tehtäviä. EBA:n vastuualueeseen kuuluvat myös yksityiset rautatieyritykset.

b) Toimivaltaisena sääntelyviranomaisena toimiva liittovaltion verkkovirasto (Bundesnetzagentur – BNetzA) valvoo, että sekä liittovaltion että muut kuin liittovaltion rautatieinfrastruktuuriyhtiöt noudattavat rautatiealan sääntelyvaatimuksia.

c) Liittovaltion tilintarkastustuomioistuimen (Bundesrechnungshof) toiminta liittyy liittovaltion hallitukseen ja sen harjoittamaan talousarvion ja talouden hallintoon (mukaan lukien toimet, jotka liittyvät liittovaltion hallituksen omistusosuuksiin yksityisoikeuden alaisissa yrityksissä).

d) Liittovaltion digitaali- ja liikenneministeriö ei valvo DB AG:n tai sen tytäryhtiöiden hallintoa. Ministeriön vastuulla on liittovaltion hallituksen liikennepolitiikasta vastaavan erityisyksikön työ, jota se johtaa. Liittohallitus hoitaa osakkeenomistajan vastuitaan hallinnoimalla omistusosuuksia liittovaltion digitaali- ja liikenneministeriön kautta. Tähän sisältyvät myös (yksityisen) osakkeenomistajan oikeuksien käyttäminen ja velvollisuuksien täyttäminen.

e) Lainsäädäntöelin Bundestag ei valvo DB AG:n hallintoa vaan liittohallituksen toimintaa, johon myös Bundestagin komiteoiden työ liittyy.

(108) Myöskään rautateiden tavaraliikenteen ”strateginen merkitys liikennepolitiikan kannalta” ei ole riittävä peruste katsoa, että sopimus johtui valtiosta, koska voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta ei tehty poliittisten tavoitteiden tai lain täytäntöönpanemiseksi. Myöskään voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen taloudellinen merkitys ei ole riittävä peruste tehdä tällaista päätelmää.

(109) Lisäksi todetaan, että jos DB AG:n ei sallita käyttää välinettä, jota myös yksityiset yritykset laajalti käyttävät, sen takia, että se on valtion omistama yritys, tällöin syrjitään julkisessa omistuksessa olevia yrityksiä yksityisomistuksessa oleviin yrityksiin nähden, mikä on vastoin SEUT-sopimuksen 345 artiklassa vahvistettua puolueettomuusperiaatetta.

([58]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 2.2.1988, Van der Kooy v. komissio, 67/85, 68/85 ja 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 36 kohta.

(110) Saksa myös väittää, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevasta sopimuksesta ei koidu taloudellista etua.

(111) Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevat sopimukset ovat yleinen käytäntö konsernirakenteissa. Tällaisten sopimusten tekeminen ja täytäntöönpano kuuluvat normaaliin markkinakäyttäytymiseen. Saksassa konsernit, erityisesti yksityisten yritysten muodostamat konsernit, käyttävät voittojen ja tappioiden siirtoa koskevia sopimuksia yleisesti Vertragskonzern-tyyppisen ([59]) konsernirakenteen luomiseksi. Saksan mukaan Saksan DAX-osakeindeksiin (Deutscher Aktienindex) kuuluvat yritykset käyttävät tavanomaisesti voittojen ja tappioiden siirtoa koskevia sopimuksia. Myös viralliset yhtiöverotilastot osoittavat, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevat sopimukset ovat Saksassa yleisiä ja laajalti käytössä. Virallisten tilastojen mukaan vuoden 2017 verokaudella konsernit ([60]) tuottivat lähes 50 prosenttia kaikista yhteisöverotuloista. Tämän lisäksi Saksa mainitsi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten verovaikutukset (ks. johdanto-osan 43 kappale).

(112) Lisäksi Saksa toistaa, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen taloudelliset vaikutukset eli voittojen ja tappioiden siirto voitaisiin saavuttaa myös ilman tällaista sopimusta.

(113) Saksa nosti esille myös DB-konsernin vuotuisen rahoitussuunnittelun (johon keskipitkän aikavälin suunnitelmat kuuluvat). DB AG:n konserniyhtiöiden odotetut tulokset määritellään osana suunnittelukierroksia. DB AG:n konserniyhtiöille eli myös DB Cargolle asettamat erityiset kannattavuusodotukset ilmenevät esimerkiksi seuraavasti:

a) DB AG asettaa kaikille konserniyhtiöiden uusille investoinneille tuottotavoitteen, joka investointien olisi saavutettava pääomakustannuksen lisäksi.

b) Konserniyhtiöiden hallitusten jäsenten palkkiotaso riippuu kulloisenkin yhtiön tuloksesta. Tulosten osalta otetaan huomioon sekä lyhyen että pitkän aikavälin tulokset.

c) Jos konserniyhtiö ei saavuta DB AG:n asettamia kannattavuustavoitteita, DB AG:llä on myös vaihtoehtona ylimpään johtoon kuuluvien henkilöiden korvaaminen.

d) Tämän strategian täytäntöönpanon mahdollistaa nimenomaan se osa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevasta sopimuksesta, jossa vahvistetaan määräysvalta.

(114) Saksa väittää myös, ettei voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen väitetty irtisanomatta jättäminen ole tukea, koska irtisanomatta jättäminen ei ole toimenpide eikä tässä tapauksessa siten ole ”tosiasiallisesti toteutettua toimenpidettä” ([61]). Tästä syystä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen luonnetta on arvioitava tehdyn sopimuksen perusteella.

(115) Saksa väittää, että koska DB Cargon tulotilanteen odotettiin paranevan merkittävästi, myös pitkän aikavälin etuaan ajatteleva yksityinen osakkeenomistaja olisi hyväksynyt yhtiön väliaikaiset tappiot. Saksa viittasi tässä yhteydessä aiempaan tapaukseen, jossa komissio totesi, ettei asianomaiselle yritykselle koitunut taloudellista etua, vaikka kyseisen yrityksen emoyhtiö kattoi sen tappiot useiden vuosien ajalta voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen perusteella ([62]).

(116) Lisäksi on otettava huomioon, että DB-konserni oli aiemmin tehnyt pääomasijoituksen DB Cargoon ja saanut voittoa DB Cargolta. Yksityinen osakkeenomistaja, joka on jo sijoittanut yritykseen, tekee riskiarvionsa eri tavalla kuin sijoittaja, jolla ei ole omistusosuutta kyseisessä yrityksessä. Näin ollen markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa on otettava huomioon, että emoyhtiö on osallistunut aiemmin DB Cargon talouteen.

([59]) Vertragskonzernissa eli sopimuksiin perustuvassa konsernissa on voimassa määräysvaltasopimus, jossa yhdelle yritykselle (määräysvaltaa käyttävä yritys) annetaan oikeus antaa määräyksiä toiselle yritykselle (määräysvallan alainen yritys).

([60]) Saksan verolainsäädännön määritelmän mukaiset konsernit (Organschaften).

([61]) Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 6.6.2012, komissio v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 83 kohta.

([62]) Komission päätös (EU) 2015/506, annettu 20 päivänä helmikuuta 2014, toimenpiteistä, jotka Saksa on toteuttanut yrityksen Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja eri lentoyhtiöiden osalta SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07) (EUVL L 89, 1.4.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Saksan mukaan myös yksityinen toimija olisi korvannut DB Cargon tappiot, koska keskipitkän aikavälin suunnitelmiin sisältyvien tulosennusteiden perusteella DB Cargon toiminnan on joka kerta voitu odottaa palautuvan kannattavaksi keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä (ks. johdanto-osan 55 kappale). Kaikki ennusteet ovat pohjautuneet päteviin ja perusteltuihin arviointeihin markkinoiden ja liiketoiminnan kehityksestä (ks. johdanto-osan 55 kappale). Lisäksi DB Cargo tuotti pelkästään vuosina 2006, 2007 ja 2008 yli puoli miljardia euroa voittoa, jotka se siirsi DB AG:lle.

(118) Saksan mukaan on useita syitä sille, miksi taloudellinen tilanne ei ole vielä parantunut odotetulla tavalla. Näitä syitä ovat muun muassa seuraavat:

a) Rautateiden tavaraliikenteen markkinoiden kasvu on vuodesta 2010 lähtien ollut huomattavasti hitaampaa kuin edellisellä vuosikymmenellä, toisin kuin DB Cargo ja ulkoiset asiantuntijat odottivat.

b) Samaan aikaan markkinoiden kehitys on muuttunut myös selvästi epävakaammaksi.

c) Kuljetettavassa tavarassa on tapahtunut muutos, ja tämän muutoksen vaikutus on voimistunut entisestään 2010-luvulla. Tämän seurauksena rautateiden tavaraliikenteen kannalta perinteisesti tuottoisten alojen (kivihiili, malmit, mineraaliöljy, teräs) osuus kuljetetusta tavarasta on pienentynyt asteittain.

d) Samalla ajanjaksolla DB Cargon tuotantokustannukset ovat kasvaneet merkittävästi etenkin ammattiyhdistysten korkeiden palkkavaatimusten vuoksi.

e) Sen lisäksi, että DB Cargon kuljetusmäärät ovat pienentyneet kilpailun takia, se on menettänyt kuljetusmääriä tai epäonnistunut niiden kasvattamisessa tuotannon heikon laadun vuoksi.

(119) DB Cargo on myös viime vuosina käynnistänyt lukuisia ohjelmia kannattavuuden parantamiseksi kestävästi (osa näistä ohjelmista mainitaan johdanto-osan 57 kappaleessa).

(120) Saksa myös väittää, että se, että keskipitkän aikavälin suunnitelmien tuotto-odotukset eivät toteutuneet odotetussa ajassa tai laajuudessa, on periaatteessa merkityksetöntä, koska markkinataloustoimijatestissä ainoa ratkaiseva tekijä on ennakkoarviointi, joka on tehty toimenpiteen hyväksymisajankohtana käytettävissä olevien tietojen ja ennakoitavissa olevan kehityksen perusteella.

(121) Kannattavuusanalyysien osalta Saksa toteaa, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten yhteydessä on epätavallista laatia ennakkoon kannattavuusanalyyseja tai liiketoimintasuunnitelmia. Liiketoiminnan kannattavuus pyritään varmistamaan pikemminkin DB AG:n ja DB Cargon välisillä jatkuvilla koordinointiprosesseilla.

(122) Saksan mukaan kannattavuusanalyysia tai liiketoimintasuunnitelmaa ei ole tarpeen tehdä myöskään EDF:ää koskevan oikeuskäytännön perusteella, sillä i) kyseinen tapaus liittyy pääomanlisäykseen ja ii) se koskee sitä, toteuttiko valtio toimenpiteen osakkeenomistajan ominaisuudessaan ([63]).

(123) Saksa toimitti muodollisen tutkintamenettelyn aikana myös kaksi taloudellisia seikkoja käsittelevää raporttia, joissa tarkasteltiin sitä, olisiko yksityinen markkinatoimija tehnyt voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen. Raportit toimitettiin 8. kesäkuuta 2023, jäljempänä 'E.CA:n ensimmäinen raportti', ja 28. elokuuta 2023, jäljempänä 'E.CA:n toinen raportti', ja ne on laatinut riippumatonta taloudellista neuvontaa tarjoava yritys E.CA Economics. Molemmissa raporteissa kysymystä tarkastellaan toimenpiteen hyväksymistä edeltäneiden olosuhteiden perusteella, vaikka raportit on laadittu tutkimusajanjakson jälkeen käynnistettyä menettelyä varten.

([63]) Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 6.6.2012, komissio v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 81 kohta.

(124) E.CA:n ensimmäisessä raportissa arvioidaan laadullisesti Saksan tutkimuksen aikana toimittamaa näyttöä. Siinä mainitaan i) voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten yleisyys, ii) tällaisilla sopimuksilla aikaansaatavat hyödyt (määräysvalta, yhteisverotusjärjestelmä), iii) koko konsernin laajuinen taloussuunnittelu, mukaan lukien DB Cargon tulostavoitteet, iv) keskipitkän aikavälin suunnitelmat suunnitteluvälineenä ja niissä esitetyt voitto-odotukset (mukaan lukien yksityiskohtainen kuvaus suunnitelmien sisällöstä), v) esimerkkejä syistä, joiden vuoksi yhtiö teki suunniteltujen voittojen sijaan tappiota, ja vi) mahdolliset tappiot vaihtoehtoisessa skenaariossa (tässä yhteydessä viitataan tappioihin, joita olisi syntynyt, jos toiminta yksittäisvaunukuljetusten segmentissä olisi lopetettu). Raportin johtopäätöksenä on, että Saksan tutkimuksen aikana toimittaman näytön perusteella DB Cargo on toiminut markkinataloustoimijan tavoin.

(125) E.CA:n toinen raportti sisältää seuraavat osat:

a) Jälkikäteen tehty määrällinen arviointi, joka koskee vuoden 2017 ja covid-19-pandemian välistä ajanjaksoa: Arviointi on tehty vuoden 2017 olosuhteiden perusteella, ja siinä verrataan DB Cargon keskipitkän aikavälin (2018–2022) ennustetta vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa tappiollisen yksittäisvaunukuljetusten segmentin toiminta lopetetaan. Vaihtoehtoiseen skenaarioon sisältyvät oletukset perustuvat yksittäisvaunukuljetuksia koskevaan tutkimukseen. Vuoden 2017 keskipitkän aikavälin suunnitelman ja yksittäisvaunukuljetuksia koskevassa tutkimuksessa mallinnetun poistumisskenaarion taloudelliset tiedot muunnettiin testiä varten kassavirroiksi.

b) Laadullinen analyysi, jossa tarkastellaan, toimivatko DB AG ja DB Cargo pandemiavuoden 2020 ja muutossuunnitelman (ks. johdanto-osan 175 kappale ja sitä seuraavat kappaleet) laatimisen välisenä ajanjaksona verrannollisessa tilanteessa olevan yksityisen markkinatoimijan tavoin muuttuvat markkinaolosuhteet huomioon ottaen.

(126) Perusskenaariota (vuoden 2017 keskipitkän aikavälin suunnitelma) ja vaihtoehtoista skenaariota (poistuminen yksittäisvaunukuljetusten segmentistä) vertailtiin yritykselle eli DB AG:lle suuntautuvien vapaiden kassavirtojen (Free Cash Flows to the Firm, FCFF) perusteella. Verovaikutukset on määritetty IFRS-standardien mukaisesti EBT:n perusteella (tulos ennen veroja) olettaen, että kulloisellakin tilikaudella 50 prosenttia tappioista voidaan kirjata tappiontasaukseksi (verokanta 30 prosenttia), kun taas tappiontasauksesta johtuvien positiivisten tulosten osalta tosiasiallinen verokanta on noin 12 prosenttia. Koska yksittäisvaunukuljetuksia koskeva selvitys teetettiin vuonna 2019, siihen perustuvaa vaihtoehtoista skenaariota oli aikaistettava kahdella vuodella eli vuoteen 2017. Lisäksi koska yksittäisvaunukuljetuksia koskeva selvitys perustui nettotuloihin, taloudelliset vaikutukset muunnettiin vapaiksi kassavirroiksi yritykselle.

(127) Mainittujen kahden skenaarion vertailua varten kassavirrat diskontattiin vuoteen 2017 käyttäen painotettuna keskimääräisenä pääomakustannuksena (WACC) verojen jälkeen 6,0:ta prosenttia (DB:n vuoden 2017 konsolidoidun vuosikertomuksen mukaisesti), kuten vertailun tuloksia koskevassa taulukossa 9 esitetään.

Taulukko 9

Perus- ja vaihtoehtoisen skenaarion mukaisten taloudellisten tulosten vertailu (ilmaistuna vapaina kassavirtoina yritykselle)

(miljoonaa euroa)

	2018–2022	Vuodesta 2023 alkaen	Vuodesta 2018 alkaen
Perusskenaario	[…]	[…]	[…]
Vaihtoehtoinen skenaario	[…]	[…]	[…]
Ero	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Kasvuprosentti	[…]		

Lähde: Saksan toimittama E.CA:n toinen raportti.

(128) Vertailun tuloksen perusteella raportissa päätellään, että DB AG:n ja DB Cargon voidaan katsoa toimineen yksittäisvaunukuljetusten segmentin toiminnan jatkamisen suhteen samalla tavalla kuin verrannollisessa tilanteessa oleva yksityinen markkinatoimija olisi toiminut, kun otetaan huomioon keskipitkän aikavälin suunnitelmat ja vaihtoehtoiseen skenaarioon sisältyvät oletukset. Raportissa mainitaan myös neljä herkkyyttä: i) muutos perusskenaarion mukaisen suuntauksen taitekohdan ajoituksessa, ii) yksittäisvaunukuljetusten segmentin ja muiden segmenttien välisten tuotevarioinnin etujen väheneminen, iii) hinnankorotusten jääminen ennakoitua pienemmiksi ja iv) irtisanottavan henkilöstön uudelleensijoittautumiseen kuluvan ajan muuttuminen. Yhdessäkään näistä herkkyysskenaarioista vaihtoehtoinen skenaario ei olisi taloudellisesti edullisempi kuin perusskenaario.

(129) Covid-19-pandemian aikaista (ja jälkeistä) eli vuonna 2020 alkanutta ajanjaksoa koskevan laadullisen arvioinnin osalta raportissa muistutetaan vuonna 2020 tehdyistä muutoksista DB Cargon johdossa ja strategiassa (”Vahva Cargo” -kasvustrategia). Raportissa myös muistutetaan, että strategia epäonnistui. Lisäksi raportissa selostetaan, että vaikka DB Cargo ennusti jo vuoden 2021 keskipitkän aikavälin suunnitelmassaan tiettyjen keskeisten riskien toteutumisen todennäköisyydeksi yli 70 prosenttia, vuonna 2021 ei tehty mitään merkittävää strategista suunnanmuutosta. Raportissa mainitut keskeiset riskit olivat i) kysynnän väheneminen täsmällisyysvaatimusten täyttämiseen liittyvien seikkojen vuoksi, ii) kysynnän väheneminen pandemiaan liittyvän puolijohdepulan syvenemisen vuoksi ja iii) lakkojen pitkän aikavälin vaikutukset asiakasuskollisuuteen. Raportin mukaan verrannollisessa tilanteessa oleva yksityinen markkinatoimija olisi kuitenkin toiminut samalla tavalla, sillä suunnitelmiin liittyi suurta epävarmuutta (johto reagoi liiketoiminnan kielteiseen kehitykseen vuonna 2022 tilaamalla muutossuunnitelman).

(130) Saksa esitti myös väitteitä sen osalta, miksi DB Cargo ei supistanut toimintaa yksittäisvaunukuljetusten segmentissä vaan luotti siihen, että yksittäisvaunukuljetustoimintaan myönnettäisiin lisää valtiontukea. Saksan mukaan Saksan hallituksen vuonna 2018 tekemän koalitiosopimuksen (Koalitionsvertrag) nimenomaisena tavoitteena oli vahvistaa yleisesti rautateiden tavaraliikenteen kilpailukykyä maantiekuljetuksiin verrattuna sekä pyrkiä parantamaan yksittäisvaunukuljetusten kannattavuutta. Lisäksi tosiasiallinen kehitys osoittaa, että odotukset yksittäisvaunukuljetusten valtiontuen lisäämisestä olivat perusteltuja, sillä Saksa päätti vuonna 2023 ottaa käyttöön erityisen valtiontukiohjelman ([64]) yksittäisvaunukuljetusten tukemiseksi.

4.1.1.2 Konsernin sisäisten palvelujen hinnoittelu (toimenpide 2)

(131) Saksa huomauttaa, että toimenpidettä 2 ei ole määritelty selkeästi, koska termi ”konsernin sisäiset palvelut” on monitulkintainen, minkä vuoksi ei ole selvää, tarkoitetaanko kaikkia DB-konsernin sisällä tarjottavia palveluja eli myös muille yhtiöille kuin DB Cargolle ja muiden yhtiöiden kuin DB Cargon tarjoamia palveluja.

(132) Saksa väittää, että samoista syistä, jotka esitetään johdanto-osan 106 kappaleessa, konsernin sisäisten palvelujen tarjoamiseen ei liity valtion varojen käyttöä, vaan kyseessä on DB AG:n sisäinen prosessi, joka rahoitetaan DB AG:n liiketoiminnan omista varoista.

(133) Päätös palvelujen perustamisesta ja toteuttamisesta ei myöskään johdu valtiosta. Palvelujen perustamiseen ei osallistunut valtion edustajia, vaan ne perustettiin DB AG:n hallituksen tekemällä organisatorisella päätöksellä, joka oli puhtaasti yhtiön sisäinen toimi.

(134) Saksa toteaa myös, että valtion edustajat eivät osallistu konsernin sisäisten palvelujen toteuttamista koskevien konkreettisten päätösten tekemiseen. Tässä yhteydessä on myös syytä erottaa toisistaan palvelut ja konsernin tarjoamat toiminnot:

a) DB-konsernissa päätökset (mukaan lukien sopimusehtojen määrittely) tehdään yksinomaan asianomaisten yritysten toimivaltaisella hierarkiatasolla, joka riippuu kulloisenkin sopimuksen taloudellisesta arvosta. Näin ollen konsernin sisäisiä palveluja koskevat sopimukset perustuvat johdon päätöksiin. DB AG:n osakkeenomistaja ei osallistu näiden päätösten tekemiseen suoraan vuosikokouksen eikä myöskään hallintoneuvoston kautta.

([64]) Hyväksytty 21 päivänä toukokuuta 2024 annetulla komission päätöksellä C(2024) 3488 final asiassa SA.108800 (2024/N) – Tuki rautateiden tavaraliikenteelle (yksittäisvaunukuljetukset ja vaunuryhmäkuljetukset) (EUVL C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Konsernin tarjoamien toimintojen osalta ei tehdä missään vaiheessa palvelutasosopimuksia. Näin ollen ei ole myöskään mitään erityistä syytä, miksi valtion edustaja osallistuisi konsernin tarjoamia toimintoja koskevien yhtiön päätösten tekemiseen. Konsernin tarjoamien toimintojen luonne käy selväksi siitä, että toiminnoista ei tehdä palvelutasosopimuksia: konsernin tarjoamat toiminnot on tarkoitettu ensisijaisesti konsernin hallinnointia varten, ei konserniyhtiöille.

(135) Lisäperusteluna väitteelleen, jonka mukaan toimenpide 2 ei johdu valtiosta, Saksa viittaa johdanto-osan 107 kappaleessa esitettyihin väitteisiin, jotka koskevat toimenpiteen 1 yhteyttä valtioon.

(136) Saksa väittää myös, että konsernin sisäisten palvelujen tarjoaminen ei hyödytä DB Cargoa taloudellisesti. Koska Saksa erottaa toisistaan palvelut ja konsernin tarjoamat toiminnot, se myös esittää erilliset perustelut sille, miksi kyseisistä palveluista ja toiminnoista ei koidu taloudellista etua. Alustavana huomautuksena Saksa kuitenkin toteaa, että palvelujen ja konsernin tarjoamien toimintojen perustaminen ja toteuttaminen kuuluvat normaaliin markkinakäyttäytymiseen. Näiden palvelujen ja toimintojen keskittäminen holdingyhtiön tasolle luo merkittäviä synergioita, parantaa prosessien laatua ja tukee yhtenäistä hallinnointi- ja ohjausjärjestelmää.

(137) Ehdoista, joiden mukaisesti palveluja ja konsernin tarjoamia toimintoja tarjotaan DB Cargolle DB-konsernin sisällä, Saksa toteaa seuraavaa:

a) Konserniyhtiöitä laskutetaan palveluista palvelutasosopimusten mukaisesti markkinaehdoin. Palvelujen osalta DB-konserni sitoutuu vuosikertomuksessaan nimenomaisesti toimimaan markkinaehtojen mukaisesti (markkinaehtoperiaate). Mikään DB:n vuosikertomuksessa ei viittaa siihen, että DB AG tarjoaisi palveluja muutoin kuin markkinaehdoin. Liiketoimien suuren määrän vuoksi olisi tuskin mahdollista selittää yksityiskohtaisesti, millä perusteella kukin yksittäinen konsernin sisäinen palvelujen käyttäjien ja tarjoajien välinen suhde noudattaa markkinaehtoperiaatetta, tai ainakin tämä olisi suhteetonta, kun otetaan huomioon, ettei ole olemassa näyttöä markkinaehtojen vastaisesta hinnoittelusta.

b) Konsernin tarjoamat toiminnot olisi Saksan mukaan erotettava palveluista, sillä ne palvelevat suurelta osin vain konsernia. Tältä osin konsernin tarjoamilla toiminnoilla ei siis tarjota mitään palveluja konserniyhtiöille. Siltä osin kuin jotkin konsernin tarjoamista toiminnoista palvelevat myös konserniyhtiöitä, konserni ei kuitenkaan määrää erillistä hinnoittelua konserniyhtiöille. Konserniyhtiöiden mahdolliset kustannussäästöt otetaan kuitenkin huomioon konsernin kullekin yhtiölle määrittämässä odotetussa voitossa.

4.1.1.3 DB Treasuryn myöntämien lainojen edulliset rahoitusehdot (toimenpide 3)

(138) Toimenpiteen 3 osalta Saksa toteaa, että samoista syistä, jotka esitetään johdanto-osan 85 kappaleessa, DB AG:n Treasuryn DB Cargolle myöntämiin lainoihin ei liity valtion varojen käyttöä.

(139) Saksan mukaan päätös DB AG:n Treasuryn perustamisesta ja yksittäisten lainojen myöntämistä koskevat yksittäiset päätökset eivät myöskään johdu valtiosta, mitä perustellaan seuraavasti:

a) DB AG:n Treasuryn perustamiseen ei osallistunut valtion edustajia, vaan kyseessä oli DB AG:n hallituksen organisatorinen päätös, joka oli puhtaasti yhtiön sisäinen toimi. Keskitetyn kassanhallintayksikön perustaminen ja hallinnointi on johdon vastuulla.

b) Valtion virkamiehet eivät osallistu myöskään DB AG:n Treasuryn lainanantoa koskevien yksittäisten päätösten tekemiseen. DB-konsernin sääntöjen mukaan DB AG:n talousosaston rahoitusjohtaja tekee yksin päätökset konsernin sisäisestä lainanotosta.

(140) Lisäperusteluna väitteelleen, jonka mukaan DB AG:n Treasuryn perustaminen tai yksittäisiä lainoja koskevat päätökset eivät johdu valtiosta, Saksa viittaa johdanto-osan 107 kappaleessa esitettyihin väitteisiin, jotka koskevat toimenpiteen 1 yhteyttä valtioon.

(141) Lisäksi Saksa väittää, ettei DB AG:n Treasuryn DB Cargolle myöntämistä yksittäisistä lainoista koidu DB Cargolle taloudellista etua, mitä se perustelee seuraavilla syillä:

a) Se, että yhtiöllä on kassanhallintayksikkö, on normaalia markkinakäyttäytymistä konserneissa. Esimerkiksi lähes kaikilla Saksan DAX-osakeindeksiin kuuluvilla teollisuuden ja kaupan alan yrityksillä on kassanhallintayksikkö. DB AG:n Treasury on myös rakenteeltaan normaalien markkinakäytäntöjen mukainen. Myös muissa konserneissa esimerkiksi konsernitilijärjestelmän ja/tai kiinteän lyhytaikaisen lainanannon mahdollistamat lyhytaikaiset luottojärjestelyt sekä pitkäaikaisten lainojen myöntäminen konserniyhtiöille on keskitetty yhteisen kassanhallintayksikön hoidettavaksi.

b) DB AG:n ja DB Cargon välisten lainasopimusten lainaehdot on määritetty markkinaehtoisesti markkinoiden, maturiteetin ja riskin mukaan:

1) ”Lainaehtojen määrittäminen markkinoiden mukaan” tarkoittaa, että korkojen laskennan perustana käytetään pääomamarkkinoilla asianomaisena ajankohtana sovittuja korkoja. Ajankohtaiset korkotiedot hankitaan Refinitivin ja Bloombergin kaltaisilta tietopalvelujen tarjoajilta.

2) ”Lainaehtojen määrittäminen maturiteetin mukaan” tarkoittaa, että painotetun keskimääräisen koron laskennassa kunkin takaisinmaksuerän osalta otetaan huomioon maksuajankohdan korko, joka määritetään tuottokäyrän (esimerkiksi euromääräisen swap-käyrän) avulla.

3) ”Lainaehtojen määrittäminen riskin mukaan” tarkoittaa, että tuottokäyrän korkoihin sisällytettävä preemio vaihtelee luottokelpoisuuden mukaan. Preemio määritetään yleensä kuukausittain ja merkittävien markkinaliikkeiden jälkeen, ja ne perustuvat tietopalvelujen tarjoajilta saatuihin ”luottokäyriin” (eli saman luokituksen omaavien yritysten rahoitusehtoihin).

(142) Riskipreemion osalta todetaan, että DB-konsernin infrastruktuuriyhtiöiden luottokelpoisuuspreemio vastaa pitkälti DB AG:n luottomarginaaleja raha- ja pääomamarkkinoilla (eli preemiossa otetaan huomioon muun muassa se, että yhtiö on liittovaltion omistama). Muiden kuin infrastruktuuriyhtiöiden luottomarginaalit ovat korkeampia, ja ne määräytyvät suhdelukuihin perustuvan luottokelpoisuusarvioinnin ja pääomamarkkinoilla käytettyjen luottomarginaalien perusteella. Esimerkiksi vain infrastruktuurisektorin yhtiöt hyötyvät valtion omistajuuden myönteisestä vaikutuksesta luottoluokitukseen (niin sanottu valtio-omistuksen aikaansaama korotus).

(143) Luottoluokituksen paraneminen valtio-omistuksen ansiosta ei koske DB Cargoa. DB Cargon marginaali hinnoitellaan parhaimmillaan Standard &Poor’sin itsenäisen luottokelpoisuuden osa-alueella (stand-alone credit profile, SACP) tai Moody’sin luottokelpoisuuden yleisarvioinnin osa-alueella (baseline credit assessment, BCA), joiden yhteydessä ei oteta huomioon omistusrakennetta. Konsernien osalta on tapana, että yhtiöt ryhmitellään luottokelpoisuusluokkiin. Jos käytössä on voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus, yhtiö luokitellaan SACP:n tai BCA:n osalta konsernin luottokelpoisuusluokkaan. Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tapauksessa pankki ottaa luottokelpoisuusarvioinnissaan huomioon myös emoyhtiön luottokelpoisuuden.

(144) Se, että DB Cargon lainoja ei ole taattu vakuuksin, vastaa konsernien normaalia markkinakäyttäytymistä. DB AG osakkeenomistajana toimii tässä tapauksessa sekä pääoman tarjoajana että lainanantajana. Lainojen takaaminen vakuuksilla antaisi DB AG:lle vain muodollisen, mutta ei ylimääräistä aineellista takausta. Kaikkien merkityksellisten omaisuuserien myynti edellyttäisi DB AG:n ennakkohyväksyntää.

(145) Toinen seikka, jonka vuoksi vakuuksien antaminen konsernien sisällä ei kannata, liittyy osakaslainojen asemaan maksukyvyttömyystilanteessa: osakaslainojen etuoikeusasema on huonompi kuin muiden saamisten – ne ovat itse asiassa kaikista etuoikeusasemaltaan alhaisimpaan ryhmään luokitelluista saamisista huonoimmassa asemassa.

(146) Lisäksi markkinataloustoimijatestin soveltamisessa on otettava huomioon, että kyseessä oleva laina on kahden samaan konserniin kuuluvan yrityksen välinen liiketoimi, minkä vuoksi asiaan liittyy erityisiä strategisia näkökohtia ja synergiavaikutuksia.

4.1.1.4 Saksan liittovaltion rautatierahaston (BEV) kattama osuus DB Cargon palveluksessa olevien virkamiesten palkoista (toimenpide 4)

(147) Toimenpiteen 4 osalta Saksan esittämissä huomautuksissa keskitytään valikoivaa etua koskevaan edellytykseen.

(148) Saksa toteaa, että toimenpiteen 4 tarkoituksena oli alusta alkaen vapauttaa yksityinen yritys DB AG henkilöstökuluihin liittyvästä kustannustaakasta, joka johtuu virkamiesten erityisestä palkkarakenteesta ja -tasosta. Lisäksi Saksa toteaa, että DBGrG:n 21 §:n 1 momentissa ja 23 §:ssä vahvistetun als-ob-Kosten-periaatteen mukaisesti DB AG maksaa BEV:lle saman verran kuin sille aiheutuisi kustannuksia, jos se rekrytoisi työntekijänsä työmarkkinoilta sen sijaan, että se ottaa palvelukseensa virkamiehiä. Saksan mukaan DB Cargo on suorittanut kaikki sille osoitetuista työntekijöistä aiheutuneet maksut DB AG:lle ajallaan ([65]), ja se myös esitti useita esimerkkejä als-ob-Kosten-periaatteen käytännön täytäntöönpanosta DB Cargossa. Lisäksi Saksa toimitti riippumattoman tilintarkastajan laatimia kertomuksia, joissa tarkastellaan DB AG:lle aiheutuneita kustannuksia ja jotka osoittavat, että tietyssä ammatillisessa tilanteessa (ikä, pätevyys, palkkaluokka) olevasta sopimussuhteisesta työntekijästä aiheutuvat kulut vastaavat kustannuksia, jotka vastaavanlaisessa ammatillisessa tilanteessa olevista palvelukseen osoitetuista virkamiehistä korvataan BEV:lle ([66]).

(149) Lisäksi Saksa toteaa, että toimenpide on sekä ajallisesti että laajuudeltaan rajoitettu ja että työntekijäryhmä, johon sitä sovelletaan, pienenee jatkuvasti. Saksan loppupäätelmänä on, että toimenpide ei ole valtiontukea, koska se ei vapauta DB Cargoa maksuista, jotka yritysten on tavallisesti maksettava. Toimenpide päinvastoin vapauttaa DB Cargon kohtuuttomista kustannuksista, joista muiden yksityisten rautatieyritysten ei tarvitse vastata. Tämän vahvistaa se, että BEV:n palkkalistoilla olevia virkamiehiä osoitetaan DB AG:n lisäksi myös muihin, DB AG:n tytäryhtiöiden kanssa kilpaileviin yrityksiin. Tällaisessa tilanteessa BEV vastaa lähetettyjen virkamiesten henkilöstökustannuksista siltä osin kuin ne ylittävät markkinahinnat, ja tästä tehdään erillinen sopimus, jossa vahvistetaan als-ob-Kosten-periaate.

(150) Lopuksi Saksa toteaa, että myös henkilöstöjärjestely, jonka Saksa otti käyttöön, kun Saksan rautatiet muutettiin osakeyhtiöksi, on markkinataloustoimijaperiaatteen mukainen. Perustaessaan järjestelmän, jossa irtisanotut koulutetut rautatievirkamiehet vuokrataan markkinoilla markkinahintaan, liittovaltion hallitus toimi markkinataloustoimijan tavoin. Tämän järjestelmän ansiosta valtio pystyi osallistumaan näiden erittäin pätevien työntekijöiden palkkauksesta ja eläkkeistä aiheutuvien kustannusten jakamiseen ja rajoittamaan siten valtion varoihin (tässä tapauksessa liittovaltion talousarvioon) kohdistuvaa painetta.

(151) Vaihtoehtoisesti Saksa katsoo, että toimenpide 4 on voimassa olevaa ja joka tapauksessa sisämarkkinoille soveltuvaa tukea.

4.1.1.5 Toimenpiteiden katsominen *voimassa olevaksi tueksi*

(152) Vaihtoehtoisesti Saksa esitti 17. toukokuuta ja 26. syyskuuta 2023 päivätyissä kirjeissä, että jos aloittamispäätöksessä tarkoitetut toimenpiteet katsottaisiin lopulta valtiontueksi, ne olisi katsottava neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([67]), jäljempänä 'menettelyasetus', 1 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa tarkoitetuksi voimassa olevaksi tueksi.

([65]) Maksut on suoritettu DB AG:lle, joka siirtää rahat BEV:lle. Kuten Saksan viranomaiset selvensivät, työntekijät on osoitettu DB AG:lle, joka toimii välittäjänä. Näin ollen DB AG myös maksaa sille osoitetuista virkamiehistä aiheutuvat henkilöstökustannukset BEV:lle. DB Cargo ei siis maksa henkilöstökustannuksia suoraan BEV:lle (ks. johdanto-osan 80 kappale).

([66]) Saksan 23. lokakuuta 2023 toimittamat tiedot.

([67]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Saksa katsoo, että tämä koskee erityisesti voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta. Menettelyasetuksen 1 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan v alakohdassa tarkoitettua ”voimassa olevan tuen muuttamisen” käsitettä sovellettaessa periaatteena olisi oltava, että muodon sijaan ratkaisevaa on tuen sisältö eli että voimassa olevan toimenpiteen uudelleenmäärittely ’uudeksi tueksi’ edellyttää, että toimenpiteen sisältöön tehdään kauaskantoisia muutoksia. Tässä yhteydessä Saksa viittaa EFTAn valvontaviranomaisen ([68]) ja komission käytäntöön ([69]) ja toteaa, että vuodesta 1999 lähtien on ollut jatkuvasti olemassa keskenään samanlaisten voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten ketju, joka on yhdistänyt DB AG:n DB Cargoon suoraan tai välillisesti yhden tai kahden muun tytäryhtiön (DB ML ja/tai Railion ([70])) kautta. Saksa lisää, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen perustana olevia periaatteita vastaavia voittojen ja tappioiden siirtoa koskevia periaatteita sovellettiin jo vuodesta 1994, jolloin DB AG perustettiin, vuoteen 1999, jolloin DB AG:n eri liiketoimintayksiköt muutettiin erillisiksi tytäryhtiöiksi ja sidottiin emoyhtiöön voittojen ja tappioiden siirtoa koskevilla sopimuksilla.

(154) Saksan mukaan tekniset mukautukset, joita voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen tehtiin vuosina 2012 ja 2016 DB-konsernin uudelleenjärjestelyn yhteydessä, eivät vaikuttaneet kyseisen sopimuksen sisältöön eivätkä ne siten ole merkityksellisiä SEUT-sopimuksen 108 artiklan 1 kohdan soveltamisen kannalta. Näin on etenkin sen takia, että kaikki uudelleenjärjestelyn piirissä olleet yritykset olivat 100-prosenttisesti DB AG:n määräysvallassa ja kuuluivat näin ollen samaan yhtiöön.

(155) Saksa myös väittää, että menettelyasetuksen 1 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan v alakohdan toisessa virkkeessä säädettyä poikkeusta ([71]) ei voida tässä tapauksessa soveltaa kahdesta syystä: Ensinnäkin voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tärkein osa eli se, että emoyhtiö kattaa DB Cargon tappiot, tuli ensimmäisen kerran voimaan vuonna 1994, ja on vahvistettu, että kyseistä poikkeusta ei sovelleta takautuvasti tilanteisiin, joissa toimenpide oli voimassa ennen asiaa koskevan asetuksen ([72]) voimaantuloa vuonna 1999. Toiseksi Saksa väittää, että mainittu poikkeus ei voi ylittää sitä, mitä SEUT-sopimuksen 108 artiklassa määrätään, siten, että siinä luotaisiin uusia tapauksia, joissa tuki katsotaan ’uudeksi tueksi’. Tässä mielessä on kyseenalaista, onko menettelyasetuksen 1 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan v alakohdan toinen virke millään tavalla yhteensopiva primaarilainsäädännön kanssa. Lisäksi Saksa toteaa, että oikeuskäytäntö rajoittaisi kyseisen poikkeuksen koskemaan vain tapauksia, joissa oli ennakoitavissa, että kun markkinat vapautetaan, toimenpiteestä tulisi tukea. Lisäksi kyseistä säännöstä sovelletaan vain tapauksissa, joissa toiminta avataan kilpailulle unionin lainsäädännössä tiettynä päivämääränä, joka on voitu määrittää etukäteen. Näin ollen sitä ei voida soveltaa tavaraliikenteen markkinoiden vapauttamisen tapauksessa, jossa kansallisella ja Euroopan tasolla toteutettiin pitkän ajan kuluessa (vuosina 2003–2007) suuri määrä erilaisia toimenpiteitä, joilla edistettiin markkinoiden avaamista.

(156) Saksa toteaa, että jos voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus määritetään voimassa olevaksi tueksi, komission olisi päätettävä muodollinen tutkintamenettely. Koska voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus on yksittäistä tukea eikä tukiohjelma, komissio ei voisi ehdottaa ja panna täytäntöön aiheellisia toimenpiteitä menettelyasetuksen VI luvun – jossa säädetään voimassa olevia tukiohjelmia koskevasta menettelystä – mukaisesti.

([68]) EFTAn valvontaviranomaisen päätös N:o 082/23/KOL, annettu 31 päivänä toukokuuta 2023, muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta julkisen palvelun velvoitteita koskevista sopimuksista, jotka koskevat rautateiden henkilöliikennepalveluja Norjassa, 182 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä 250 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

([69]) Saksa viittaa erityisesti 20 päivänä lokakuuta 2014 annettuun komission päätökseen asiassa SA.30481 – Agence France-Presselle (AFP) annettu laiton valtiontuki (EUVL C 20, 19.1.2018, s. 1), 24 päivänä huhtikuuta 2007 annettuun komission päätökseen asiassa SA.18957 – Julkisten yleisradioyhtiöiden rahoitus Saksassa, johdanto-osan 196 kappale (EUVL C 185, 8.8.2007, s. 1) sekä 27 päivänä helmikuuta 2008 annettuun komission päätökseen asiassa SA.21395 – VRT:n rahoitus, johdanto-osan 118 kappale (EUVL C 143, 10.6.2008, s. 1).

([70]) Saksa selostaa, että Railion perustettiin välineeksi, jonka kautta DB Cargo saattoi käynnistää yhteistyön muiden eurooppalaisten rautatieyhtiöiden kanssa.

([71]) Menettelyasetuksen 1 artiklan ensimmäisen kohdan b kohdan v alakohdassa ’voimassa olevaksi tueksi’ määritellään tuet, joiden voidaan katsoa olevan voimassa olevia tukia, koska voidaan osoittaa, että ne käyttöönottohetkellä eivät vielä olleet tukia, mutta ovat muuttuneet myöhemmin sellaisiksi sisämarkkinoiden kehityksen johdosta ilman, että jäsenvaltio olisi muuttanut niitä. Lisäksi säännöksessä todetaan, että jos tietyt toimenpiteet muuttuvat tuiksi sen jälkeen, kun tietty toiminta on vapautettu kilpailulle unionin lainsäädännössä, näitä toimenpiteitä ei kilpailun vapauttamiselle vahvistetun ajankohdan jälkeen pidetä voimassa olevana tukena.

([72]) Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2 *Asianomaisten osapuolten huomautuksia koskevat huomautukset*

4.1.2.1 Saksan huomautukset ERFAn huomautuksista

(157) Saksa toteaa, että ERFAn huomautukset vahvistavat, että kilpailu Saksan rautateiden tavaraliikenteen sektorilla on erittäin vilkasta ja että yksityiset kilpailijat ovat kasvattaneet tasaisesti markkinaosuuksiaan viime vuosina. ERFAn huomautukset kumoavat kantelijan väitteet asianomaisten toimenpiteiden kilpailunvastaisista vaikutuksista. Lisäksi Saksa viittaa SEUT-sopimuksen 345 artiklaan, jossa kielletään yritysten syrjintä omistuksen (julkinen/yksityinen) perusteella ja josta seuraa, ettei valtiontukisääntöjen täytäntöönpano voi käytännössä johtaa konsernien sisäisten suhteiden järjestämisessä käytettävien välineiden (voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten tai konsernin sisäisten palvelujen tai lainojen tarjoamisen) kieltämiseen siten, että tällainen kielto koskisi vain julkisia yrityksiä.

4.1.2.2 Saksan huomautus kantelijan huomautuksista

(158) Kantelijan huomautusten rakennetta noudattaen Saksa väittää *valtion varojen käyttöä* koskevan edellytyksen osalta, että toimenpiteisiin 1–3 on käytetty DB-konsernin liiketoiminnasta saatuja tuloja, jotka eivät ole valtion varoja. Yksityisoikeuden alaisen kaupallisen yrityksen liiketoiminnastaan saamia tuloja ei voida määrittää valtion varoiksi vain sillä perusteella, että valtio on osakkeenomistajana. Sen sijaan on osoitettava, että valtio voi määräysvaltaansa käyttämällä päättää varojen käytöstä ([73]). Saksa toistaa tässä yhteydessä SEUT-sopimuksen 345 artiklaan perustuvan väitteensä (ks. johdanto-osan 105 kappale).

(159) Sen osalta, johtuuko toimenpide valtiosta, Saksa myöntää, että liittovaltion hallituksen edustaja hyväksyi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemisen DB AG:n vuosikokouksessa. Valtion toimenpiteelle antama hyväksyntä ei kuitenkaan vielä riitä osoittamaan, että toimenpide johtuu SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitetulla tavalla valtiosta ([74]), sillä oikeuskäytännön mukaan on osoitettava, että viranomaiset ovat osallistuneet aktiivisesti kyseisestä toimenpiteestä päättämiseen tai määränneet yrityksen toteuttamaan toimenpiteen tai määränneet yritystä toimimaan tietyllä tavalla ([75]). Toimenpiteen ei voida katsoa johtuvan valtiosta myöskään sillä perusteella, että hallintoneuvosto hyväksyi DB AG:n vuositilinpäätöksen ja konsolidoidun vuositilinpäätöksen, koska i) kyseisten asiakirjojen hyväksyminen ei tarkoita, että hallintoneuvosto olisi samalla hyväksynyt tappioiden kattamisen, ja koska ii) valtion äänimäärä hallintoneuvostossa on liian pieni, jotta valtio voisi tosiasiallisesti vaikuttaa kyseisen elimen päätöksiin.

(160) Toimenpiteiden 2 ja 3 osalta Saksa toistaa, ettei näiden toimenpiteiden voida katsoa johtuvan valtiosta pelkästään sillä perusteella, että valtio omistaa DB AG:n 100-prosenttisesti. Saksa toteaa, etteivät valtion edustajat osallistuneet kyseisistä toimenpiteistä päättämiseen. Erityisesti todetaan, että DB AG:n yhtiöjärjestyksen ja DB AG:n hallintoneuvoston työjärjestyksen mukaan hallintoneuvoston ei tarvitse hyväksyä toimenpiteiden 2 ja 3 kaltaisia toimenpiteitä, mitä se ei tehnytkään.

(161) Saksa lisää, ettei toimenpiteiden 2 ja 3 voida päätellä johtuvan valtiosta kantelijan luettelemien tekijöiden perusteella. Ensinnäkään Saksan valtion väitetty puhtaasti taloudellinen etu (osinkojen saaminen DB-konsernilta) ei osoita, että valtio olisi ollut osallisena näissä kahdessa toimenpiteessä. Osakkeenomistajan taloudellista etua ei ole koskaan mainittu oikeuskäytännössä merkityksellisenä seikkana sen määrittämisen kannalta, johtuuko toimenpide valtiosta, eikä sen kuulukaan olla merkityksellinen seikka, sillä jos näin olisi, se tarkoittaisi, että kaikki yritysten elinten tekemät päätökset johtuisivat valtiosta, koska kaikki päätökset voivat vaikuttaa osakkeenomistajan taloudellisiin etuihin.

([73]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.2004, Kreikka v. komissio, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.5.2003, Italia ja SIM 2 Multimedia v. komissio, C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Unionin tuomioistuimen tuomio 2.3.2021, komissio v. Italia ym., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154 ja unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 15.12.2021, Oltchim v. komissio, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Unionin tuomioistuimen tuomio 13.9.2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 20 kohta ja unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 22.9.2021, DEI v. komissio, T-639/14 RENV, T-352/15 ja T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Saksa vetoaa myös päätökseen (EU) 2021/2182.

(162) Lisäksi Saksa toteaa, ettei toimenpiteiden 2 ja 3 voida päätellä johtuvan valtiosta myöskään BHO:n 65 §:n tai PCGK:n säännösten perusteella, koska nämä säädökset vain täydentävät säännöksiä, jotka koskevat sellaisten yhtiöiden johtoa ja valvontaa, joissa liittovaltiolla on omistusosuuksia, eivätkä ne luo vaatimuksia, jotka ylittäisivät tavanomaiset yhtiöoikeuden säännöt ja joissa edellytettäisiin valtion hyväksyntää toimenpiteille.

(163) Saksan mukaan myös muut tekijät, joiden perusteella kantelija katsoo toimenpiteen johtuvan valtiosta, ovat joko merkityksettömiä tai ne eivät ole ymmärrettäviä.

(164) Etua koskevan edellytyksen osalta Saksa toteaa, että todistustaakka siitä, täyttyvätkö ”markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja” -testin soveltamisedellytykset, kuuluu komissiolle. Jos komissiolla ei ole käytettävissään tarvittavia todisteita sen osoittamiseksi, olisiko yksityinen sijoittaja toteuttanut asianomaiset toimenpiteet, jäsenvaltiolle ei saa aiheutua tästä vahinkoa ([76]). Ainoastaan sellaisissa tapauksissa, joissa markkinataloustoimijatestin sovellettavuus on kiistanalaista, jäsenvaltion on objektiivisten ja varmennettavissa olevien todisteiden perusteella osoitettava, että se toteutti kyseessä olevan toimenpiteen ominaisuudessaan osakkeenomistajana eikä julkisen vallan käyttäjänä.

(165) Saksa myös väittää, että kantelija viittaa pääomanlisäyksiä koskevaan oikeuskäytäntöön. Pääomanlisäykset ovat toimia, joiden tapauksessa tehdään satunnaisesti kannattavuusanalyyseja tai liiketoimintasuunnitelmia myös yksityisellä sektorilla. Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten tapauksessa sen sijaan ei tehdä etukäteen kannattavuusanalyyseja, eikä se olisi järkevääkään, kun on kyse tällaisten sopimusten kaltaisista välineistä, jotka ovat neutraali osa konsernien rakennetta. Sillä, ettei ennen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen hyväksymistä tehty kannattavuusanalyysia, ei näin ollen ole merkitystä arvioitaessa, toimiko valtio yksityisen markkinatoimijan tavoin. Saksa toteaa myös toimittaneensa komissiolle asiaankuuluvat keskipitkän aikavälin suunnitelmat tarkasteltavana olevien tosiseikkojen kannalta merkitykselliseltä ajanjaksolta. Nämä suunnitelmat sisältävät perusteellisen analyysin DB Cargon kannattavuuden kehityksestä tulevina vuosina.

(166) Toimenpiteen 1 osalta Saksa tarkentaa, että sen mielestä kantelija keskittyy huomautuksissaan virheellisesti siihen, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus uusittiin vuonna 2012, vaikka yhtiö oli tehnyt jatkuvasti tappiota ja väitteen mukaan voitot olisivat epätodennäköisiä. Kantelija ei huomautuksissaan ottanut huomioon, että i) vuosina 2006–2008 DB Cargo siirsi DB AG:lle yhteensä yli 500 miljoonaa euroa voittoa, ii) vuonna 2009 syntyneet tappiot johtuivat suoraan finanssikriisistä ja DB Cargo onnistui pienentämään niitä seuraavina vuosina (2010: –148 miljoonaa euroa, 2011: –100 miljoonaa euroa, 2012: –31 miljoonaa euroa), iii) vuoden 2012 voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta tehtäessä yhtiön toiminnan odotettiin palautuvan kannattavaksi, kuten arvioitiin myös keskipitkän aikavälin suunnitelmissa, ja että iv) voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta ei pidä tarkastella erillään muusta toiminnasta vaan välineenä, joka mahdollistaa yhteisverotusjärjestelmän ja siten yhden tytäryhtiön tappioiden kuittaamisen koko konsernin tasolla.

(167) Toimenpiteen 2 osalta Saksa viittaa konsernin sisäisten palvelujen käsitteen monitulkintaisuutta koskeviin huomautuksiinsa ja toistaa väitteet, jotka se esitti aloittamispäätöstä koskevissa huomautuksissaan ja jotka liittyvät palvelujen ja konsernin tarjoamien toimintojen eroon ja hinnoitteluun.

(168) Toimenpiteen 3 osalta Saksa väittää, että kantelijan väitteet ovat virheellisiä. Saksa väittää, että DB AG:n ja DB Cargon väliset lainasopimukset tehtiin markkinaehdoin, ja toistaa tältä osin aloittamispäätöstä koskevissa huomautuksissaan esittämänsä väitteet. Lisäksi Saksa väittää, että se, että DB Cargo on valtion omistuksessa, ei vaikuta DB Cargon saamien lainojen ehtoihin.

(169) Toimenpiteen 4 osalta Saksa toistaa aloittamispäätöstä koskevissa huomautuksissaan esittämänsä väitteet als-ob-Kosten-periaatteen täytäntöönpanosta. Lisäksi Saksa väittää, että tarkasteltavana oleva tapaus eroaa asiasta ”Orange v. komissio” (C-211/15 P). Erona on erityisesti se, että France Télécom maksoi kilpailijoitaan alhaisempia sosiaaliturvamaksuja, toisin kuin DB AG tarkasteltavana olevassa tapauksessa.

([76]) Saksa viittaa tässä yhteydessä julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotukseen asiassa Comune di Milano v. komissio, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, 98 kohta.

(170) Saksa kiistää myös kantelijan menettelyllisiä seikkoja koskevat väitteet. Saksan mukaan kiistanalaisiin neljään toimenpiteeseen ei liity valtiontukea eikä niitä siten ole tarpeen keskeyttää. Vaihtoehtoisesti Saksa väittää, että toimenpiteet ovat voimassa olevaa tukea, ja toistaa 17. toukokuuta ja 26. syyskuuta 2023 päivätyissä kirjeissään tältä osin esittämänsä perustelut.

4.1.3 *Soveltuvuus sisämarkkinoille*

(171) Saksan mukaan asianomaiset toimenpiteet eivät ole valtiontukea, minkä vuoksi niiden soveltuvuutta sisämarkkinoille ei tarvitse tarkastella. Vaihtoehtoisesti Saksa väittää, että kiistanalaiset neljä toimenpidettä ovat voimassa olevaa tukea ja että niiden sisämarkkinoille soveltuvuuteen liittyviä kysymyksiä olisi tarkasteltava menettelyasetuksen VI luvussa vahvistetun kehyksen mukaisesti.

(172) Toissijaisena seikkana todetaan, että Saksa ja DB AG / DB Cargo päättivät toteuttaa DB Cargon osalta taloudellisen muutossuunnitelman, joka Saksan näkemyksen mukaan täyttää myös komission pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivoissa ([77]) tarkoitetulle rakenneuudistussuunnitelmalle asetetut vaatimukset.

4.1.4 *DB Cargon rakenneuudistussuunnitelma*

4.1.4.1 Kuvaus rakenneuudistussuunnitelmasta ja rakenneuudistustuesta

(173) DB Cargo AG:n ja DB AG:n johtokunnat päättivät heinäkuussa 2022 käynnistää prosessin, jonka lopputuloksena laadittiin muutossuunnitelma. Tätä varten palkattiin konsulttiyritys laatimaan muutosstrategia DB Cargon kolmea liiketoiminta-aluetta (kokojuna-, yksittäisvaunu- ja yhdistetyt kuljetukset) varten, jotta yhtiön talous saataisiin vakaalle pohjalle kolmen vuoden aikana. Syyskuussa 2022 DB Cargo AG:n ja DB AG:n johtokunnat valitsivat Roland Bergerin konsulttiyritykseksi kehittämään muutosstrategian. DB Cargon käynnistämä muutossuunnitelman laatiminen oli välttämätöntä yhtiön kohtaamien vakavien haasteiden ratkaisemiseksi.

(174) Saksa toimitti mainitun suunnitelman – joka oli jo täytäntöönpanovaiheessa – komissiolle tämän menettelyn yhteydessä 30. lokakuuta 2023 ja sen jälkeen useiden päivitysten mukana, jotta suunnitelmaa voitaisiin arvioida pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa tarkoitettuna rakenneuudistussuunnitelmana.

4.1.4.1.1 DB Cargon rakenneuudistussuunnitelma

4.1.4.1.1.1 Yleiskatsaus DB Cargon muuntosuunnitelmaan

(175) Saksa selittää, että DB Cargon muutossuunnitelman tavoitteena on vahvistaa DB Cargon asemaa pitkällä aikavälillä, jotta se voi tehdä oman osuutensa DB AG:n liiketoimintatavoitteiden saavuttamiseksi. Toimintasuunnitelman johtavana ajatuksena on, että Eurooppa tarvitsee vahvan rautatielogistiikkapalvelujen tarjoajan ilmastonsuojelun ja kestävän talouden edistämiseksi. Saksa odottaa, että toimintasuunnitelman avulla DB Cargo edistää merkittävästi raideliikenteen osuuden kasvua Saksan ja Euroopan kuljetuspalvelujen markkinoilla samalla, kun se parantaa omaa taloudellista kestävyyttään.

(176) Saksa selittää, että DB Cargo aikoo muuttaa liiketoimintamalliaan tehdäkseen toimintansa kannattavaksi ja kilpailukykyiseksi. Liiketoimintamallin muuttaminen on tarpeen, koska erittäin monimutkaisen yhteisen tuotantojärjestelmän takia asiakkaiden vaatimuksiin ei ole pystytty nykyisellä infrastruktuurilla vastaamaan joustavasti. Tämän seurauksena tuottavuus heikkenee jatkuvasti ja taloudelliset rasitteet ovat kasvaneet suuriksi, mikä vaikuttaa merkittävästi voittotasoon. Saksa toteaa lisäksi, että DB Cargon toiminnassa on tehtävä muutoksia, jotta yhtiöstä tulee jälleen kannattava ja kilpailukykyinen. Saksa selittää, että pystyäkseen vastaamaan näihin haasteisiin ja asiakkaiden toiveisiin nopeammin DB Cargo aikoo mukauttaa liiketoimintamalliaan niin, että tuloksena on pienempiä ja keskitetympiä liiketoiminta-alueita. Liiketoiminta-alueet räätälöidään sektoreiden tai asiakasryhmien perusteella. Tässä yhteydessä yksittäisvaunukuljetusten segmentti palvelee jatkossakin tiiviisti kaikkia näitä sektoreita ja asiakasryhmiä.

([77]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1).

(177) Saksa toteaa, että nämä keskitetymmät liiketoiminta-alueet toimivat täysin itsenäisesti ja vastaavat itse liiketoiminnastaan ja saavat sitä varten kaikki tarvittavat resurssit. Tällaisen toimintatavan odotetaan yksinkertaistavan tuotantomallia huomattavasti ja sitä kautta vähentävän kustannuksia ja parantavan kilpailukykyä merkittävästi.

(178) Saksa toteaa, että vahvistaakseen asemaansa rautatielogistiikkapalvelujen tarjoajana DB Cargo tarjoaa tällä hetkellä asiakkailleen järjestelmällisesti toimialakohtaisia palveluja näiden toimitusketjuissa. DB Cargon tarjoamien logistiikkaratkaisujen keskiössä on rautatieliikennepalvelu, jota täydennetään lisämoduuleilla (esimerkiksi maantiekuljetus- ja varastointipalveluilla ja muilla yksilöllisillä logistiikkapalveluilla).

(179) Tämänhetkisen yleisen kehyksen vuoksi yksittäisvaunukuljetuspalveluja – jotka ovat keskeinen osa nykyajan rautateiden tavaraliikennesektoria Saksassa ja Euroopassa – ei voida tarjota kattavana verkkona puhtaasti kaupalliselta pohjalta. Sen vuoksi Saksa odottaa, että DB Cargon muutossuunnitelman täytäntöönpanon myötä yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä kehitetään edelleen ja lopputuloksena on tarjontaan keskittynyt, standardoitu ja häiriönsietokykyinen joustavien tavaraliikennepalvelujen verkosto, jonka toiminta on tarkoitus järjestää huomattavasti kustannustehokkaammin. Tätä tukee liittovaltion vuoden 2024 talousarviosta myönnetty rahoitus. Lisäksi Saksa uskoo, että keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä järjestelmän tehokkuus paranee myös uusien teknologioiden, kuten digitaalisen automaattikytkennän (DAC), myötä.

(180) Saksan mukaan rautateiden tavaraliikenteen tulevaisuuden markkinat keskittyvät yhdistettyyn kuljetukseen. Saksa toteaa, että pystyäkseen tarjoamaan kilpailukykyisiä palveluja DB Cargo aikoo toteuttaa tulevaisuudessa myös rakenteellisia toimenpiteitä.

(181) Saksa selittää, että osana muutossuunnitelmaansa DB Cargo aikoo myös investoida nykyaikaisiin monijärjestelmävetureihin ja uusiin vaunuteknologioihin. Saksa odottaa, että digitalisaatiossa ja automaatiossa tapahtuneen edistyksen myötä DB Cargo pystyy myös tehostamaan ja nopeuttamaan merkittävästi rautatieliikenteen eri prosesseja (junanmuodostus, vaunujen käsittely ja kunnossapito), mikä parantaa sen kilpailukykyä.

(182) Saksa toteaa, että DB Cargon tavoitteena on pystyä yhdentymään syvemmälle asiakkaiden logistiikkaketjuihin asiakkaiden vaatimukset täyttävien nykyaikaisten kuljetusvälineiden avulla. Saksan mukaan DB Cargo pyrkii sen vuoksi voimakkaasti kehittämään tavaravaunujaan.

(183) Saksa selittää, että DB Cargo pyrkii sekä selättämään nykyiset vaikeutensa että turvaamaan tulevaisuutensa Euroopan rautateiden tavaraliikenteen markkinoiden johtavana toimijana keskittymällä digitalisaatioon, kustannusten optimointiin ja kestävyyteen. Saksa toteaa, että tätä varten muutossuunnitelmassa esitetään strategisia aloitteita, joilla luodaan selkeä polku kohti pitkän aikavälin vakautta ja kasvua ja sitä kautta elinkelpoisuuden palautumista.

4.1.4.1.1.2 DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet

(184) Saksa toteaa, että DB Cargo on ryhtynyt toteuttamaan rakenneuudistussuunnitelmaa, jonka myötä tuotantojärjestelmään tehdään radikaaleja muutoksia, segmenttien välisiä yhteyksiä puretaan, palveluvalikoimaa optimoidaan, sisäisiä toimintoja korvataan kumppaneiden kanssa tehtävällä yhteistyöllä ja resurssitarpeet muuttuvat perustavanlaatuisesti.

(185) Saksa toteaa myös, että rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät yksittäiset toimenpiteet on kehitetty segmenttikohtaisesti yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetusten segmenttejä sekä yhdistettyjen kuljetusten segmenttiin kuuluvia meri- ja mannerkuljetusten ja liikenteenharjoittajapalvelujen alasegmenttejä varten. Lisäksi on suunniteltu muita, yleisiä rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka kohdistuvat eurooppalaisiin tytäryhtiöihin sekä hallinnollisten ja tuotannollisten yleiskulujen kulurakenteisiin ja liikenteenjohtoon ([78]).

([78]) DB Cargon liikenteenjohtoa on kuvattu johdanto-osan 237 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa.

(186) Tässä yhteydessä Saksa selostaa, että DB Cargo on saattanut päätökseen työntekijöiden edustajien kanssa käytävät lakisääteiset neuvottelut työnantaja- ja työntekijäpuolen etujen yhteensovittamisesta henkilöstökustannusten alentamisen osalta (neuvottelujen jälkeen voimaan tulleiden palkankorotusten myötä henkilöstökustannukset ovat edelleen yli 100 miljoonaa euroa vuodessa). Yhteensovittamista käsittelevä komitea saavutti yhteisymmärryksen 2. lokakuuta 2024 ja sopi työntekijöiden vähentämisestä 4 582 kokoaikaisella työntekijällä (noin 25 % työvoimasta) 31. joulukuuta 2026 mennessä ja lisäksi 361 muun kokoaikaisen työntekijän vähentämisestä joulukuuhun 2029 mennessä (joulukuuhun 2023 verrattuna). Tämän seurauksena työvoima vähenisi 4 943 kokoaikaisella työntekijällä (noin 27 % työvoimasta). Saksa selittää, että alkuvaiheessa DB Cargo keskittyi yhdistettyihin kuljetuksiin, hallinnollisiin ja tuotannollisiin yleiskuluihin sekä liikenteenjohdon yleiskuluihin, kun taas jatkossa keskitytään – seuraavissa jaksoissa esitettyjen DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden mukaisesti – erityisesti yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetusten segmentteihin, joissa tullaan muun muassa supistamaan työvoimaa.

Taulukko 10

Yhteensovittamista käsittelevän komitean 2. lokakuuta 2024 sopimat henkilöstövähennykset (kokoaikavastaavina) DB Cargo AG:ssä

Kokoaikavastaavia	2023 lopussa	2024 lopussa	2025 lopussa	2026 lopussa	2027 lopussa	2028 lopussa	2029 lopussa
Operatiivinen henkilöstö (mm. veturin- ja vaihtoveturin kuljettajat)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kunnossapito	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuotannolliset yleiskulut (ml. liikenteenjohto)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hallinnolliset yleiskulut (ml. tietotekniikka)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 29.

4.1.4.1.1.3 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet – yksittäisvaunukuljetusten segmentti

(187) Saksa selostaa, että DB Cargon tarjoamaan yksittäisvaunukuljetuspalveluun kuuluu yksittäisten vaunujen ja vaunuryhmien kerääminen eri lähettäjiltä ja niiden toimittaminen perille kaikkialla maassa. Kerätyt vaunut yhdistetään kaukokuljetusjuniksi usean eri vaiheen kautta. Tämän jälkeen kaukokuljetusjunat on purettava jälleen yksittäisvaunuiksi tai liitettävä yhteysjuniin ennen kuin vaunut voidaan toimittaa lopulliseen määränpäähänsä. Vaunujen yhdistäminen on erittäin monimutkainen prosessi, joka edellyttää kattavia infrastruktuuriresursseja ja johon kuuluu manuaalisia toimintoja. Lisäksi suunnittelu ja lähettäminen edellyttävät hallinnointivalmiuksia.

(188) Saksa toteaa lisäksi, että yksittäisvaunukuljetuksia pidetään kestävämpänä vaihtoehtona pienille ja keskisuurille toimituksille kuin kuorma-autokuljetuksia, joiden kanssa yksittäisvaunukuljetukset suoraan kilpailevat. DB Cargon tuotanto- ja liiketoimintamallin osalta on toteutettava rakenneuudistus, ja lisäksi yhtiö tarvitsee valtiontukijärjestelmiä, jotta voidaan poistaa yksittäisvaunukuljetusten järjestelmälliset haitat kuorma-autokuljetuksiin verrattuna sekä varmistaa ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto (maantiekuljetusten sijaan rautatiekuljetukset). Tämän perusteella Saksa väittää, että DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa yksittäisvaunukuljetusten osalta esitetyillä toimenpiteillä pyritään täyttämään pitkän aikavälin elinkelpoisuutta koskevat vaatimukset ja lisäämään yksittäisvaunukuljetusten kilpailukykyä.

4.1.4.1.1.3.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 1: Yksittäisvaunukuljetusten verkon rakenteen optimointi

(189) Saksa selittää, että yksittäisvaunukuljetusten verkon uudelleensuunnittelun yleisenä tavoitteena on a) yksinkertaistaa tuotantoa ja lisätä sen luotettavuutta merkittävästi ja tätä kautta b) yhdenmukaistaa palveluvalikoimaa.

(190) Tulevan tuotantomallin osalta Saksa toteaa, että yksittäisvaunukuljetusten segmentille osoitetaan oma henkilöstö ja laitteisto, mikä on radikaali muutos verrattuna nykyiseen yksittäisvaunu-, kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten integroituun tuotantoon. Saksa ennustaa, että tämä rakenneuudistustoimenpide parantaa luotettavuutta, kestävyyttä ja laatua ja että sillä saadaan aikaan kustannussäästöjä, jotka ylittävät integroidun tuotannon synergiat (vähemmän peruutusmaksuja ja parempi resurssitehokkuus, kun esimerkiksi vetureita tarvitaan vähemmän). Lisäksi Saksa toteaa, että DB Cargon tulevan verkon suunnittelussa keskitytään vuorotiheyksien lisäämiseen pitkillä matkoilla, yhdistetään lyhyempiä reittejä sekä lisätään joustavuutta vaunujen reitityksessä, minkä myötä kiinteät kustannukset jakautuvat paremmin ja määränpäiden lukumäärä vähenee.

(191) Saksan mukaan myös palveluvalikoimaa yhdenmukaistetaan yhä enemmän, jolloin minimoidaan yksilölliset, asiakaskohtaiset pyynnöt. Saksa toteaa, että asiakaskohtaisen priorisoinnin tarpeen poistamisen odotetaan lisäävän järjestelyratapihojen läpi kulkevaa liikennettä sekä vähentävän merkittävästi suunnittelun ja lähettämisen monimutkaisuutta, jolloin yleinen kustannustehokkuus paranee.

(192) Saksan mukaan uudelleensuunnitellun verkon käyttöönoton odotetaan alkavan vuonna 2025.

4.1.4.1.1.3.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 2: Yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä koskevat yleiset tuotannon optimointitoimenpiteet

(193) Saksa toteaa, että DB Cargon reittiverkon muokkaamisen ohella rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään kaksi yleistä tuotannon optimointitoimenpidettä yksittäisvaunukuljetusten kustannusten pienentämiseksi:

a) Nykyisiä yksittäisvaunujen yhteys- ja jakelupalveluja muokataan järjestämällä tällä hetkellä tuottamattomat palvelut uudelleen, supistamalla niitä tai lopettamalla ne. Saksan mukaan tämän toimenpiteen täytäntöönpano on jo aloitettu ja sen ensimmäisten vaikutusten odotetaan näkyvän välittömästi.

b) Energiakustannuksia pyritään pienentämään käyttämällä vähemmän polttoainetehokkaiden dieselkäyttöisten vetureiden sijasta sähködieselvetureita. Saksan mukaan tämän toimenpiteen myönteisten vaikutusten odotetaan näkyvän vuodesta 2026 alkaen.

4.1.4.1.1.3.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 3: Toimenpiteet yksittäisvaunukuljetusten laadun parantamiseksi ja perushintojen mukauttamiseksi

(194) Saksa toteaa, että tuotantomalliin tehtävien parannusten myötä myös asiakkaille tarjottavan palvelun laatu (esimerkiksi luotettavuus ja häiriönsietokyky) paranee. Saksa selostaa, että koska laatua parannetaan, DB Cargo neuvottelee myös hinnanmukautuksista. Neuvottelujen tavoitteena on i) kattaa paremmin meneillään oleva kuljetuskustannusten nousu sekä ii) hyödyntää paremmin asiakkaiden halukkuutta maksaa yksittäisvaunupalveluista. Saksa täsmentää, että hinnanmukautukset toteutetaan korottamalla varsinaisia perushintoja, joiden lisäksi veloitetaan tuotantokustannuskorvaus, ja että ne tulevat voimaan jo vuonna 2024.

4.1.4.1.1.3.4 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

Taulukko 11

Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028
Yksittäisvaunukuljetukset	Verkon rakenteen optimointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Yleisten tuotannon optimointitoimenpiteiden vaikutukset yksittäisvaunukuljetusten segmenttiin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laadun parantaminen ja perushintojen mukauttaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 30.

4.1.4.1.1.4 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet – kokojunakuljetusten segmentti

(195) Saksa selittää, että kokojunakuljetuksissa tavara siirretään suoraan sivuraiteelta toiselle tai lastauspaikalta purkupaikalle muuttamatta junan kokoonpanoa kuljetuksen aikana. Näin ollen tärkein kokojunakuljetusten tehokkuutta määrittävä tekijä on kaukokuljetusten riittävä kapasiteetin käyttöaste. Saksa toteaa, että kokojunakuljetusten segmentin osalta DB Cargo keskittyy varmistamaan verkon laajan kattavuuden hyödyntämällä eri liikennemuotoja, myös monimutkaisempia logistiikkaratkaisuja. Jäljempänä kuvataan tärkeimmät rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt kokojunasegmenttiä koskevat toimenpiteet, joissa keskitytään kehittämään DB Cargosta älykkään logistiikan tarjoaja.

4.1.4.1.1.4.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 4: Kokojunasegmentin logistiikkaratkaisut ja palveluvalikoiman optimointi

(196) Saksan mukaan DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa keskitytään kokojunakuljetusten osalta älykkäisiin logistiikkaratkaisuihin (esimerkiksi räätälöidyt ratkaisut tai monivaiheiset / rajan ylittävät kuljetukset), minkä lisäksi suunnitelman yhteydessä toteutetaan jäsennelty palveluvalikoiman tarkastelu, jossa keskitytään seuraaviin kahteen näkökohtaan:

a) tuotantokonseptien muuttaminen sekä tehokkuuden että laadun parantamiseksi silloin, kun DB Cargo pystyy tarjoamaan ainutlaatuisen myyntivaltin;

b) hintojen eriyttäminen mukauttamalla sellaisilta asiakkailta perittäviä hintoja, joilla on suurempi maksuhalukkuus ja jotka ovat erittäin riippuvaisia rautatiekuljetuksista; tässä yhteydessä on mahdollista, että tiettyjä reittejä lakkautetaan ja yhteistyö yksinkertaisempia palveluita (esimerkiksi pisteestä pisteeseen -kuljetuksia) tarvitsevien asiakkaiden kanssa päätetään, jotta tällä tavoin vapautuvia resursseja voidaan käyttää monimutkaisempien/älykkäiden logistiikkaratkaisujen tarjoamiseen (mahdollisesti kumppaneiden kanssa), jolloin liiketoiminnan kate on suurempi. Saksa toteaa, että DB Cargo jatkaa yleisesti ottaen vain sellaisia kuljetuksia, joiden talouskehitysnäkymien odotetaan olevan myönteiset. Lisäksi Saksa toteaa, että palveluvalikoiman optimointi toteutetaan välittömästi ja sen vaikutukset alkavat näkyä vuodesta 2024 alkaen.

4.1.4.1.1.4.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 5: Tuotannon luotettavuuden parantaminen kokojunakuljetusten segmentin osalta

(197) Saksa selostaa, että tällä hetkellä DB Cargon kokojunat muodostetaan integroidun tuotantojärjestelmän avulla yhdistämällä kokojunakuljetuksia, yhdistettyjä kuljetuksia sekä yksittäisvaunukuljetuksia. Saksa toteaa lisäksi, että DB Cargon integroidun tuotannon mahdolliset synergiat eivät useinkaan toteudu (esimerkiksi ennalta-arvaamattomien tilanteiden, kuten lyhyellä varoitusajalla suoritettavien infrastruktuurin rakennustöiden, teknisten ongelmien tai resurssien saatavuuden vuoksi), jolloin todelliset tuotantokustannukset nousevat arvioitua korkeammiksi.

(198) Saksa selittää, että riippuvuuksien minimoimiseksi ja tuotannon laadun parantamiseksi tämän rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvän toimenpiteen myötä kokojunakuljetukset eriytetään ja niille osoitetaan omat resurssit (kuten vastaavan yksittäisvaunukuljetuksia koskevan toimenpiteen yhteydessä). Lisäksi Saksa toteaa, että osana kyseistä rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvää toimenpidettä vahvistetaan selkeät ja johdonmukaiset vastuualueet, jotka kattavat eri teollisuudenalat, asiakkaat ja tuotteet.

(199) Saksa selostaa myös, että tuotannon luotettavuuden ([79]) parantamista nopeutetaan entisestään panemalla täytäntöön uudet työehtosopimukset, jotka mahdollistavat joustavammat työvuoromallit. Vuoden 2023 työehtosopimusneuvottelukierroksella DB AG ja DB Cargo saivat EVG-järjestöltä merkittävän kädenojennuksen DB Cargon muutoksen tukemiseksi, kun kyseinen järjestö loi mahdollisuuden veturinkuljettajien pidennettyihin työvuoromalleihin, mikä mahdollistaa enemmän joustavuutta DB Cargolle. Pidennetyissä työvuoromalleissa veturinkuljettajilla on mahdollisuus suorittaa (vapaaehtoisesti) monipäiväisiä työskentelyjaksoja, joihin kuuluu useita lepojaksoja poissa kotoa sekä pidempiä lepojaksoja kotona ja joihin tarjotaan rahallinen kannustin. Saksan mukaan tämä lisää tuottavuutta, kun henkilöstön vaihtuvuus vähenee, sekä mahdollistaa veturinkuljettajien käytön eri sijainneissa. Saksan mukaan DB Cargon muokatun tuotantojärjestelmän käyttöönoton on määrä alkaa viimeistään vuonna 2025.

4.1.4.1.1.4.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 6: Laadun parantaminen ja siihen liittyvä perushintojen mukauttaminen kokojunasegmentissä

(200) Saksa toteaa, että DB Cargon asiakkaille tarjottavien palvelujen laadun parantuessa (esimerkiksi luotettavuuden lisääntyessä) on perusteltua toteuttaa hinnanmukautuksia. Hinnanmukautuksista neuvoteltaessa tavoitteena on i) kattaa paremmin meneillään oleva kuljetuskustannusten nousu sekä ii) hyödyntää paremmin asiakkaiden halukkuutta maksaa laadukkaammista kokojunakuljetuspalveluista. Saksa selostaa, että DB Cargo toteuttaa hinnanmukautukset korottamalla varsinaisia perushintoja, joiden lisäksi veloitetaan tuotantokustannuskorvaus, ja että ne tulevat voimaan jo vuonna 2024.

4.1.4.1.1.4.4 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, kokojunakuljetusten segmenttiä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

Taulukko 12

Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, kokojunakuljetusten segmenttiä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028ff
Kokojunakuljetukset	Logistiikkaratkaisut ja palveluvalikoiman optimointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuotannon luotettavuuden lisääminen (ml. uudet työehtosopimukset)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laadun parantaminen ja perushintojen mukauttaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 31.

([79]) Saksa selittää, että DB Cargon tavoitteena on tehdä sen tuotantomallin tuotoksista ja tuotantomallia koskevista ennusteista johdonmukaisesti yhä täsmällisempiä, vaikka yhtä tai useampaa tuotantopanosmuuttujaa tai oletusta jouduttaisiin muuttamaan ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi.

4.1.4.1.1.5 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet – yhdistettyjen kuljetusten segmentti

(201) Saksa selostaa, että yhdistetyt kuljetukset ovat monivälinekuljetuksia, joissa ensimmäinen ja viimeinen kuljetusosuus kohti terminaalia tai satamaa hoidetaan kuorma-autoilla ja niiden välinen pitkän matkan kuljetus junalla. Yhdistettyjen kuljetusten segmentti jakautuu kolmeen alasegmenttiin: i) yhdistetyllä merikuljetuksella tarkoitetaan konttien kuljetusta satamien ja sisämaan välillä, ii) yhdistetyllä mannerkuljetuksella tarkoitetaan massatavara-konttien, puoliperävaunujen ja vaihtokorien kuljetusta terminaalista terminaaliin, kun taas iii) kuljetusmyynti kattaa pelkästään vetopalvelut kolmansille rautatieliikenteen harjoittajille tai huolitsijoille.

(202) Saksa selostaa, että edellä luetelluista alasegmenteistä kahdessa ensimmäisessä toimija tarjoaa joko yhden arvoketjun vaiheeseen kuuluvan palvelun (vetopalvelu, terminaalitoiminnot, kuljetuksen toteuttaminen) tai se toimii integroituna toimijana eli se tarjoaa kaikki arvoketjuun kuuluvat palvelut. Saksa toteaa, että merikuljetusten alasegmentissä DB Cargo toimii sekä kuljetuksen toteuttajana tytäryhtiönsä TFG:n kautta että vetopalvelujen tarjoajana (DB Cargo itse). Mannerkuljetusten alasegmentissä DB Cargo toimii Saksan mukaan niin ikään vetopalvelujen tarjoajana, minkä lisäksi sillä on omistusosuus (ei kuitenkaan enemmistöosuutta) Kombiverkehr GmbH & Co. KG:ssa, joka toteuttaa kuljetuksia. Kuljetusmyynnin osalta DB Cargo tarjoaa Saksan mukaan pelkästään vetopalveluja.

(203) Seuraavassa jaksossa kuvataan tärkeimmät rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet kunkin edellä luetellun kolmen alasegmentin osalta.

4.1.4.1.1.5.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 7: Yhdistettyjen merikuljetusten alasegmentissä toteutettava tuotantoa koskeva muutos

(204) Saksa selostaa, että tällä hetkellä yhdistettyjen kuljetusten segmentissä junat muodostetaan integroidun tuotantojärjestelmän avulla yhdistämällä yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetuksia. Tämän integroidun tuotannon synergiat ovat merkitykseltään vähäisemmät kuin sen aiheuttama monimutkaisuus, joka aiheuttaa häiriöitä ja heikentää siten laatua sekä lisää resurssien tarvetta verrattuna suoriin kilpailijoihin (esimerkiksi puolustustarvikkeiden tai hiilen yksittäisvaunu- tai kokojunakuljetukset ovat etusijalla intermodaaliseen tavaraliikenteeseen nähden, mikä aiheuttaa viivästyksiä yhdistetyissä merikuljetuksissa). Saksan mukaan DB Cargo aikoo toteuttaa tämän vuoksi seuraavat kaksi rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyä toimenpidettä:

a) Merikuljetusten segmenttiin osoitetaan omat resurssit (veturinkuljettajia, vetureita ja tavaravaunuja), jotta tuotannon laatu paranee ja jotta voidaan toteuttaa raidekuljetuksia, joita on aiemmin peruttu riittämättömän tuotannon vuoksi.

b) Yhteensovittamista käsittelevä komitea pääsi 2. lokakuuta 2024 sopimukseen yhtiön nykyisten työvoimaa koskevien säännösten muuttamisesta yhdistettyjen merikuljetusten osalta. Tämän ansiosta tuottavuus kasvaa saman verran kuin vaihtoehtoisessa muutosskenaariossa, jossa DB Cargon tarjoamia vetopalveluja olisi vähennetty ja niiden tarjoaminen olisi siirretty tytäryhtiöille, joiden tekemät työsopimukset ovat joustavampia ja joiden veturinkuljettajien tuottavuus on siten parempi (esimerkiksi kotipaikan ulkopuolella vietettävä terminaaliaika ja matkustusajasta maksettavat erityiskorvaukset). Saksa lisää, että lokakuussa 2024 tehdyn sopimuksen myötä DB Cargo pystyy nyt vähentämään omia veturinkuljettajiaan, tuotannollisia yleiskustannuksiaan sekä liikenteenjohtohenkilöstöään uusien työvoimaa koskevien säännösten ansiosta, mikä mahdollistaa tuottavuuden lisäämisen. Näin ollen DB Cargon ei tarvitse siirtää toimintoja vetopalveluja tarjoaville tytäryhtiöille.

4.1.4.1.1.5.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 8: Yhdistettyjen merikuljetusten alasegmentissä toteutettava reittiverkon uudelleensuunnittelu

(205) Saksa selittää, että DB Cargon nykyisessä reittiverkkomallissa meriliikenteen harjoittaja TFG ohjaa kuljetuksia Saksan merisatamien ja sisämaan välillä järjestelyratapihojen kautta, kun taas kilpailijat käyttävät yhdistettyjen kuljetusten terminaaleja. Saksa toteaa, että osana rakenneuudistussuunnitelmaa myös TFG:n suorittamassa reitityksessä siirrytään ajan mittaan järjestelyratapihoilla suoritettavista toiminnoista yhdistetyssä kuljetuksessa käytettäviin pääterminaaleihin, mikä mahdollistaa junien korkeammat käyttöasteet, suuremman kapasiteetin junissa sekä konttien siirtämisen kustannustehokkaammin. Saksan mukaan DB Cargon tavoitteena on, että uuden tuotantomallin käyttöönotto saatetaan loppuun vuoteen 2026 mennessä, jolloin tarvittavat pääterminaalit on saatu käyttöön ja aikatauluihin on tehty tarvittavat muutokset.

4.1.4.1.1.5.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 9: Yhdistettyjen merikuljetusten alasegmentissä toteutettava terminaalitoimintojen integrointi

(206) Saksa selittää, että konttiterminaalit ovat tärkeä osa yhdistettyjen kuljetusten arvoketjua ja että toimijat, jotka ovat integroineet terminaalitoiminnot vetopalvelujen tuotantoketjuun, pystyvät toimimaan kannattavasti. Saksan mukaan DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa terminaalitoimintoja laajennetaan parantamalla yhteistyötä terminaalipalveluja tarjoavan DUSS:n (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) kanssa, jotta DB Cargo voi tarjota integroidumman tuotevalikoiman (esimerkiksi konttien varastointia), optimoida tuotantonsa (esimerkiksi sovittamalla ratojen käyttöajat ja terminaalien lähtö- ja saapumisajat paremmin yhteen) ja saada aikaan synergioita kohteissa, joissa sillä on jo ratapihoja ja joissa DUSS:llä on terminaalitoimintoja DB Cargon tilojen vieressä.

4.1.4.1.1.5.4 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 10: Yhdistettyjen merikuljetusten alasegmentissä toteutettava palveluvalikoiman optimointi

(207) Saksa toteaa, että DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman mukaan merikuljetusreitit optimoidaan kiinnittäen huomiota erityisesti reitteihin, joilla kysyntä on vähäistä ja joiden kannattavuus on heikko, ja että tämän toimenpiteen vaikutukset alkavat näkyä vuonna 2024.

4.1.4.1.1.5.5 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 11: Yhdistettyjen merikuljetusten alasegmentissä toteutettava kumppanivaihtoehtojen arviointi

(208) Saksa toteaa, että merikuljetusten markkinasegmentissä linjaliikenteen harjoittajat ja terminaalioperaattorit noudattavat vertikaalisen integroitumisen strategioita lisätäkseen siten asiakasuskollisuutta, turvatakseen kuljetuskapasiteettinsa ja pitääkseen voittomarginaalin yhtiön sisällä. Saksa lisää, että tällaiset kilpailijoiden strategiapyrkimykset aiheuttavat DB Cargon merikuljetusten tarjoajalle TFG:lle kuljetusvolyymin menettämisen riskin, sillä strategioiden seurauksena TFG:n tärkeimmät asiakkaat eli linjaliikenteen harjoittajat saattavat siirtää kuljetuksensa TFG:n kilpailijoille, joiden kanssa ne tekevät yhteistyötä esimerkiksi edellä mainitun vertikaalisen integroitumisen myötä. Tässä yhteydessä Saksa katsoo, että investoimalla kumppaniin TFG voisi varmistaa kuljetusvolyymin ja päästä palvelemaan suoraan loppuasiakkaita. Saksa toteaa myös, että TFG arvioi parhaillaan kumppanivaihtoehtoja tätä varten osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa.

4.1.4.1.1.5.6 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 12: Yhdistettyjen mannerkuljetusten alasegmentissä toteutettava Kombiverkehrin verkon muokkaaminen

(209) Saksa toteaa, että DB Cargolla on omistusosuus (ei kuitenkaan enemmistöosuutta) Kombiverkehr GmbH & Co. KG:ssa, jäljempänä ’KVG’, joka on toinen Euroopan kahdesta johtavasta toimijasta (DB Cargo omistaa 50 % osakkeista, ja loput 50 % omistaa yli 200 huolitsijaa). Saksa katsoo, että nykyistä liiketoimintamallia, jossa DB Cargo toimii pelkästään vetopalvelujen tarjoajana, on välttämätöntä muuttaa pitkän aikavälin kilpailukyvyn saavuttamiseksi. Saksa selostaa myös, että KVG:n kanssa aloitettiin elokuussa 2023 keskustelut uudesta kumppanuuteen perustuvasta liiketoimintamallista, jolla varmistettaisiin kannattavuus, mutta keskustelut eivät johtaneet onnistuneeseen lopputulokseen.

(210) Tässä yhteydessä Saksa myös selostaa, että suhteet, jotka eivät tuota vaadittua katetta, päätetään asteittain tammikuuhun 2025 mennessä. KVG on vuoden 2024 kolmannesta neljänneksestä lähtien siirtänyt suuria osia junaohjelmastaan kolmansille vetopalvelujen tarjoajille siten, että yhdistettyjä kuljetuspalveluja tarvitsevat huolitsijat voivat jatkossakin käyttää suurinta osaa KVG:n reittiverkosta. Kaikki DB Cargon yhdessä KVG:n kanssa tarjoamat palvelut, joiden näkymät eivät ole DB Cargon kannalta taloudellisesti kannattavat, on jo lakkautettu asteittain lisätappioiden estämiseksi.

4.1.4.1.1.5.7 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 13: Yhdistettyjen mannerkuljetusten alasegmentissä toteutettava tuotantoa koskevat muutos

(211) Saksa selostaa, että tällä hetkellä yhdistettyjen kuljetusten segmentissä junat muodostetaan integroidun tuotantojärjestelmän avulla yhdistämällä yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetuksia, mutta tämän integroidun tuotannon synergiat ovat pienemmät kuin sen aiheuttama monimutkaisuus, joka aiheuttaa häiriöitä ja heikentää siten laatua sekä lisää resurssien tarvetta verrattuna DB Cargon suoriin kilpailijoihin. Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelmaan on tämän vuoksi sisällytetty seuraavat kaksi toimenpidettä:

a) Yhdistettyjen mannerkuljetusten segmenttiin osoitetaan omat resurssit, jotta tuotannon laatu paranee ja jotta voidaan toteuttaa raidekuljetuksia, joita on aiemmin peruttu riittämättömän tuotannon vuoksi.

b) Etujen yhteensovittamisen – joka saatiin päätökseen 2. lokakuuta 2024 – lopputuloksena osapuolet sopivat yhtiön nykyisten työvoimaa koskevien säännösten muuttamisesta yhdistettyjen mannerkuljetusten osalta. Tämän ansiosta tuottavuus kasvaa saman verran kuin vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa vetopalvelut olisi ulkoistettu vetopalveluja tarjoaville tytäryhtiöille, joiden tekemät työsopimukset ovat joustavampia ja joiden veturinkuljettajien tuottavuus on parempi (esimerkiksi kotipaikan ulkopuolella vietettävän terminaaliajan ja matkustusajasta maksettavien erityiskorvausten ansiosta), mikä olikin alun perin tavoitteena. Saksa lisää, että lokakuussa 2024 tehdyn sopimuksen myötä DB Cargo pystyy nyt vähentämään veturinkuljettajien määrää, tuotannollisia yleiskustannuksia sekä liikenteenjohtohenkilöstöä uusien työvoimaa koskevien säännösten ansiosta, jotka mahdollistavat tuottavuuden lisäämisen vuodesta 2025 alkaen. Näin ollen DB Cargon ei tarvitse siirtää toimintoja vetopalveluja tarjoaville tytäryhtiöille.

4.1.4.1.1.5.8 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 14: Kuljetusmyynnin alasegmentissä toteutettava palveluvalikoiman optimointi

(212) Saksa selittää, että osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa toteutettava palveluvalikoiman optimointi aloitettiin jo vuonna 2023 sellaisten toimintojen osalta, jotka eivät tällä hetkellä tuota vaadittua katetta ja joiden näkymät eivät ole taloudellisesti kannattavia. Alhaisen katteen kuljetukset, joiden osalta ei saavuteta käyttökatetavoitetta ja/tai joita käyttävät asiakkaat eivät hyväksy välttämättömiä hintamukautuksia, poistetaan palveluvalikoimasta. Lisäksi Saksa selostaa, että asiakkaiden reaktioita hintamukautuksiin arvioidaan parhaillaan DB Cargon myyntitiimin kokemusten perusteella, ja mukautukset suunnitellaan sen mukaisesti. Saksa ennakoi volyymien vähenevän noin […] prosenttia vuonna 2024 ja noin […] prosenttia vuonna 2025 vuoden 2023 volyymeihin verrattuna; jos nykyistä useampi DB Cargon asiakas ei hyväksy hintamukautuksia, näitä arvioita mukautetaan vastaavasti.

4.1.4.1.1.5.9 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, yhdistettyjen kuljetusten segmenttiä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

Taulukko 13

Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, yhdistettyjen kuljetusten segmenttiä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028ff
Yhdistetyt merikuljetukset	Tuotantomalli / Maschenin pääterminaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuotannon eriyttäminen ja verkon uudelleensuunnittelu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Hallinnollisten yleiskustannusten vähentäminen kaikissa yhdistettyjä merikuljetuksia hoitavissa yhtiöissä (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Palveluvalikoiman optimointi ja hinnankorotukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmentti	Muutostoimenpide	*Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Yhdistetyt mannerkuljetukset ja kuljetusmyynti	Tuotannon eriyttäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Yhdistettyjen mannerkuljetusten hallinnollisten yleiskustannusten vähentäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kombiverkehrin verkon muokkaaminen (palveluvalikoiman optimointi) ja hinnankorotukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 33.

4.1.4.1.1.6 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt DB Cargon eurooppalaisia tytäryhtiöitä koskevat toimenpiteet

(213) Saksa toteaa, että DB Cargolla on ulkomaisia tytäryhtiöitä 13 maassa: Alankomaissa, Ranskassa, Tanskassa, Italiassa, Sveitsissä, Belgiassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Espanjassa, Puolassa, Tšekissä, Bulgariassa, Romaniassa ja Unkarissa. Näistä neljässä jälkimmäisessä sijaitsevat DB Cargon Euroopan itäisen käytävän yhtiöt. Tytäryhtiöt toimivat suurelta osin tuotannon kustannuspaikkoina, jotka tarjoavat rautatiepalveluja rautatiekuljetusten laajentamiseksi eri puolille Eurooppaa. Saksan mukaan DB Cargon eurooppalaisen verkoston tavoitteena on tarjota koko mantereen kattavia rajat ylittäviä logistiikkaratkaisuja lähtöpisteestä päätepisteeseen niin, että lähtö- ja määräpaikka voivat sijaita Saksassa tai sen ulkopuolella ja Saksa voi olla kauttakulku- tai lähetys-/vastaanottajamaana.

(214) Saksa selostaa, että noin kolmannes DB Cargon koko henkilöstöstä työskentelee sen eurooppalaisissa tytäryhtiöissä. Näin ollen tytäryhtiöillä on merkitystä yhtiön taloudellisen tuloksen kannalta. Saksa toteaa myös, että tytäryhtiöt ovat keskeisessä osassa DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa ja niiden kustannussäästöpotentiaalia on selvitetty. Saksan mukaan tytäryhtiöiden osalta pannaan täytäntöön kolme yleistä kustannusten optimointitoimenpidettä.

4.1.4.1.1.6.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 15: Eurooppalaisten tytäryhtiöiden palveluvalikoiman optimointi

(215) Ensinnäkin optimoidaan palveluvalikoima: kuljetustoimintoja tarkastellaan kannattavuusnäkökulmasta, minkä jälkeen määritellään tehostamistoimenpiteitä kaikille kolmelle segmentille eli yksittäisvaunu-, kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten segmentille. Saksa selostaa, että kannattamattomat kuljetukset optimoidaan mukauttamalla hintoja, pienentämällä tiheyksiä sekä yhdistämällä lähtö- ja määräpaikkoja tai DB Cargo lopettaa niiden tarjoamisen kokonaan. Saksa lisää, että tämä toimenpide on linjassa kaikkien kolmen segmentin strategioiden kanssa.

4.1.4.1.1.6.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 16: Eurooppalaisten tytäryhtiöiden kustannusten vähentäminen

(216) Toiseksi kustannuksia vähennetään yhdistämällä ratapihoja (esimerkiksi Saksan ja Alankomaiden tai Saksan ja Sveitsin välillä) tai vähentämällä toimistotilaa osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa. Saksa toteaa, että DB Cargon tuotannollisia ja hallinnollisia yleiskustannuksia pienennetään esimerkiksi keskittämällä asiakaspalvelutehtäviä liikenteenjohdolle tai vähentämällä ulkoisten työntekijöiden palkkaamista.

4.1.4.1.1.6.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 17: Eurooppalaisten tytäryhtiöiden operatiivinen tehokkuus

(217) Kolmanneksi osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa toteutetaan operatiivista tehokkuutta lisääviä toimenpiteitä optimoimalla kuljettajien käyttöä rajat ylittävissä kuljetuksissa (esimerkiksi Saksan ja Alankomaiden tai Saksan, Sveitsin ja Italian välillä), lisäämällä omaisuuserien tuottavuutta sekä ottamalla DB Cargossa käyttöön yhdenmukaistettu tietotekniikkainfrastruktuuri.

4.1.4.1.1.6.4 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, DB Cargon eurooppalaisia tytäryhtiöitä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

Taulukko 14

Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, eurooppalaisia tytäryhtiöitä koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028ff
Eurooppalaiset tytäryhtiöt	Palveluvalikoiman optimointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kustannusten vähentäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operatiivinen tehokkuus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 34.

4.1.4.1.1.7 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt DB Cargon hallintoa koskevat toimenpiteet

(218) Saksa selostaa, että DB Cargon eri yksiköitä palveleva hallinto-osasto tarjoaa tärkeitä palveluja yhtiölle. Saksa toteaa, että DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa poistetaan tarpeettomista prosesseista, ylikapasiteetista ja vähäisen lisäarvon palveluista aiheutuvat tehottomuudet.

(219) Saksa selostaa, että kun monimutkaisuutta DB Cargon eri liiketoimintayksiköissä vähennetään, myös hallinnollisten valmiuksien tarpeen odotetaan vähenevän, ja että näiden toimenpiteiden lopputuloksena henkilöstömäärän odotetaan vähenevän vuonna 2024 yhteensä yli 80 kokoaikavastaavan verran (noin 17 % asianomaisten osastojen henkilöstöstä) heinäkuun 2023 henkilöstömäärään verrattuna.

(220) Saksan mukaan seuraavien DB Cargon kustannuspaikkojen tilannetta on analysoitu yksityiskohtaisesti: tietotekniikkaosasto, (vuokra)kiinteistökustannukset, ylin johto, talousjohto, tarjousten hallintaosasto, kotimaisten tytäryhtiöiden hallintokustannukset ja muut hallintokustannukset sekä hallintorakenteet.

4.1.4.1.1.7.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 18: Hallinnon tietotekniikkajärjestelmän yhdenmukaistaminen

(221) Saksan mukaan korkeat toimintakustannukset johtuvat siitä, että suuri osa tietotekniikkainfrastruktuurista on aiemmista järjestelmistä käyttöön jääneitä sovelluksia, sekä DB Cargon hankinnoista. Saksa selostaa, että osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa toimintakustannuksia vähennetään optimoimalla palvelutasosopimukset, hyödyntämällä pilviratkaisuja, nykyaikaistamalla käytössä olevat sovellukset sekä poistamalla käytöstä vanhentuneet sovellukset. Lisäksi Saksa toteaa, että tietotekniikkahankkeita vähennetään merkittävästi ja henkilöstön palkkaamista ulkoisen palveluntarjoajan kautta vähennetään.

4.1.4.1.1.7.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 19: Hallinnon käytössä olevien toimistotilojen vähentäminen

(222) Saksan mukaan DB Cargolla on tällä hetkellä Saksassa useita vuokrakiinteistöjä (noin 760 kiinteistöä). Saksa toteaa, että etätyön lisääntymisen seurauksena DB Cargo aikoo irtisanoa vuokrasopimuksia ja säästää tällä tavalla noin 25 prosenttia vuokrakustannuksista tärkeimmissä toimipaikoissaan (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berliini ja Leipzig) vuonna 2024. Lisäksi Saksa toteaa, että vuodesta 2025 alkaen DB Cargo vähentää toimistotilaa myös kaikissa muissa toimipaikoissaan Saksassa, kun tuotantohenkilöstöä kaikilla DB Cargon toiminta-alueilla vähennetään.

4.1.4.1.1.7.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 20: Hallinnon markkinointitoimintojen supistaminen ja DB AG:n kanssa päällekkäisten strategiatoimintojen poistaminen

(223) Saksa selostaa, että DB Cargon strategiaan, toimintaperiaatteisiin ja sääntelyyn liittyvien toimintojen päällekkäisyyksiä poistetaan, jolloin resurssien tarve pienenee. Lisäksi Saksa toteaa, että DB Cargon suhteellisen suurta markkinointibudjettia tarkistetaan alaspäin, koska markkinointikampanjoiden ja -hankkeiden määrän vähentyessä DB Cargon markkinointitoiminnot supistuvat.

4.1.4.1.1.7.4 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 21: Hallinnon manuaalisten talousprosessien digitalisointi ja automatisointi

(224) Saksa selostaa, että DB Cargon talousjohdon osaston organisaatioon kuuluvat kirjanpito- ja laskutusyksikkö, toimintayksiköiden varainhoidon valvontayksikkö sekä tuotelinjojen varainhoidosta ja sen ohjauksesta vastaava yksikkö. Saksan mukaan kaikilla osa-alueilla on tällä hetkellä suuri määrä manuaalisia hallinnollisia prosesseja, jotka tullaan digitalisoimaan tai automatisoimaan. Manuaalisten prosessien digitalisointi ja automatisointi koskevat erityisesti laskutus- ja raportointitoimea, ja ne vähentävät laaja-alaisesti hallinnollisia yleiskustannuksia.

4.1.4.1.1.7.5 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 22: Hallinnon tarjoustenhallinnasta ja palvelujen suunnittelusta vastaavien osastojen koon järkeistäminen

(225) Saksa selittää, että DB Cargon tarjoustenhallinnasta ja palvelujen suunnittelusta vastaavien osastojen tehtävien ja vastuualueiden päällekkäisyydet ovat johtaneet ylisuurten rakenteiden syntymiseen ja että näiden osastojen toimintaa on varaa optimoida huomattavasti. Osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa henkilöstön määrää näillä osa-alueilla vähennetään.

4.1.4.1.1.7.6 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 23: Hallinnon rakenteiden ja kotimaisten myynnistä vastaavien tytäryhtiöiden yhdenmukaistaminen

(226) Saksa selostaa, että DB Cargon sisäisten myyntiosastojen ja myynnistä vastaavien tytäryhtiöiden tehtäviä ja vastuualueita ei ole erotettu selkeästi toisistaan. Saksan mukaan DB Cargo aikoo säästää hallinnollisissa yleiskustannuksissa yhdistämällä päällekkäisiä toimintoja.

4.1.4.1.1.7.7 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 24: Hallintorakenteiden koon järkeistäminen

(227) Saksa toteaa, että DB Cargoon on aikaa myöten kehittynyt rinnakkaisia rakenteita, minkä vuoksi yhtiössä on keskimääräistä enemmän johtotason henkilöstöä. Tämä aiheuttaa tehottomuutta ja nostaa henkilöstökustannuksia esimerkiksi DB Cargon osastojen ja kotimaisten ja ulkomaisten tytäryhtiöiden tehtävien päällekkäisyyksien takia. Saksan mukaan myös organisaation monimutkaisuus lisää hallinto- ja johtamistyön määrää. Saksa toteaa, että osana rakenneuudistussuunnitelmaa hallinnollisten osastojen johtohenkilöstöä supistetaan esimerkiksi yhdistämällä tiimejä tai ulkoistamalla toimintoja.

4.1.4.1.1.7.8 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 25: Hallinnon muiden kustannusten vähentäminen

(228) Saksa toteaa, että muita hallinnollisia kustannuksia, joihin rakenneuudistussuunnitelmassa kohdistetaan säästötoimenpiteitä, ovat muun muassa työntekijöiden etuudet ja ylimitoitetut ateriapalvelut (etätyön lisäännyttyä).

4.1.4.1.1.7.9 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen DB Cargon hallintoa koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

Taulukko 15

Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen hallintoa koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028ff
Hallinnolliset yleiskustannukset	Tietotekniikkainfrastruktuurin tarkastelu ja yhdenmukaistaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sellaisten toimistotilojen vähentäminen, joiden liitännäiskustannukset ovat verrattain korkeat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Markkinointitoimintojen supistaminen ja DB AG:n kanssa päällekkäisten strategiatoimintojen poistaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Manuaalisten talousprosessien digitalisointi ja automatisointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tarjoustenhallinnasta ja palvelujen suunnittelusta vastaavien osastojen koon järkeistäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	DB Cargon rakenteiden ja kotimaisten myynnistä vastaavien tytäryhtiöiden yhdenmukaistaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Hallintorakenteiden koon järkeistäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Muiden hallinnollisten kustannusten vähentäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 36.

4.1.4.1.1.8 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt, DB Cargon tuotannollisia ja liikenteenjohdon yleiskustannuksia koskevat toimenpiteet

(229) Saksa selostaa, että tuotannollisten ja liikenteenjohdon yleiskustannusten osalta DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa keskitytään suunnittelun monimutkaisuuden vähentämiseen, resurssien saatavuuteen sekä ohjaukseen. Tavoitteena on erityisesti palveluvalikoiman supistaminen ja prosessien yksinkertaistaminen ja sitä kautta tehtävien suorittamiseen tarvittavien resurssien vähentäminen näillä osa-alueilla.

(230) Tässä yhteydessä Saksa toteaa, että kussakin DB Cargon segmentissä toteutettavat tuotantomallien yksinkertaistamiseen tähtäävät toimenpiteet, esimerkiksi siirtyminen integroidusta tuotannosta segmenttikohtaisiin tuotantojärjestelmiin, yksinkertaistavat myös tuotannollisiin yleiskustannuksiin ja liikenteenjohtoon liittyviä prosesseja. Saksan mukaan vankempi verkko säästää suoraan DB Cargon kapasiteettia, kun esimerkiksi junien suunnittelu ja aikataulutus sekä tuotantolaitosten ohjaaminen vaativat vähemmän työtä. Saksan mukaan samankaltaisia vaikutuksia saadaan aikaan myös sen ansiosta, että DB Cargon eri segmenttien suunnittelu-/lähetystoimintojen ja niiden rajapintojen yhteensovittamisen tarve pienenee huomattavasti.

(231) Saksa selostaa, että DB Cargon suunnitelmien mukaan prosessien yksinkertaistaminen vähentää merkittävästi suunnitteluun ja lähettämiseen, kunnossapitoon, liikenteenjohtoon ja yhdistettyjen kuljetusten eriyttämiseen tarvittavaa henkilöstöä. Saksan mukaan suunnittelun ja lähettämisen osalta DB Cargo pyrkii ennen kaikkea yhdistämään toimintoja synergioiden lisäämiseksi sekä lisäämään automatisointia ja poistamaan prosesseista ei-välttämättömät vaiheet. Tämän kaiken pitäisi vähentää henkilöstötarvetta yli 50 kokoaikaisella työntekijällä heinäkuuhun 2023 verrattuna. Jäljempänä luetellaan tähän liittyvät rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet.

4.1.4.1.1.8.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 26: Tuotannon ja liikenteenjohdon suorittaman resurssien ohjauksen ja työvuorosuunnittelun yhdistäminen

(232) Saksa selittää, että yhdistämällä DB Cargon resurssienhallintaa (järjestelyratapihojen aikataulujen laatiminen (ZBA)) ja työvuorojen laatimista koskevat toiminnot valvonta yhdenmukaistetaan ja keskitetään suunnitteluhenkilöstölle. Suunnitteluhenkilöstön tehtävänä on aikataulujen laatiminen vain välittömästi seuraavalle ajanjaksolle (torstaista seuraavan viikon sunnuntaihin). Saksa selittää lisäksi, että jos työvuoroihin tehdään suunnittelun aloittamisen jälkeen muutoksia, ne hoitaa ZBA:n aikataulutuksesta vastaava henkilöstö, joka myös sisällyttää tulevan viikon aikatauluihin yksityiskohtaisemmat suunniteltavat seikat (kuten työntekijöiden lepoajat). Saksa katsoo, että kun suunnittelusta ja toteutuksesta vastaava henkilöstö toimivat tällä tavoin yhteistyössä, DB Cargo tarvitsee vähemmän lähettäjiä, mikä mahdollistaa henkilöstön vähentämisen.

4.1.4.1.1.8.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 27: Tuotannon ja liikenteenjohdon suorittaman yksityiskohtaisen suunnittelun vähentäminen

(233) Saksa selittää, että virtaviivaistamalla DB Cargon suunnitteluprosesseja välttämättömiä tehtäviä voidaan vähentää merkittävästi, jolloin resurssiensuunnitteluun tarvitaan vähemmän työvoimaa. Saksa toteaa erityisesti, että DB Cargon järjestelyratapihojen (ZBA) ja vaihtoasemien (Kbf) tulevien aikataulujen laatimisessa keskitytään vain alustavaan vuotuiseen suunnitteluun. Tämä suunnittelu rajoittuu vain vähimmäisvaatimusten täyttämiseen työvuorojen osalta, eikä suunnitelmaan tehdä muutoksia pitkin vuotta. Lisäksi kehitetään DB Cargon kentällä toimivien vaihtoveturien kuljettajien (AB) ja teknisten tarkastajien (TWB) suunnitteluyhteistyötä.

4.1.4.1.1.8.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 28: Tuotanto- ja liikenteenjohtohenkilöstön lähetystoimintojen yhdistäminen

(234) Saksa selostaa, että DB Cargon alueellisten junanlähettäjien ja alueellisten verkkopäälliköiden määrän vähentämiseksi DB Cargon aluevalvojat vastaavat tulevaisuudessa myös paikallisten aluelähettäjien tehtävistä. Saksan mukaan junien lähettäminen hoidetaan jatkossa joko keskitetystä valvontakeskuksesta tai suoraan paikan päällä tiiviissä yhteistyössä liikenteenjohtokeskukseen sijoitettujen verkkopäälliköiden kanssa.

4.1.4.1.1.8.4 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 29: Kaukokuljetusten tuotanto- ja liikenteenjohtohenkilöstön työvuorosuunnitteluprosessin optimointi

(235) Saksa selostaa, että integroidun suunnittelu- ja ohjausjärjestelmän eli IPS-järjestelmän käyttöönoton myötä voidaan käynnistää DB Cargon kaukokuljetusten työvuorosuunnitteluprosessin optimointi ja automatisointi, mikä lisää merkittävästi kapasiteetin tehokkuutta. Lisäksi Saksa selittää, että suunnitellussa VT-vaiheessa (toimintapäivät) VT, KT (kalenteripäivät) ja työvuorojen hienosäätäminen keskitetään IPS-järjestelmään, mikä mahdollistaa niiden yhdistämisen ja automatisoinnin. Saksa toteaa, että yhdenmukaistamisen myötä vastuu prosessien sujumisesta sekä alueellinen vastuu kaikesta DB Cargon reittisuunnittelusta keskitetään. Saksan mukaan tämän lopputuloksena kaikki työvuorotiedot on keskitetty yhteen koko henkilöstön kattavaan järjestelmään, joka kattaa sekä kauko- että lyhyen matkan kuljetuksia hoitavan operatiivisen henkilöstön. Saksa uskoo, että edellä kuvatut prosesseihin tehtävät parannukset voivat vähentää merkittävästi DB Cargon tarvitsemaa suunnittelukapasiteettia.

4.1.4.1.1.8.5 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 30: Tuotannon ja liikenteenjohdon kunnossapitotoimintojen digitalisointi

(236) Saksa selostaa, että kunnossapidossa otetaan käyttöön digitaalisia ratkaisuja, jotka vähentävät henkilöstön tarvetta ja tuovat DB Cargolle kustannussäästöjä vuoteen 2027 asti. Esimerkiksi MöB:n (paikallisen käyttöönottohenkilöstön) rooli toimintojen valvonnassa kaventuu huomattavasti, kun resurssienhallinta ja kunnossapito yhdistetään saumattomasti toisiinsa ja aletaan hyödyntää digitaalisia ratkaisuja, kuten kuvapohjaista haittaohjelmien havaitsemista (BISON) ja työnhallintajärjestelmää (WMS). Saksa selostaa myös, että tämän muutoksen myötä jokaista lisätoimea ei tarvitse hyväksyttää erikseen, kun eri toimintayksiköt toimivat ennakoivasti ja vastaavat itse omasta toiminnastaan. Tulevissa valvontatoimissa keskitytään tiukan valvonnan sijaan kustannustehokkaisiin strategioihin ja tuloksellisuuden arviointiin. Saksa uskoo, että nämä toimenpiteet vähentävät DB Cargon tavaravaunujen liiallista kunnossapitoa. Tulevaisuudessa otetaan käyttöön myös (virtuaalinen) keskittäminen, jossa hyödynnetään kamerahavainnointia ja jonka odotetaan virtaviivaistavan työkuormien hallintaa huippukuormitusaikoina. Edellä esitetyn perusteella Saksa toteaa, että tämän rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvän toimenpiteen myötä DB Cargon MöB-henkilöstön kapasiteettia voidaan kohdentaa muualle ja lopputuloksena on tehokkaampi operatiivinen kehys.

4.1.4.1.1.8.6 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 31: Tuotannon ja liikenteenjohdon tehostaminen

(237) Saksa selostaa, että DB Cargon liikenteenjohto muodostaa pääkeskuksen, joka koordinoi toimintaa asiakkaiden kanssa. Sen päätehtävänä on valvoa kuljetuksia kaikkialla Euroopassa ja huolehtia yhteydenpidosta kaikkiin kumppaneihin alusta loppuun. Liikenteenjohto yhdistää asiakkaan näkökulman ja tuotannon toteuttamiskelpoisuuden ja optimoi ratkaisut asiakkaan kannalta varmistaen samalla tehokkuuden ja DB Cargon tuloksellisuuden. Liikenteenjohto hallinnoi vuosittain yli 650 000:ta junaa ja yli seitsemää miljoonaa kuljetusta eri puolilla Eurooppaa. Se perustettiin vuonna 2022 DB Cargon entisen asiakaspalvelu- ja toiminnanhallintakeskuksen pohjalta.

(238) Saksa selostaa, että DB Cargon rakenneuudistussuunnitelma sisältää useita aloitteita liikenteenjohdon tehokkuuden lisäämiseksi. Näissä aloitteissa keskitytään ensinnäkin uusien tietoteknisten prosessien ja sovellusten kehittämiseen ja käyttöönottoon, joiden ansiosta manuaalisen työn tarve vähenee merkittävästi. Toiseksi aloitteissa keskitytään integroidun tulosjohtamisen täytäntöönpanon jatkamiseen ja asiakasrajapinnan uudelleensuunnitteluun. Niillä otetaan käyttöön uusia toimintatapoja, jotka korvaavat nykyiset lukuisat yksilölliset ratkaisut, samalla kun otetaan huomioon kunkin asiakkaan vaatimukset. Saksa uskoo, että näiden aloitteiden myötä DB Cargon henkilöstön tarve vähenee yli 200 kokoaikavastaavalla (noin 18 % niiden osastojen henkilöstöstä, joita aloitteet koskevat, pois lukien yhdistettyjen kuljetusten osuus) verrattuna liikenteenjohtohenkilöstön määrään heinäkuussa 2023.

(239) Lisäksi Saksa toteaa, että DB Cargon yhdistettyjen kuljetusten kunkin alasegmentin uusi strategia vähentää tuotannollisia ja liikenteenjohtoon liittyviä yleiskustannuksia entisestään. Saksan mukaan DB Cargon tuotannollisten yleiskustannusten voidaan odottaa vähenevän kaikkiaan noin 130 kokoaikavastaavan verran ja liikenteenjohtoon liittyvien yleiskustannusten noin 155 kokoaikavastaavan verran (nämä luvut eivät sisälly edellisissä kappaleissa mainittuihin lukuihin). Tästä DB Cargon henkilöstön vähennyksestä noin 50 prosenttia toteutetaan tytäryhtiöissä. Edellä esitetyn perusteella Saksa toteaa, että vähentämällä yleiskustannuksia ja virtaviivaistamalla prosesseja voidaan saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä.

Taulukko 16

Rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen, tuotannollisia ja liikenteenjohtoon liittyviä yleiskustannuksia koskevien toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028ff
Tuotannollisia ja liikenteenjohtoon liittyviä yleiskustannuksia koskevat toimenpiteet		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Suunnittelu ja lähettäminen					
	Kunnossapito	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikenteenjohto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Yhdistettyjen kuljetusten eriyttäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 38.

4.1.4.1.1.9 Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet uusiin toteutuneisiin riskeihin vastaamiseksi

(240) Saksa selostaa, että vuosina 2023 ja 2024 toteutui useita riskejä, joihin pyritään vastaamaan lieventävillä vastatoimenpiteillä osana laajennettua muutos- ja rakenneuudistussuunnitelmaa. Toteutuneita riskejä, joihin suunnitelmassa vastataan, ovat muun muassa rautateiden tavaraliikenteen tukijärjestelmiin myönnettyjen liittovaltion määrärahojen pieneneminen, veturinkuljettajien varoituslakko, volyymien kielteinen kehitys, henkilöstö- ja tuotantokustannusten kasvu sekä muutostoimenpiteiden täytäntöönpanon viivästyminen.

4.1.4.1.1.9.1 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 32: Henkilöstömäärän merkittävä vähentäminen volyymien kielteisen kehityksen seurauksena

(241) Saksa selittää, että etujen yhteensovittamista käsittelevän komitean 2. lokakuuta 2024 tekemän päätöksen (ks. johdanto-osan 186 kappale) ansiosta DB Cargo pystyy kompensoimaan uusista työehtosopimuksista johtuvan henkilöstökustannusten nousun. Kokoaikaisten työntekijöiden määrää sovittaessa on otettu huomioon i) kyseinen päätös ja muutossuunnitelmassa esitettyjen lukuisten rakenneuudistustoimenpiteiden täytäntöönpano sekä lisäksi ii) kuljetusvolyymien väheneminen ja iii) hallintohenkilöstön määrän vähentämisohjelma ”Yhdessä vahvoja”, jolla DB AG pyrkii vähentämään hallintotyöntekijöiden määrää rahoitus- ja tietotekniikkaosastoilla sekä henkilöstöhallinnossa (DB Cargo toteuttaa kyseisen ohjelman muutossuunnitelmaan jo sisältyvien henkilöstömäärän vähentämistoimenpiteiden lisäksi).

4.1.4.1.1.9.2 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 33: Tuotantokustannusten pienentäminen volyymien kielteisen kehityksen vuoksi

(242) Saksa toteaa, että DB Cargo vastaa volyymien kielteiseen kehitykseen toteuttamalla useita vastatoimenpiteitä, joilla on suora vaikutus materiaalikustannuksiin. Tällaisia toimenpiteitä ovat muun muassa i) huoltoaikataulujen ja säilytysaikojen mukauttaminen kuljetusmäärien vähenemiseen, ii) kaikkien sellaisten prosessien ja omaisuuserien digitalisointia koskevien tutkimus- ja kehityshankkeiden peruuttaminen, joiden menojen poistoaika on yli kolme vuotta, sekä iii) palveluvalikoiman optimoinnin nopeuttaminen yhdistettyjen mannerkuljetusten ja kokojunakuljetusten osalta.

4.1.4.1.1.9.3 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 34: Volyymien kielteisen kehityksen aikaansaamat kertaluonteiset vaikutukset nettotulokseen vuonna 2024

(243) Saksa toteaa, että liikevoittoon ja nettotulokseen kohdistui vuonna 2024 myös joitakin myönteisiä kertaluonteisia vaikutuksia. Ne johtuivat i) DB Cargon Venäjän-toimintojen lopettamisen jälkeen käyttökelvottomiksi muuttuneiden konttien myynnistä, ii) konsultti- ja muiden palvelujen hankinnan vähentämisestä sekä iii) […] tavaravaunun romuttamisesta intermodaalisten kuljetusten segmentissä. Lisäksi DB Cargon DB Energieltä hankkiman vetoenergian kustannusten osalta kirjattiin vuonna 2024 kertaluonteinen vähennys, jonka suuruus oli 51 miljoonaa euroa käypinä hintoina.

4.1.4.1.1.9.4 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 35: DB Cargon kunnossapidon tuottavuuden parantaminen

(244) Saksa selostaa, että DB Cargo toteuttaa parhaillaan ohjelmaa, jonka tavoitteena on parantaa veturien ja vaunujen sisäisen kunnossapitotoiminnan tuottavuutta. Kyseessä on kunnossapitoinfrastruktuuriin sekä materiaaleihin ja henkilöstön tehokkuuteen kohdistuva kustannussäästösuunnitelma, jonka odotetaan tuottavan kustannussäästöjä 25 miljoonaa euroa vuoteen 2026 mennessä ja 100 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä.

4.1.4.1.1.9.5 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 36: DB-konsernin sisäisten palvelujen ja vetoenergian kustannusten pieneneminen

(245) Saksa selittää, että energiakustannusten laskettua Saksassa yleisesti DB-konsernin energiantoimittaja DB Energie pystyy alentamaan vetoenergian markkinahintojaan vuosina 2025–2030. Myös DB AG:n sisäisen tietotekniikkapalvelujen tarjoajan (DB Systel) hintoja alennetaan. Tekoälyn käytön digitaalisten palvelujen luomisessa odotetaan lisäävän merkittävästi tuottavuutta.

4.1.4.1.1.9.6 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 37: Poistot ja investointien vähentäminen

(246) DB Cargo on tarkistanut eri vuosien investointibudjetteja vuoteen 2030 asti ja supistanut ne minimiin. Pienempien investointimenojen myötä myös DB Cargon poistot pienenevät. Vetureiden ja vaunujen käyttöikäoletuksia mukautetaan poistojen osalta kaluston nykyisen käyttöiän mukaisiksi.

4.1.4.1.1.9.7 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 38: Veturien myynti ja takaisinvuokraus

(247) Saksa selittää, että DB Cargo myy ja vuokraa takaisin […] veturia, mikä tuottaa noin […] euroa piileviä varauksia veturia kohti.

4.1.4.1.1.9.8 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 39: Veturien leasing ostamisen sijaan

(248) Saksa toteaa, että sen sijaan, että DB Cargo ostaisi suoraan […] veturia, se aikoo vuokrata ne säästääkseen käteistä lyhyellä aikavälillä ja lisätäkseen liiketoimintamallinsa joustavuutta, kun veturien vuokrakustannukset voidaan jakaa eri vuosille.

4.1.4.1.1.9.9 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 40: Käyttöpääoman parantaminen

(249) Saksa selostaa, että DB Cargo myy vuoden 2024 loppuun mennessä saamisiaan […] euron arvosta kasvattaakseen kokonaiskäteisvarojaan ja rajoittaakseen velanottoa.

4.1.4.1.1.9.10 Rakenneuudistussuunnitelman toimenpide 41: Yksittäisvaunukuljetusten segmentissä toteutettavat hinnankorotukset

(250) Saksa selittää, että DB Cargo pyrkii lisäämään asiakkaidensa maksuhalukkuutta yksittäisvaunukuljetusten segmentissä vuodesta 2026 alkaen. Lisäksi se aikoo siirtää radan käyttöoikeuksiin ja vaihtotyöjärjestelmiin myönnettävien tukien pienenemisen vaikutukset – jotka alkavat vaikuttaa Saksan koko rautateiden tavaraliikenteen sektoriin vuonna 2027 – eteenpäin asiakkaille.

4.1.4.1.1.10 Kaikkien rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

(251) Taulukossa 17 esitetään muutossuunnitelman keskeisten toimenpiteiden odotetut taloudelliset vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon taulukossa esitettyinä vuosina.

Taulukko 17

Kaikkien rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden vaikutukset DB Cargon ennustettuun liikevoittoon

		Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)				
Segmentti	Muutostoimenpide	2024	2025	2026	2027	2028ff
Yksittäisvaunukuljetukset	Verkon rakenteen optimointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Yleisten tuotannon optimointitoimenpiteiden vaikutukset yksittäisvaunukuljetusten segmenttiin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laadun parantaminen ja perushintojen mukauttaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokojunakuljetukset	Logistiikkaratkaisut ja palveluvalikoiman optimointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuotannon luotettavuuden lisääminen (ml. uudet työehtosopimukset)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Laadun parantaminen ja perushintojen mukauttaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Yhdistetyt merikuljetukset	Tuotantomalli / Maschenin pääterminaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tuotannon eriyttäminen ja verkon uudelleensuunnittelu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Hallinnollisten yleiskustannusten vähentäminen kaikissa yhdistettyjä merikuljetuksia hoitavissa yhtiöissä (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Palveluvalikoiman optimointi ja hinnankorotukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmentti	Muutostoimenpide	*Vaikutus liikevoittoon (miljoonaa euroa)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Yhdistetyt mannerkuljetukset ja kuljetusmyynti	Tuotannon eriyttäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Yhdistettyjen mannerkuljetusten hallinnollisten yleiskustannusten vähentäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kombiverkehrin verkon muokkaaminen (palveluvalikoiman optimointi) ja hinnankorotukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eurooppalaiset tytäryhtiöt	Palveluvalikoiman optimointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kustannusten vähentäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operatiivinen tehokkuus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hallinnolliset yleiskustannukset	Tietotekniikkainfrastruktuurin tarkastelu ja yhdenmukaistaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Sellaisten toimistotilojen vähentäminen, joiden liitännäiskustannukset ovat verrattain korkeat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Markkinointitoimintojen supistaminen ja DB AG:n kanssa päällekkäisten strategiatoimintojen poistaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Manuaalisten talousprosessien digitalisointi ja automatisointi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tarjoustenhallinnasta ja palvelujen suunnittelusta vastaavien osastojen koon järkeistäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	DB Cargon rakenteiden ja kotimaisten myynnistä vastaavien tytäryhtiöiden yhdenmukaistaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Hallintorakenteiden koon järkeistäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Muiden hallinnollisten kustannusten vähentäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tuotannolliset yleiskustannukset	Suunnittelu ja lähettäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kunnossapito	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Liikenteenjohto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Yhdistettyjen kuljetusten eriyttäminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Yhteensä		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 38 ja 39.

(252) Seuraavassa taulukossa esitetään vuosina 2023 ja 2024 toteutuneiden riskien vuoksi toteutettujen, arvioinnin kohteena olevien lisätoimenpiteiden odotetut taloudelliset vaikutukset DB Cargoon (ks. johdanto-osan 240 kappale).

Taulukko 18

Kaikkien rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen vastatoimenpiteiden vaikutukset DB Cargon perusskenaarion mukaiseen ennustettuun liikevoittoon

	Vastatoimenpiteiden vaikutus perusskenaarion mukaiseen liikevoittoon	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Liikevoitto perusskenaariossa (2023)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Kaikki toteutuneet riskit	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kaikki vastatoimenpiteet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Volyymien kielteisen kehityksen johdosta toteutettavat toimenpiteet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Henkilöstömäärän vähentäminen verrattuna aiempaan perustasoon	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materiaalikustannusten osalta toteutettavat toimenpiteet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Kunnossapidon tuottavuuden lisääminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Yksittäisvaunukuljetusverkon kustannusten lisäoptimointi vuodesta 2029 alkaen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Konsernin rahoitusosuuden pieneneminen sekä vetoenergian ja tietotekniikkapalvelujen hinnat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Poistojen pieneneminen investointien vähentyessä ja veturien ja vaunujen todellisen käyttöiän huomioon ottaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Yksittäisvaunukuljetusten erillinen hinnankorotus vuonna 2026 ja tukijärjestelmiin myönnettävien liittovaltion määrärahojen pienenemisen (vuodesta 2027 alkaen) siirtäminen hintoihin	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Alihankinnan osuuden lisääminen kokojunakuljetuksissa, ml […] veturin myynti vuonna 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	[…] veturin myynti ja takaisinvuokraus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	[…] veturin vuokraaminen ostamisen sijaan	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Käyttöpääoman parantaminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 44.

4.1.4.2 Rakenneuudistussuunnitelman rahoittaminen

(253) Rakenneuudistussuunnitelman rahoitus ja siihen liittyvät kustannukset koostuvat pääasiassa yksityisistä lähteistä saadusta rahoituksesta (oma rahoitusosuus) ja vain osittain valtiontukeen perustuvasta rahoituksesta.

(254) Seuraavissa jaksoissa kuvataan rakenneuudistuksen kustannuksia ja sen edellä mainittuja rahoituslähteitä.

4.1.4.2.1 Rakenneuudistuksen kustannukset

(255) Taulukossa 19 esitetään yhteenveto DB Cargon rakenneuudistuksen kustannuksista, jotka ovat yhteensä 4 187 miljoonaa euroa ja muodostuvat seuraavista:

a) Liiketoiminnan tappiot: Saksa toteaa, että noin puolet rakenneuudistuksen kustannuksista koostuu DB Cargon liiketoiminnan tappioista vuosilta 2022–2024 (858 miljoonaa euroa vuonna 2022, 584 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja arviolta 472 miljoonaa euroa vuonna 2024 ([80])).

b) Rakenneuudistuksen muut kustannukset: DB Cargolle aiheutuu rakenneuudistuskauden aikana myös muita rakenneuudistukseen liittyviä kustannuksia tai toimintakustannuksia, joita rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanokauden odotetut tulot eivät kata ja jotka ovat suunnitelman onnistuneen täytäntöönpanon kannalta välttämättömiä. Tällaisia kustannuksia ovat muun muassa

   a) neuvonantajien kustannukset, DB Cargon tytäryhtiöiden työvoima- ja henkilöstökustannukset sekä kustannukset, joita aiheutuu liiketoiminnan siirtämisestä DB Cargon tytäryhtiöille;

   b) muut investointisuunnitelmaan sisältyvät pääomamenot (siitä huolimatta, että suunniteltuja investointimenoja leikataan) sekä käyttöpääoma, erääntyvien lainojen jälleenrahoituskulut ja toimintamenot.

4.1.4.2.2 Rakenneuudistustoimenpiteiden rahoituslähteet

4.1.4.2.2.1 Rakenneuudistustuki

(256) Saksa määrittää DB Cargolle voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla siirretyt määrät, joiden tarkoituksena oli vuosien 2022, 2023 ja 2024 liiketoiminnan tappioiden kattaminen, rakenneuudistuksen kustannusten rahoituslähteeksi. Nämä määrät olivat yhteensä 1 914 miljoonaa euroa: 858 miljoonaa euroa vuonna 2022, 584 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja arviolta 472 miljoonaa euroa ([81]) vuonna 2024.

4.1.4.2.2.2 Tuensaajan oma rahoitusosuus

(257) Saksa luettelee seuraavat DB Cargon rakenneuudistuksen kustannuksiin osoittaman oman rahoitusosuuden pääasialliset lähteet ja toteaa, että kaikki rahoitusvälineet, joita käytetään rakenneuudistuksen kustannusten konsernin sisäisen rahoituksen lähteinä, on määrä tarjota DB Cargo AG:lle markkinaehdoin ja että ne kaikki tarjotaan käyttöön rakenneuudistuskauden aikana, jotta niitä voidaan käyttää rakenneuudistussuunnitelman tehokkaaseen rahoittamiseen ([82]):

a) 842 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja, jotka tulevat saataville 15. marraskuuta 2024 ja 31. joulukuuta 2026 välisenä aikana seuraavasti ([83]):

   a) 15. marraskuuta 2024 – yhteensä 218 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja, jotka ovat voimassa 31. joulukuuta 2031 saakka;

   b) 1. huhtikuuta 2025 – yhteensä 110 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja, jotka ovat voimassa 31. joulukuuta 2031 saakka;

   c) vuonna 2025 – yhteensä 83 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja, jotka ovat voimassa 31. joulukuuta 2031 saakka;

   d) 1. joulukuuta 2026 – yhteensä 315 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja, jotka ovat voimassa 31. joulukuuta 2031 saakka;

   e) vuonna 2026 – yhteensä 116 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja, jotka ovat voimassa 31. joulukuuta 2031 saakka.

([80]) Marraskuun 22. päivänä 2024 laadittu ennuste.

([81]) Vuoden 2024 osalta siirrettävien tappioiden määrään (22. marraskuuta 2024 laadittu ennuste) sisältyy laskennallinen verovelka, jonka suuruus on arviolta 18 miljoonaa euroa ja jota ei ole otettu huomioon ennustetussa käyttökatteessa ja ennustetussa tuloksessa ennen veroja. Näin ollen DB Cargon DB AG:lle siirtämä tappio on suurempi kuin tilanteessa, jossa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta ei olisi irtisanottu.

([82]) Taulukko 29: DB Cargo AG:n lainat, luottojärjestelyt, väliaikaiset luottolimiitit ja kerrosteiset lainat (etuoikeusasemaltaan huonommat vaihtovelkakirjalainat) 2025–2029 Saksan 31. lokakuuta 2024 toimittaman DB Cargon valtiontukeen perustuvan päivitetyn rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti.

([83]) Asiakirjan ”Kerrosteisista lainoista koostuvaa [842] 000000 euron suuruista rahoituskehystä koskeva sopimus” (sopimuksen nimi käännetty) 2 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Näitä lainoja voidaan käyttää yksinomaan sopimuspuolten välisten voimassa olevien lainasopimusten jälleenrahoittamiseen ([84]).

Lainerien korko muodostetaan seuraavasti ([85]): i) viiden vuoden euromääräinen swap-korko (2,275 % marraskuun 2024 puolivälissä) ([86]) lisättynä ii) marginaalilla, joka määräytyy lainanantajaan jälleenrahoitusmarkkinoilla sovellettavien markkinaehtojen ja lainanottajan luottokelpoisuuden perusteella (syyskuussa 2024 euromääräisten nostojen marginaali oli […] % vuodessa, ja lainanantaja luokittelee lainanottajan tällä hetkellä luokkaan "[…]"); luokitukset tarkistetaan ja niitä mukautetaan yleensä vuosittain; iii) […] prosentin vuotuisella marginaalilla, jonka avulla otetaan huomioon lainojen huonompi etuoikeusasema. Tämä marginaali on saatu vertaamalla DB-konsernin vuonna 2029 erääntyvien etuoikeusasemaltaan huonompien joukkovelkakirjojen markkina-arvoa DB-konsernin etuoikeusasemaltaan parhaiden ja maturiteetiltaan vastaavien käteiseen perustuvien joukkovelkakirjojen arvoon. Tämän perusteella sovellettava korko on tällä hetkellä […] prosenttia vuodessa.

Lisäksi DB Cargo saa lainat käyttöönsä vain sillä edellytyksellä, että rakenneuudistussuunnitelmaa on pyynnön esittämishetkellä noudatettu. Tämä tarkoittaa erityisesti sitä, että DB Cargo on saavuttanut seuraavat taloudelliset suhdeluvut ([87]):

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

Näiden lainasopimusten mukaan lainanantajalla (DB AG) on milloin tahansa oikeus muuttaa yksi tai useampi maksamatta oleva lainaerä tai tietty maksamatta oleva lainamäärä omaksi pääomaksi kohdentamalla maksuvaatimus DB Cargon pääomavaraukseen, edellyttäen, että DB Cargon vuotuinen tulos on ollut ylijäämäinen vähintään kahtena peräkkäisenä kalenterivuotena ja kyseessä on enintään kaksi kertaa 1. päivän tammikuuta 2025 jälkeen kertynyttä vuotuista ylijäämää vastaava määrä, josta omaksi pääomaksi jo muunnetut määrät on vähennettävä ([88]).

Lisäksi lainanottajalla ei ole oikeutta tarjota luotto- tai muita rahoituspalveluja kolmansille osapuolille (lukuun ottamatta lainanantajaa ja Deutsche Bahn Finance GmbH:ta) ([89]).

f) DB AG:n jo myöntämä ja allekirjoittama 325 miljoonan euron suuruinen luottojärjestely, joka on käytettävissä 1. elokuuta 2024 ja 31. joulukuuta 2026 välisenä aikana ([90]). Yksittäisiin nostoihin sovellettava korko lasketaan sovittuun korkokauteen lainahakemuksen ajankohtana sovellettavan pankkien välisen koron ([91]) perusteella (esimerkiksi marraskuun 2024 puolivälissä 6 kuukauden Euriboriin perustuva vuosikorko oli 2,743 %; laskennassa käytetään Reutersin markkinatietoja) lisättynä marginaalilla, joka määräytyy lainanantajaan jälleenrahoitusmarkkinoilla sovellettavien markkinaehtojen (euromääräisten nostojen marginaali on tällä hetkellä […] % vuodessa) ja lainanottajan luottokelpoisuuden perusteella. Lainanantaja luokittelee lainanottajan tällä hetkellä luokkaan "[…]". Luokitukset tarkistetaan ja niitä mukautetaan yleensä vuosittain. Tämän perusteella sovellettava korko kuuden kuukauden ajanjaksolle on tällä hetkellä […] prosenttia vuodessa.

([84]) Asiakirjan "Kerrosteisista lainoista koostuvaa [842] 000000 euron suuruista rahoituskehystä koskeva sopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
([85]) Asiakirjan "Kerrosteisista lainoista koostuvaa [842] 000000 euron suuruista rahoituskehystä koskeva sopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 5 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.
([86]) Lasketaan julkisesti saatavilla olevien lähteiden, esimerkiksi sivuston www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data) perusteella.
([87]) Asiakirjan "Kerrosteisista lainoista koostuvaa [842] 000000 euron suuruista rahoituskehystä koskeva sopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
([88]) Asiakirjan "Kerrosteisista lainoista koostuvaa [842] 000000 euron suuruista rahoituskehystä koskeva sopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 7.a kohdan mukaisesti.
([89]) Asiakirjan "Kerrosteisista lainoista koostuvaa [842] 000000 euron suuruista rahoituskehystä koskeva sopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 12 artiklan mukaisesti.
([90]) Asiakirjan "325 000 000,00 euron suuruista luottojärjestelyä koskeva puitesopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 1 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.
([91]) Esimerkiksi sivustolta www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/) julkisesti saatavilla oleva korko.

Lainasopimuksen mukaan DB Cargolla ei ole oikeutta tarjota luotto- tai muita rahoituspalveluja kolmansille osapuolille (lukuun ottamatta lainanantajaa ja Deutsche Bahn Finance GmbH:ta) ([92]).

Lisäksi DB Cargo sitoutuu hankkimaan etukäteen DB AG:n luottokomiteoiden hyväksynnän seuraaville liiketoimintaa koskeville päätöksille ([93]):

a) silloin kun DB Cargo on nostanut luottojärjestelystä kyseiseen ajankohtaan mennessä enintään 250 miljoonaa euroa: i) investointi- ja divestointihankkeet, jotka eivät sisälly voimassa olevaan keskipitkän aikavälin liiketoimintasuunnitelmaan ja joiden kokonaisarvo on yli 10 miljoonaa euroa hanketta kohti, ja ii) sellaisten muiden tulevien sitoumusten tekeminen, jotka eivät sisälly voimassa olevaan keskipitkän aikavälin liiketoimintasuunnitelmaan ja joiden kokonaisarvo on yli 10 miljoonaa euroa hanketta kohti;

b) silloin kun DB Cargo on nostanut luottojärjestelystä kyseiseen ajankohtaan mennessä yli 250 miljoonaa euroa: i) investointi- ja divestointihankkeet, joiden kokonaisarvo on yli 5 miljoonaa euroa hanketta kohti ja ii) sellaisten muiden tulevien sitoumusten tekeminen, joiden kokonaisarvo on yli 5 miljoonaa euroa hanketta kohti;

c) myynti- ja takaisinvuokraushankkeiden osalta DB Cargo sitoutuu siihen, että lainanantaja tarkastaa markkinaehdot.

Lisäksi luottojärjestelyn tarjoamisen edellytyksenä on, että DB Cargo sitoutuu varmistamaan, että seuraavia taloudellisia suhdelukuja noudatetaan, ja toteuttamaan tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä, jotta suhdelukua ei ylitetä. Jos suhdeluku ylittyy, luotonantajalla on oikeus irtisanoa luottosopimus ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) DB AG:n jo myöntämä ja allekirjoittama 434 miljoonan euron suuruinen väliaikainen luottojärjestely, joka on käytettävissä markkinaehdoin 1. elokuuta 2024 ja 31. maaliskuuta 2025 välisenä aikana ([95]). Sovellettava korko lasketaan sovittuun korkokauteen lainahakemuksen ajankohtana sovellettavan pankkien välisen koron ([96]) perusteella (esimerkiksi marraskuun 2024 puolivälissä 6 kuukauden Euriboriin perustuva vuosikorko oli 2,743 %; laskennassa käytetään Reutersin reaaliaikaisia markkinatietoja) lisättynä marginaalilla, joka määräytyy lainanantajaan jälleenrahoitusmarkkinoilla sovellettavien markkinaehtojen (euromääräisten nostojen marginaali on tällä hetkellä […] % vuodessa) ja lainanottajan luottokelpoisuuden perusteella ([97]). Lainanottaja luokitellaan tällä hetkellä luokkaan "[…]". Luokitukset tarkistetaan ja niitä mukautetaan yleensä vuosittain. Tämän perusteella sovellettava vuosikorko kuuden kuukauden ajanjaksolle on komission päätöksen antamishetkellä […] prosenttia vuodessa.

([92]) Asiakirjan "325 000 000,00 euron suuruista luottojärjestelyä koskeva puitesopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
([93]) Asiakirjan "325 000 000,00 euron suuruista luottojärjestelyä koskeva puitesopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
([94]) Asiakirjan "325 000 000,00 euron suuruista luottojärjestelyä koskeva puitesopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
([95]) Asiakirjan "434 000 000,00 euron suuruista väliaikaista rahoitusjärjestelyä koskeva puitesopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 1 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.
([96]) Esimerkiksi sivustolta www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/) julkisesti saatavilla oleva korko.
([97]) Asiakirjan "434 000 000,00 euron suuruista väliaikaista rahoitusjärjestelyä koskeva puitesopimus" (sopimuksen nimi käännetty) 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

DB Cargo sitoutuu olemaan antamatta muille velkojille vakuuksia, erityisesti sen nykyisiin tai tuleviin omaisuuseriin liittyvien kiinnitysten muodossa, kunnes kaikki edellä lueteltujen luottojärjestelyjen jäljellä olevat luottomäärät on maksettu kokonaisuudessaan takaisin, ellei luotonantaja ole antanut etukäteen kirjallista suostumustaan tällaisten vakuuksien antamiseen ([98]).

c) vuoteen 2026 mennessä toteutettavat, yhteensä [460–560] miljoonan euron suuruiset divestoinnit (ks. johdanto-osan 305 kappaleen a kohta ja 318 kappale), jotka koostuvat seuraavista:

   a) omaisuuserien (veturien) odotettu myynti, joka johtuu siitä, että alihankinnan osuus kokojunakuljetusten segmentissä kasvaa noin [...] miljoonalla eurolla vuosina 2025 ja 2026;

   b) yhdistettyjen kuljetusten segmentin ylijäämävetureiden suunniteltu myynti noin [...] miljoonalla eurolla vuosina 2025 ja 2026;

   c) Saksan ja Ranskan välisellä käytävällä käytettyjen ylijäämävetureiden suunniteltu myynti noin [...] miljoonalla eurolla vuosina 2025 ja 2026;

   d) valikoitujen tytäryhtiöiden ([...]) osakkeiden myynti noin [...] miljoonalla eurolla vuonna 2025;

   e) DB Cargon [...]: merkittävän osuuden odotettu myynti vuosina 2025 ja 2026;

   f) [...] tarjoama factoring-rahoitusjärjestely, jossa DB Cargo myy [100–140] miljoonan euron arvosta saamisia, joiden luottoprofiili on hyvä, minkä ansiosta järjestelyn rahoituskustannukset ovat alhaiset;

   g) DB Cargon työntekijöiden yhteensä [100–140] miljoonan euron suuruisten palkkakustannusten ja irtisanomiskorvausten siirtäminen DB JobService GmbH:n kannettavaksi; kyseiset kustannukset johtuvat rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta, ja ne perustuvat työehtosopimuksiin ja DB AG -konsernin sisäisiin säännöksiin; DB JobService GmbH on konsernin työnvälitystoimisto, jolle DB AG haluaisi keskittää konsernin sisäisten ”työmarkkinoiden” hoitamisen, koska tällä tavoin työntekijöiden ja työpaikkojen yhteensaattamisessa ja irtisanomiskorvausten osalta saavutettaisiin synergioita ja kustannussäästöjä verrattuna siihen, että toimisto ulkoistettaisiin kolmansille osapuolille.

(258) Saksan viranomaisten esittämistä eri rahoituslähteistä (ks. yhteenveto taulukossa 19) koostuva tuensaajan oma rahoitusosuus rakenneuudistuksen kustannuksista olisi yhteensä 2 291 miljoonaa euroa, mikä vastaa 54:ää prosenttia rakenneuudistuksen arvioiduista kokonaiskustannuksista (4 205 miljoonaa euroa).

Taulukko 19

Yhteenveto rakenneuudistuksen kustannuksista ja rahoituslähteistä

(miljoonaa euroa)

RAKENNEUUDISTUKSEN KUSTANNUKSET	milj. euroa	RAHOITUSLÄHTEET	milj. euroa
Toteutuneet liiketoiminnan tappiot (2022–2023)	1 442	**Oma rahoitusosuus**, josta	**2 291**
Odotetut liiketoiminnan tappiot (2024)	472	Etuoikeusasemaltaan huonommat vaihtovelkakirjalainat DB AG	842
Odotetut liiketoiminnan tappiot (2025)	[…]	Luottojärjestely DB AG	325
Henkilöstöön liittyvät kustannukset (JobService GmbH)	[…]	Väliaikainen luottojärjestely DB AG	434
Muut liiketoiminnan siirtämisestä DB Cargon tytäryhtiöille aiheutuvat kustannukset	[…]	Divestoinnit	4 […]
Erääntyvien lainojen jälleenrahoitus, investoinnit, toimintamenot ja käyttöpääoma	2 020	Saamisten factoring-rahoitus	[…]
		JobService GmbH:n osuus	[…]
Rakenneuudistuksen kustannukset yhteensä	**4 205**		
		Rakenneuudistustuki, josta	**1 914**
		Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla katettu määrä (2022–2023)	1 442
		Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla katettava määrä (arvioitu, 2024)	472

([98]) Asiakirjan ”434 000 000,00 euron suuruista väliaikaista rahoitusjärjestelyä koskeva puitesopimus” (sopimuksen nimi käännetty) 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

4.1.4.2.3 Taloudelliset ennusteet perus- ja pessimistisessä skenaariossa

(259) Saksa selostaa, että DB Cargon tällä hetkellä toteuttama kattava rakenneuudistussuunnitelma perustuu oletuksiin, joiden mukaan yrityksen kannattavuus saadaan palautettua. DB Cargo laati rakenneuudistussuunnitelmansa tiiviissä yhteistyössä ulkopuolisten konsulttien kanssa, jotka toimivat suunnitelman laadinnassa neuvoantajina. Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelma on jo täytäntöönpanovaiheessa ja että DB Cargon työntekijöiden edustajien kanssa on aloitettu lakisääteiset neuvottelut henkilöstötoimenpiteistä.

(260) Saksa selostaa, että vuosia 2025–2029 koskevat perustana olevat kustannusoletukset perustuvat DB-konsernin ennusteisiin lukuun ottamatta vetureiden ja tavaravaunujen kustannuskehitystä, joihin vaikuttavat yleiset odotukset inflaatiokehityksestä. Kustannusten ennustetaan kehittyvän vuosina 2025–2029 seuraavasti:

Taulukko 20

Oletettu kustannuskehitys 2025–2029

Kustannuslaji (vuosimuutos)	2025	2026	2027	2028	2029	Yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti 2025–2029
Energia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Reitit	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB:n verkkoinfrastruktuuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Palveluostot kansainväl.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Palveluostot kotimaa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Palvelujen vaihto kansainväl.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Palvelujen vaihto kotimaa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Operatiivinen henkilöstö	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Henkilöstöön liittyvät yleiskustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut kustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 57.

(261) Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman perusskenaarion oletukset vaikuttavat DB Cargon kaikkiin liiketoimintasegmentteihin (yksittäisvaunu-, kokojuna- ja yhdistetyt kuljetukset) ja perustuvat neljään pääpilariin.

(262) Ensinnäkin esitetään tuotantojärjestelmän radikaalia muuttamista siten, että liiketoimintasegmenttien välisiä yhteyksiä puretaan, mikä vahvistaa johdon kannustimia eri liiketoiminta-alueilla. Tämä muutos vähentää toimintojen monimutkaisuutta ja parantaa siten DB Cargon tuotannon luotettavuutta ja laatua kaikissa segmenteissä. Samalla kyseinen tuotantojärjestelmään tehtävä muutos mahdollistaa yleiskustannusten vähentämisen.

(263) Toiseksi DB Cargo asettaa kannattavuuden kasvun edelle ja keskittyy niihin segmentteihin ja asiakkaisiin, joissa tai joiden suhteen sillä on kilpailukyinen markkina-asema tai se saavuttaa tällaisen markkina-aseman rakenneuudistus-suunnitelman täytäntöönpanon jälkeen eli se pystyy tuottamaan palvelun edullisimmilla kustannuksilla tai tarjoamaan ainutlaatuisen tuotevalikoiman.

(264) Kolmanneksi DB Cargo on avoin uusille mahdollisuuksille ja se etsii aktiivisesti mahdollisuuksia joustavoittaa liiketoimintaansa ja tehdä yhteistyötä kolmansien osapuolten kanssa alihankintasopimusten kautta tai luomalla yhteisyrityksiä markkinoille, jotka tarjoavat tulevia kasvumahdollisuuksia, päästäkseen siten hyötymään näistä mahdollisuuksista, jos ja kun ne toteutuvat

(265) Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmalla muutetaan merkittävästi sitä, miten yksittäisvaunukuljetukset on järjestetty. Saksa toteaa, että yhdessä yksittäisvaunukuljetuksia koskevan julkisen rahoitusohjelman kanssa tämän toimenpiteen odotetaan mahdollistavan sen, että rakenteellisesti epäedullisessa asemassa oleva yksittäisvaunukuljetusten segmentti palautuu kannattavaksi.

(266) Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman mukaan DB Cargon odotetaan perusskenaariossa saavuttavan kannattavan tason vuonna 2026 ja sen jälkeen pysyvän kannattavana (vuoden 2028 liikevoittotavoite on 251 miljoonaa euroa positiivinen ja vuoden 2030 tavoite 268 miljoonaa euroa positiivinen). Tämä tarkoittaisi 6,3 prosentin liikevoittomarginaalia sekä vuonna 2028 että vuonna 2030, mikä Saksan mukaan vastaa alan tämänhetkisiä vertailuarvoja.

(267) Perusskenaariossa on otettu huomioon, että vaikka DB Cargon markkina-asema Saksan rautateiden tavaraliikennesektorilla yleisesti tulee hyvin todennäköisesti heikkenemään entisestään (kuten aiempinakin vuosina), yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetusten segmenteissä DB Cargo odottaa absoluuttisen tuotantotason kuitenkin pysyvän tulevina vuosina suhteellisen vakaana (toisin kuin yhdistettyjen kuljetusten segmentissä, jossa tuotannon odotetaan vähenevän), mikä edistää rautateiden tavaraliikenteen kilpailukykyä ja siten rautateiden osuuden kasvua liikennemuotojakaumasta.

(268) Lisäksi Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelmassa DB Cargon työvoiman oletetaan olevan merkittävässä roolissa joustavuuden lisäämisessä ja uusien vapaaehtoisten työvuoromallien täytäntöönpanossa (uusissa työvuoromalleissa veturinkuljettajien työvuorot pitenevät, mikä korvataan rahallisesti). DB Cargon sisäinen etujen yhteensovittamista käsittelevä komitea sopi 2. lokakuuta 2024 työntekijöiden vähentämisestä 4 582 kokoaikaisella työntekijällä (noin 25 % työvoimasta verrattuna joulukuuhun 2023) joulukuun 2026 loppuun mennessä ja yhteensä 4 943 kokoaikaisella työntekijällä (noin 27 %) joulukuun 2029 loppuun mennessä.

(269) Ottaen huomioon nykyisen taloudellisen ympäristön, jossa on pulaa ammattitaitoisista työntekijöistä, jossa kestävien liikennemuotojen kysyntä yksityisellä sektorilla kasvaa ja jossa yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä tuetaan taloudellisesti, Saksa uskoo, että ulkoiset olosuhteet tukevat rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoa ja elinkelpoisuus saadaan palautettua rakenneuudistuskauden loppuun mennessä.

(270) Edellä esitetyn perusteella Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman perusskenaariossa DB Cargo pystyy palauttamaan elinkelpoisuutensa rakenneuudistuskauden loppuun (31. joulukuuta 2026) mennessä, jolloin sen nettotuloksen odotetaan olevan 95 miljoonaa euroa positiivinen.

(271) Saksa selostaa, että yhtiön odotetaan saavuttavan tällaisen taloudellisen tuloksen positiivisen liikevoiton, työvoiman rakenneuudistuksen ja tuottavuuden kasvun ansiosta: liikevoitto kääntyy positiiviseksi (+188 miljoonaa euroa) jo vuoteen 2026 mennessä, mikä johtuu tulojen kohtalaisesta lisääntymisestä ([...]) suhteessa kustannuspohjaan, jonka puolestaan odotetaan pysyvän pääosin samana rakenneuudistuskauden ajan ([...]), samalla kun toteutetaan merkittävä työvoiman rakenneuudistus ([...]) ja tuottavuus ja sen myötä liiketoiminnan joustavuus lisääntyvät (materiaalikustannukset ja muut toimintakustannukset [...]).

(272) Saksa toteaa, että tulojen kohtalainen lisääntyminen perusskenaariossa on tulosta pääasiassa edellä 4.1.4 jaksossa esitetyistä rakenneuudistussuunnitelman eri toimenpiteistä (ks. 4.1.4.1.1.2 jakso), erityisesti seuraavista:

a) Yksittäisvaunukuljetusten segmentti: Toimenpiteillä parannetaan tuotteiden laatua, mikä mahdollistaa perushintojen mukauttamisen, minkä lisäksi liittovaltion ennakoidun yksittäisvaunukuljetusten segmenttiin myöntämän tuen odotetaan osaltaan edistävän sitä, että yksittäisvaunukuljetusten segmentissä saavutetaan positiivinen tulos vuonna 2026 ja kohtuullinen kannattavuus nettotulostasolla palautuu vuonna 2027.

Hintakehitykseen vaikuttaa tuotannontekijöiden kustannusten nousu, joka siirretään hintoihin. Näiden tekijöiden lopputuloksena yksittäisvaunukuljetusten volyymin ennustetaan kasvavan vuosina 2025–2030 kohtalaisesti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti [...] %), samalla kun hintojen odotetaan nousevan tasaisesti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti [...] %). Samalla Saksa kuitenkin korostaa, että ilman liittovaltion yksittäisvaunukuljetusten segmenttiin myöntämää tukea kyseinen segmentti tuottaisi edelleen tappiota rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvistä toimenpiteistä huolimatta.

a) Kokojunakuljetusten segmentti: Tuottavuuden ja laadun parantumisen myötä DB Cargo odottaa voivansa korottaa hintoja markkinoilla kohtuullisesti (ennusteen mukainen yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti ([99]) noin [...] %). Lisäksi muuttunut maailmanpoliittinen tilanne (esimerkiksi energia- ja puolustusteollisuuden painottaminen) vaikuttaa tavaraliikenteen rakenteeseen, minkä odotetaan lisäävän mahdollisuutta lisätuloihin. Näiden tekijöiden lopputuloksena kokojunakuljetusten volyymin ennustetaan kasvavan vuosina 2025–2030 hieman (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti [...] %), samalla kun hintojen odotetaan nousevan tasaisesti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti [...] %). Hintakehitykseen vaikuttaa tuotannontekijöiden kustannusten nousu, joka siirretään hintoihin.

b) Yhdistettyjen kuljetusten segmentti: Yhdistettyjen kuljetusten segmentissä tutkitaan kumppanuusvaihtoehtoja sellaisissa markkinasegmenteissä, jotka tarjoavat tulevia kasvumahdollisuuksia, eli tässä tapauksessa yhdistettyjen merikuljetusten alasegmentissä. Yhdistettyjen merikuljetusten volyymin ennustetaan kasvavan vuosina 2025–2030 kohtalaisesti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti [...] %), samalla kun hintojen odotetaan nousevan tasaisesti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti [...] %). Hintakehitykseen vaikuttaa tuotannontekijöiden kustannusten nousu, joka siirretään hintoihin.

(273) Saksa selostaa, että kustannusten pieneneminen perusskenaariossa on tulosta pääasiassa edellä 4.1.4 jaksossa esitetyistä rakenneuudistussuunnitelman eri toimenpiteistä (ks. 4.1.4.1.1.2 jakso), erityisesti seuraavista:

a) Yksittäisvaunukuljetusten segmentti: Tuotantojärjestelmää muutetaan radikaalisti (eriyttäminen), ja DB Cargon yksittäisvaunukuljetusverkkoa tarkistetaan perusteellisesti ja se suunnitellaan uudelleen, minkä myötä muun muassa kaukokuljetusten tiheydet kasvavat, yhteys- ja jakelupalveluja tarkistetaan ja palveluvalikoimaa yhdenmukaistetaan.

b) Kokojunakuljetusten segmentti: DB Cargo pyrkii kehittymään älykkäiden logistiikkapalvelujen tarjoajaksi seuraavien toimenpiteiden avulla: i) asiakaskuntaa optimoidaan, jotta DB Cargo voi alkaa tarjota monimutkaisia ja innovatiivisia rautatieliikenneratkaisuja ja ottaa käyttöön erilliset kuljetuspalvelut tärkeille asiakkaille, ja ii) tuotannon luotettavuutta ja laatua parannetaan muun muassa erottamalla kokojunakuljetusten tuotanto yksittäisvaunukuljetusten tuotannosta ja lisäämällä tuottavuutta joustavammilla työsopimuksilla, jotka mahdollistavat veturinkuljettajien työvuorojen pidentämisen (työntekijän suostumuksella), sekä ulkoisten palveluntarjoajien käytön avulla.

c) Yhdistettyjen kuljetusten segmentti: Tuotantoa eriytetään pyrkien itsenäisiin liiketoiminta-alueisiin, joilla on erilliset resurssit. DB Cargo odottaa, että tämä lisää johdon kannustimia, kun johto on vastuussa koko palvelusta alusta loppuun, ja siten myös tehokkuutta. Keskeisiä toimenpiteitä ovat palveluvalikoiman optimointi lopettamalla vaiheittain kannattamattomat kuljetukset (esimerkiksi kuljetusmyynnin volyymia vähennetään noin [...] %:lla), muuttamalla yhdistettyjen mannerkuljetusten segmentissä tarjottavaa palveluverkkoa ja ottamalla käyttöön tarkistettu tuotantomalli, jossa poistetaan vaiheittain käytöstä nykyinen käytäntö, jossa kaikkien meriteitse kuljetettavien vaunujen lajittelu on keskitetty Mascheniin (sijaitsee lähellä Hampurin satamaa). Lisäksi prosesseja virtaviivaistetaan erityisten liiketoiminnan tarpeiden mukaan. Tämän lisäksi etujen yhteensovittamista käsittelevä komitea pääsi 2. lokakuuta 2024 sopimukseen DB Cargon nykyisten työvoimaa koskevien säännösten muuttamisesta yhdistettyjen kuljetusten osalta. Saksan mukaan tämä yksinkertaistaa merkittävästi DB Cargon yhdistettyjen kuljetusten segmentin liiketoimintamallia ja johtaa samanlaiseen tuottavuuden kasvuun kuin olisi saavutettu aiemmin tehdyllä ehdotuksella, jonka mukaan DB Cargo olisi vähentänyt vetopalvelujen tarjoamista ja siirtänyt niiden tarjoamisen vetopalveluja tarjoaville tytäryhtiöille, joiden tekemät työsopimukset ovat joustavampia ja joiden veturinkuljettajien tuottavuus on siten parempi (esimerkiksi kotipaikan ulkopuolella vietettävän terminaaliajan ja matkustusajasta maksettavien erityiskorvausten ansiosta). Saksa lisää, että lokakuussa 2024 tehdyn sopimuksen myötä DB Cargo pystyy nyt vähentämään omia veturinkuljettajia, tuotannollisia

([99]) CAGR (Compound Annual Growth Rate).

yleiskustannuksia sekä liikenteenjohtohenkilöstöä uusien työvoimaa koskevien säännösten ansiosta, jotka mahdollistavat tuottavuuden lisäämisen. Näin ollen DB Cargon ei tarvitse siirtää toimintoja vetopalveluja tarjoaville tytäryhtiöille. Toimenpiteiden myötä veturinkuljettajien määrää vähennetään noin 330 kokoaikavastaavaan verran, tuotannon suunnittelun ja yleisen ohjauksen parissa työskentelevien työntekijöiden määrää noin 130 kokoaikavastaavan verran ja liikenteenohjaushenkilöstön määrää noin 155 kokoaikavastaavan verran verrattuna näiden osastojen henkilöstömääriin heinäkuussa 2023. Tämän perusteella Saksa katsoo, että DB Cargo voi saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä myös yhdistettyjen kuljetusten segmentissä.

(274) Saksa lisää, että rakenneuudistussuunnitelman sisältämät toimenpiteet kattavat myös hallinnolliset ja tuotannolliset yleiskustannukset. Ensinnäkin Saksa odottaa, että panostamalla kasvun sijaan voittoihin ja optimoimalla palveluvalikoimaa voidaan vähentää yleiskustannuksia, kuten henkilöstöön palkkaamisesta johtuvia yleiskustannuksia ja muita henkilöstöön liittyviä kustannuksia, kuten toimistotilojen vuokrakuluja. Lisäksi Saksa selostaa, että rakenneuudistussuunnitelma sisältää myös useita tehostamistoimenpiteitä, joita ovat muun muassa tietoteknisten rakenteiden laajamittainen yhdenmukaistaminen, päällekkäisten organisaatiorakenteiden poistaminen sekä suunnittelu-, lähetys- ja liikenteenjohtomenettelyjen tarkistaminen. Näiden toimenpiteiden odotetaan pienentävän osaltaan kustannuksia ja mahdollistavan kannattavien palvelujen tarjoamisen kilpailukykyiseen hintaan. Näiden toimenpiteiden myötä henkilöstöä voidaan vähentää yli 400 kokoaikavastaavan verran verrattuna kyseisten työntekijöiden määrään heinäkuussa 2023 (tämän vähennyksen lisäksi toteutetaan edellä kuvattujen yhdistettyjä kuljetuksia koskevien toimenpiteiden mukaiset henkilöstövähennykset).

(275) Saksa myös huomauttaa, että DB Cargon rakenneuudistussuunnitelma poikkeaa aiemmista yrityksistä lisätä yhtiön tehokkuutta ja parantaa sen kannattavuutta. Saksa selittää erityisesti, että rakenneuudistussuunnitelmalla ei pyritä pelkästään parantamaan toiminnan tehokkuutta vaiheittaisilla toimenpiteillä, vaan sen tavoitteena on muuttaa DB Cargon tuotantoprosesseja sekä sen organisaatiorakennetta ja yritysstrategiaa perustavanlaatuisesti.

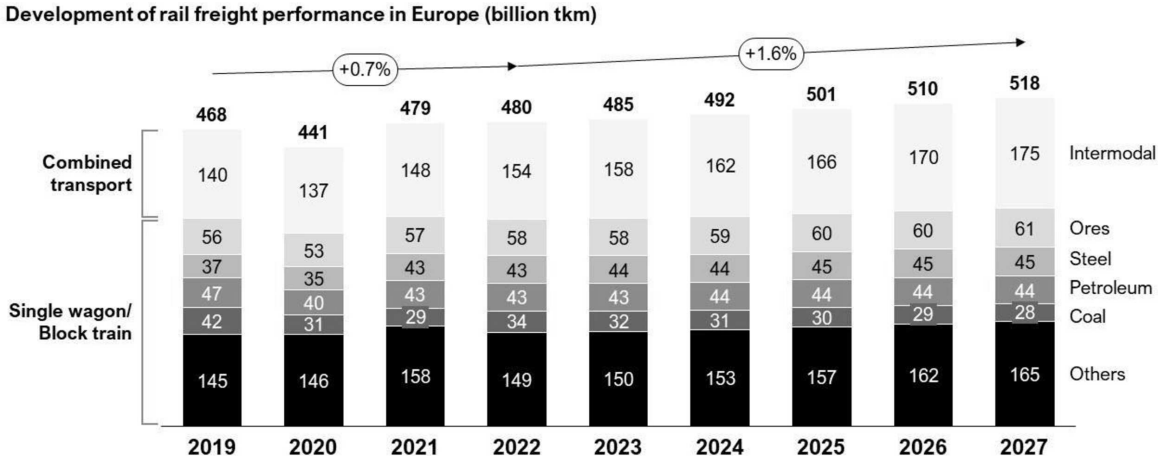
(276) Saksa lisää, että ulkoiset edellytykset rakenneuudistussuunnitelman onnistuneelle täytäntöönpanolle ovat suotuisammat kuin menneisyydessä, mikä johtuu seuraavista tekijöistä:

a) Keskeisten teollisuudenalojen kasvun lisäksi poliittisen tuen (kuten päästökauppajärjestelmien) ja rautatieinfrastruktuuriin tehtävien investointien odotetaan edistävän rautateiden tavaraliikenteen markkinoiden kasvua. Saksa toteaa, että vaikka rautateiden osuus tavaraliikenteen liikennemuotojakaumasta on pysynyt pitkään samana, nyt sekä Saksan hallitus että Euroopan komissio ovat sitoutuneet voimakkaasti lisäämään rautateiden osuutta tavaraliikenteestä, ja että mitä kiireellisemmäksi tavoitteeksi ne asettavat liikennealan hiilestä irtautumisen ilmastopolitiikoissa, sitä enemmän rautateiden tavaraliikenteeseen tehdään infrastruktuuri-investointeja ja sitä enemmän annetaan suoraa taloudellista tukea yksittäisvaunukuljetusverkon tämänhetkisten rakenteellisten haittojen tasaamiseksi kuorma-autokuljetuksiin verrattuna.

b) Lisäksi Saksa toteaa, että hiilineutraalien liikennemuotojen kysyntä yksityisellä sektorilla kasvaa samaa tahtia julkisen sektorin kysynnän kanssa, minkä pitäisi lisätä nykyisten ja tulevien asiakkaiden halukkuutta maksaa rautateiden tavaraliikenneratkaisuista ja minkä Saksa odottaa siten vahvistavan rautatiekuljetusten kilpailuasemaa liikennemuotojen välisessä kilpailussa maantieliikenteeseen nähden.

c) Saksa myös toteaa DB Cargon henkilöstön ikärakenteen muuttuvan tällä hetkellä nopeasti, mikä tukee rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoa, sillä yhtiöön laajojen rekrytointiohjelmien yhteydessä 1980-luvulla palkatut työntekijät ovat nyt jäämässä eläkkeelle (vuotuinen eläköitymisaste on yli 3,5 %) ja tämä prosessi jatkuu 2020-luvun loppuun asti. Saksan mukaan tämä prosessi tukee DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaa vähentämällä tarvetta irtisanoa tarpeetonta henkilöstöä.

(277) Edellä esitetyistä tekijöistä seuraa, että vaikka ulkoiset olosuhteet, kuten kauppakonfliktit ja covid-19-pandemia, ovat johtaneet taloudellisen toiminnan vähenemiseen ja siten rautateiden tavaraliikenteen kysynnän hienoiseen vähenemiseen lähimenneisyydessä (kuten muissakin tavaraliikenteen segmenteissä), tulevina vuosina rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden odotetaan jälleen kasvavan (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti 1,6 % vuosina 2022–2027).



Lähde: Saksan 31. lokakuuta 2023 toimittamat tiedot, s. 58 ja s. 2024 sekä konsulttiyritys SCI/Verkehriltä saadut tiedot.

(278) Tarkastellessaan kutakin liiketoimintasegmenttiä erikseen Saksa esittää seuraavat huomautukset volyymin kasvusta:

a) Yksittäisvaunu-/kokojunakuljetukset: Saksa selittää, että yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetuksina kuljetetaan monenlaisia tavaroita. Muutamia yleisimpiä kuljetettavia tavararyhmiä ovat malmi, teräs, öljy, hiili, kemikaalit, autot, jätteet ja kulutustavarat. Yhdistettyjen kuljetusten tapaan myös yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetuksiin ovat viime vuosina vaikuttaneet makrotaloudelliset häiriöt, joiden seurauksena kyseiset kuljetukset vähenivät 7 prosenttia vuonna 2020 mutta elpyivät sitten seuraavana vuonna (2021: 8,6 %).

b) Rautateiden tavaraliikenteen volyymin odotetaan kokonaisuudessaan kasvavan vuosina 2022–2027 kohtuullisesti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti 0,8 %). Saksan mukaan volyymien kasvun taustalla on kuljetettavia tuotteita tuottavien teollisuudenalojen kehitys. Joidenkin edellä lueteltujen raaka-aineiden (erityisesti malmin ja hiilen) kysyntä ei ole kaikkialla Euroopassa kasvussa, mikä johtuu talouden siirtymästä kohti puolivalmisteiden tuotantoa sekä uusiutuviin energialähteisiin liittyvästä kehityssuuntauksesta. Tämän seurauksena kokojuna- ja yksittäisvaunukuljetusten kysynnän odotetaan näillä sektoreilla pysyvän vakaana tai vähenevän. Muiden tuoteryhmien (kuten teräksen, kemikaalien, autojen ja kulutustavaroiden) odotetaan kuitenkin luovan lisäkysyntää kokojuna- ja yksittäisvaunukuljetuksille. Esimerkiksi autoteollisuuden odotetaan kasvavan voimakkaasti (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti 8,6 % vuosina 2022–2027) sen toipuessa aiemmista haasteista, kuten toimitusketjujen häiriöistä. Samaan aikaan kehittymässä on myös uusia markkinoita, joiden odotetaan tarjoavan lisää kasvumahdollisuuksia rautateiden tavaraliikenteen alalle. Esimerkkeinä tällaisista uusista liiketoimintamahdollisuuksista Saksa mainitsee rautateitä ja putkia hyödyntävät kuljetusratkaisut vihreän vedyn alalla, jolla tarvitaan rautatieyhteyksiä nykyisten putkiverkostojen aukkokohtien kattamiseksi, logistiikkaratkaisut autonakkujen tuotantoa varten sekä Euroopan terästeollisuuden hiilestä irtautumisen ja siihen liittyvät uudet kiertotalousratkaisut, joiden myötä romumetallien rooli teräksen tuotannossa kasvaa merkittävästi tulevina vuosina. Tämän kehityksen seurauksena kuljetusmäärät kasvavat, mikä voi johtaa rautateiden tavaraliikenteen elpymiseen.

c) Yhdistetyt kuljetukset: Saksan mukaan yhdistetyt kuljetukset muodostavat kolmanneksen Euroopan rautateiden tavaraliikenteen markkinoista ja suuri osa koko sektorin kasvusta perustuu nimenomaan yhdistettyihin kuljetuksiin, joiden kasvuluvut ovat olleet historiallisesti keskimääräistä parempia: covid-19-pandemian jälkeen yhdistettyjen kuljetusten ala elpyi voimakkaasti kasvaen 8,6 prosenttia vuonna 2021 ja 3,2 prosenttia vuonna 2022, ja yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti oli 4,2 prosenttia vuosina 2017–2022. Saksa selostaa, että kasvun odotetaan pysyvän voimakkaana myös tulevina vuosina (yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti 2,6 % vuosina 2022–2027), mikä johtuu pääasiassa BKT:n kasvusta. Lisäksi Saksa toteaa, että yhdistettyjen kuljetusten ala hyötyy erityisesti valmiiden tavaroiden kuljetusmäärien kasvusta, meriliikenteen lisääntymisestä Euroopan tärkeimmissä satamissa, konttikuljetusten lisääntymisestä ja puoliperävaunujen uusista käsittelyteknologioista. Myös yhdistettyjen kuljetusten saatavuus paranee (erityisesti terminaaleihin tehtävien) infrastruktuuri-investointien myötä, jotka mahdollistavat kapasiteetin lisäämisen kysynnän kasvun mukaisesti.

(279) Saksa toteaa, että kun otetaan huomioon edellä kuvatut markkinoiden kasvuodotukset, DB Cargon kuljetusvolyymien kasvua koskevat oletukset ovat varovaisia ja ettei DB Cargon lyhyen ja keskipitkän aikavälin kasvu perustu yksittäisvaunukuljetuksen markkinavetoiseen kasvuun. Saksa katsoo, että kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten segmenteissä DB Cargon suunnitelmat ovat markkinoiden kasvuvauhtia maltillisempia.

(280) Saksa lisää, että edellä esitettyjä rakenneuudistussuunnitelmaan liittyviä seikkoja arvioitaessa on otettava huomioon paitsi intermodaalisten kuljetusten alalla käytävä voimakas kilpailu maantiekuljetusten kanssa myös se, että rautateiden tavaraliikennemarkkinat itse ovat erittäin kilpaillut. Tässä yhteydessä Saksa selittää, että DB Cargon kanssa kilpailevien toimijoiden yhteenlaskettu osuus rautateiden tavaraliikenteen määrästä Saksassa on 57 prosenttia (tonnikilometreinä vuonna 2022), mikä on merkittävä osuus muihin Euroopan jäsenvaltioihin verrattuna. Saksa toteaa tältä osin, että vaikka DB Cargo on perinteisesti ollut markkinoiden johtava vakiintunut toimija, sen osuus Saksan rautateiden tavaraliikenteen kuljetusvolyymeista on toiseksi pienin verrattuna kaikkien niiden jäsenvaltioiden vakiintuneiden toimijoiden osuuksiin, joissa DB Cargo toimii. Saksa lisää, että esimerkiksi LINEASin osuus Belgian markkinoista on 57 prosenttia, Groupe SNCF:n osuus Ranskan markkinoista 67 prosenttia ja CD Cargon osuus Tšekin markkinoista 65 prosenttia. DB Cargon osuus Saksan rautateiden tavaraliikenteen kuljetusvolyymeista on puolestaan supistunut 11 prosenttiyksikköä vuodesta 2016.

4.1.4.2.3.1 Perusskenaarion mukaiset talousluvut

(281) Edellä esitettyjen, DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteissa käytettyjen oletusten osalta Saksa toteaa, että rakenneuudistussuunnitelman perusskenaariossa on otettu huomioon useita vuosina 2023 ja 2024 vaikuttaneita tapahtumia ja kehityssuuntauksia, kuten veturinkuljettajien lakot (tammi-huhtikuussa 2024), liittovaltion tukiohjelmiin myöntämien talousarviomäärärahojen leikkaukset, talouden hidastumisesta, inflaatiosta ja palkankorotuksista johtunut volyymien negatiivinen kehitys (myös ilman lakon vaikutuksia), mukaan lukien kuljetusmäärien väheneminen sen seurauksena, että kustannusten nousu siirrettiin hintoihin, sekä hintakilpailun lisääntyminen ja joidenkin DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden viivästyminen. Saksan mukaan perusskenaarioon sisältyy tältä osin myös vastatoimenpiteitä (ks. johdanto-osan 242 kappale), joilla pyritään torjumaan näiden tapahtumien kielteisiä vaikutuksia, jotta DB Cargo saa palautettua elinkelpoisuutensa rakenneuudistuskauden aikana.

(282) Taulukossa 21 esitetään perusskenaarion mukaiset määrät DB Cargon rakenneuudistuskauden (1. tammikuuta 2022–31. joulukuuta 2026) ennustetun tuloslaskelman muodossa.

Taulukko 21

DB Cargon tuloslaskelma perusskenaariossa

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Tulot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muu liikevoitto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulot yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materiaalikustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Henkilöstökulut	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut toimintakustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Yritysten väliset palvelut	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Käyttökate (EBITDA)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poistot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettokorko	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sijoitusten tuotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut rahoitustuotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Satunnaiset tuotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulos ennen veroja (EBT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulos verojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Voittojen ja tappioiden siirto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettotulos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 16.

(283) Kuten taulukosta 21 käy ilmi, Saksa odottaa DB Cargon liikevoiton olevan edelleen tappiollinen (–348 miljoonaa euroa) vuonna 2024, mutta vuodesta 2026 alkaen DB Cargon liikevoitto on rakenneuudistussuunnitelman perusskenaariossa positiivinen, alkuun [...] miljoonaa euroa rakenneuudistuskauden loppuun mennessä (vuoden 2026 lopussa). Liikevoiton kääntyminen positiiviseksi johtuu yleisesti ottaen uusista tuotantomalleista, jotka mahdollistavat tuottavuuden parantamisen ja henkilöstökustannusten leikkaamisen kuljetusvolyymien supistuessa.

(284) Myös nettotulos pysyy suunnitelman mukaan negatiivisena vuoteen 2025 asti ([...] euroa), mutta senkin odotetaan kääntyvän positiiviseksi rakenneuudistuskauden loppuun mennessä ([...] euroa) ja sen jälkeen kasvavan tasaisesti.

(285) DB Cargon ennustettujen taselukujen (ks. taulukko 22) osalta Saksa odottaa DB Cargon oman pääoman pysyvän positiivisena koko rakenneuudistuskauden ajan (1. tammikuuta 2022–31. joulukuuta 2026) ja sen jälkeen.

Taulukko 22

DB Cargon tase perusskenaariossa

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Varat yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pitkäaikaiset varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aineettomat hyödykkeet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitusvarat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lyhytaikaiset varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Varastot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Myyntisaamiset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut saamiset ja varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitussaamiset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käteisvarat ja muut rahavarat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vastattavaa yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oma pääoma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Velat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Varaukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitusvelat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostovelat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut velat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 17.

(286) Saksa toteaa DB Cargon ennustettujen tilinpäätöslaskelmien perusteella, että tärkeimpien DB Cargon taloudellista tulosta kuvaavien suhdelukujen odotetaan kehittyvän rakenneuudistuskauden aikana taulukossa 23 esitetyllä tavalla.

Taulukko 23

DB Cargon rakenneuudistussuunnitelma – perusskenaario

Taloudellista tulosta kuvaavat suhdeluvut rakenneuudistuskaudella ja sen jälkeen

(miljoonaa euroa)

Keskeiset tulosindikaattorit	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Sijoitettu pääoma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oma pääoma (vuoden lopussa)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Velat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kassatilanne (vuoden lopussa)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oman pääoman tuotto (%) (ilman voittojen ja tappioiden siirtoa) (1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sijoitetun pääoman tuotto (%) (2)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Oman pääoman tuotto (RoE) = Tulos verojen jälkeen (EAT) / Oma pääoma.
(2) Sijoitetun pääoman tuotto (RoCE) = liikevoitto / sijoitettu pääoma.
Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 19.

(287) Saksa toteaa, että kuten edellä olevasta taulukosta 23 käy ilmi, DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman perusskenaariossa DB Cargon taloudellista tulosta kuvaavat suhdeluvut paranevat rakenneuudistuskauden aikana ja yhtiön sijoitetun pääoman tuoton odotetaan ylittävän sen painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen ([100]) rakenneuudistuskauden loppuun mennessä.

(288) Jäljempänä olevassa taulukossa 24 esitetään joidenkin DB Cargon Euroopan unionissa toimivien kilpailijoiden viimeisimmät (vuosien 2021 ja 2023) kannattavuusluvut. Vertailussa on mukana kolme erilaista toimijaryhmää, jotka eroavat toisistaan tuotteidensa markkinakattavuuden osalta ja joilla kullakin on erilainen kannattavuusprofiili: i) yksittäisvaunukuljetuspalveluja tarjoavat ja muut toimijat, jotka toimivat useissa segmenteissä, ii) vetopalvelujen tarjoajat ja iii) integroituneet yhdistettyjen kuljetusten tarjoajat.

(289) Saksan toimittamien tietojen mukaan liikevoittomarginaali vertaisryhmässä, joka koostuu erilaisista eurooppalaisista rautateiden tavaraliikenteen harjoittajista, oli vuosina 2021–2023 keskimäärin 2 prosenttia (myös mediaaniarvo oli 2 %). Vuonna 2025 DB Cargon liikevoittomarginaalin ennustetaan olevan [...] prosenttia, mikä on hieman alle alan keskiarvon. DB Cargo odottaa kuitenkin parantavansa liikevoittomarginaaliaan [...] prosenttiin muutoskauden eli joulukuun 2026 loppuun mennessä. Tällöin DB Cargon liikevoittomarginaali ylittäisi niiden yhdistettyä liiketoimintaa harjoittavien toimijoiden alaryhmän liikevoiton, jotka eivät tarjoa yksittäisvaunukuljetuspalveluja (kyseisen ryhmän liikevoittomarginaali oli keskimäärin 5 %).

([100]) Saksan mukaan DB Cargon painotettu keskimääräinen pääomakustannus (WACC) on [...] prosenttia. Painotettu keskimääräinen pääomakustannus saadaan kertomalla velan ja oman pääoman kustannukset niiden painotuksilla. Oman pääoman kustannus (20 %) on laskettu CAPM-mallilla, ja se muodostuu seuraavista: i) riskitön korko 2,5 prosenttia ja ii) yrityskohtainen riskipreemio, joka on saatu kertomalla markkinariskipreemio ([...] %) beetakertoimella ([...]). Velan kustannukseksi oletetaan sisäisen luottoluokituksen ”[…]” perusteella 4,5 prosenttia. Velan painotus perustuu tilivuoden 2024 lopun odotettuun velkatasoon ([...] miljoonaa euroa) sekä oman pääoman määrään ([...] miljoonaa euroa). Tämän perusteella velan suhde omaan pääomaan on 370 prosenttia. Saksa toteaa, että näiden oletusten perusteella DB Cargon painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen ennustetaan olevan noin [...] prosenttia.

Taulukko 24

Vertaisryhmän keskeiset indikaattorit 2021–2023

Nimi	Maa	Liiketoimintasegmentti	Tuotot 2023 (miljoonaa euroa) (1)	Liikevoittomarginaali, keskiarvo (2021–2023)
ČD Cargo	Tšekki	Useita segmenttejä (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Itävalta	Useita segmenttejä (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovakia	Useita segmenttejä (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Puola	Useita segmenttejä (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Saksa	Useita segmenttejä (BT, CT)	250 (1)	4 %2
LINEAS	Belgia	Useita segmenttejä (SW, BT, CT)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Ruotsi	Useita segmenttejä (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Ranska	Useita segmenttejä (SW, BT, CT)	730	– 3 %
RheinCargo	Saksa	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Saksa	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Saksa	TOC	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Tšekki	Integroitunut yhdistettyjen kuljetusten tarjoaja	621	16 %
PCC Intermodal	Puola	Integroitunut yhdistettyjen kuljetusten tarjoaja	136	6 %
boxXpress	Saksa	Integroitunut yhdistettyjen kuljetusten tarjoaja	129	2 %
Loconi	Puola	Integroitunut yhdistettyjen kuljetusten tarjoaja	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Sveitsi	Integroitunut yhdistettyjen kuljetusten tarjoaja	740	1 %
Naviland Cargo	Ranska	Integroitunut yhdistettyjen kuljetusten tarjoaja	167 (1)	6 %
Aritmeettinen keskiarvo			***508***	***2 %***
Mediaani			***426***	***2 %***
Aritmeettinen keskiarvo – useissa segmenteissä toimivat, jotka eivät tarjoa yksittäisvaunupalveluja			***432***	***5 %***

Huomautus: SW – Single Wagon, yksittäisvaunukuljetukset; BT – Block Train, kokojunakuljetukset; CT – Combined Transport, yhdistetyt kuljetukset; TOC – Train Operating Company, raideliikenteen harjoittaja

(1) Viimeisimmät saatavilla olevat tiedot vuodelta 2022.

(2) Vuosien 2021 ja 2022 liikevoittomarginaalien keskiarvo (ks. alaviite 1 edellä).

(3) Metrans on osa HHLA:n intermodaalisten kuljetusten segmenttiä, ja sen osuus HHLA:n tuloista kyseisessä segmentissä oli yli 95 prosenttia vuonna 2023.

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 27.

4.1.4.2.3.2 Pessimistisen skenaarion mukaiset talousluvut

(290) Saksa selostaa, että DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman pessimistinen skenaario perustuu perusskenaarioon, jota on mukautettu tiettyjen mahdollisten kielteisten kehityskulkujen mukaisesti.

(291) Yhteenveto pessimistisessä skenaariossa huomioon otetuista mahdollisista kielteisistä kehityskuluista esitetään taulukossa 25.

Taulukko 25

DB Cargon pessimistisessä skenaariossa huomioon otetut riskit

Pessimistisessä skenaariossa huomioon otetut riskit (2024)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Liittovaltion rautateiden tavaraliikenteen tukiohjelmiin myöntämien määrärahojen vähenemiseen liittyvä nettoriski	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Yksittäisvaunukuljetusten rahoitusohjelman supistuminen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Suuremmat toimintakustannukset sen seurauksena, että DB InfraGO panee TAF/TSI-järjestelmän täytäntöön viiveellä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Kuljetusvolyymien suunniteltua vähäisempi kasvu, kun radan käyttöoikeuksiin ja vaihtotyöjärjestelmiin liittyvien maksujen korotus siirretään eteenpäin asiakkaille, ja Saksan terästeollisuuden heikon taloustilanteen pitkittymisen vuoksi (vaikutus liikevoittoon pelkästään muuttuvien kustannusten, erityisesti radan käyttöoikeusmaksujen ja energiakustannusten, poistamisen jälkeen)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Kaikki toteutuneet riskit	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 53.

(292) Saksa toteaa, että kuten taulukosta 25 käy ilmi, pessimistisessä skenaariossa on otettu huomioon jo perusskenaarioon sisältyvien riskien lisäksi muun muassa riski siitä, että liittovaltion tukiohjelmia supistetaan edelleen ja kuljetusvolyymi kasvaa Saksan terästeollisuuden heikon taloustilanteen pitkittymisen vuoksi perusskenaariossa oletettua vähemmän.

(293) Saksan mukaan pessimistisen skenaarion toteutumisen varalle on myös määritetty vastatoimia. Näiden vastatoimien (jotka koostuvat pääasiassa kustannusten ja henkilöstön lisävähennyksistä sekä veturien myynti- ja takaisinvuokraus-järjestelyistä) odotetaan lieventävän edellä lueteltuja pessimistiseen skenaarioon sisältyviä ylimääräisiä riskejä jäljempänä olevassa taulukossa esitetyllä tavalla.

Taulukko 26

DB Cargon pessimistiseen skenaarioon sisältyvät vastatoimenpiteet

Pessimistiseen skenaarioon sisältyvät vastatoimenpiteet	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Liikevoitto perusskenaariossa (2024)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Kaikki toteutuneet riskit	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Operatiiviset vastatoimet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Pessimistiseen skenaarioon sisältyvät vastatoimenpiteet	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Veturien myynti ja takaisinvuokraus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto pessimistisessä skenaariossa (2024)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 55.

(294) Vastatoimien avulla DB Cargon pitäisi pystyä muuttumaan kannattavaksi vuonna 2026 (suunnitelman mukainen liikevoitto [...] euroa) ja pysymään kannattavana sen jälkeen, vaikka sen liikevoitto olisi vuonna 2025 negatiivinen ([...] euroa), kuten jäljempänä esitetty DB Cargon pessimistisen skenaarion mukainen tuloslaskelmaennuste vahvistaa:

Taulukko 27

DB Cargon tuloslaskelma pessimistisessä skenaariossa

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Tulot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muu liikevoitto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulot yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materiaalikustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Henkilöstökulut	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut toimintakustannukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Yritysten väliset palvelut	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökate (EBITDA)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poistot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoitto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liikevoittomarginaali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettokorko	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sijoitusten tuotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Muut rahoitustuotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Satunnaiset tuotot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulos ennen veroja (EBT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulos verojen jälkeen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Voittojen ja tappioiden siirto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettotulos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 22. marraskuuta 2024 toimittamat huomautukset (lopullinen rakenneuudistussuunnitelma), s. 49.

(295) Vaikka DB Cargon nettotulos pysyy pessimistisessä skenaariossa merkittävästi negatiivisena vuoteen 2025 asti ([...] euroa), Saksa odottaa sen kääntyvän rakenneuudistuskauden loppuun mennessä positiiviseksi ([...] euroa) ja sen jälkeen kasvavan tasaisesti.

(296) DB Cargon pessimistisen skenaarion mukaisten ennustettujen taselukujen (ks. taulukko 28) osalta Saksa odottaa DB Cargon oman pääoman pysyvän positiivisena koko rakenneuudistuskauden ajan ja sen jälkeen.

Taulukko 28

DB Cargon tase pessimistisessä skenaariossa

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Varat yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pitkäaikaiset varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aineettomat hyödykkeet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitusvarat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lyhytaikaiset varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Varastot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(miljoonaa euroa)

	Toteutunut 2021	Toteutunut 2022	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Myyntisaamiset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut saamiset ja varat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitussaamiset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käteisvarat ja muut rahavarat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vastattavaa yhteensä	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oma pääoma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Velat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Varaukset	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rahoitusvelat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostovelat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muut velat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Lähde: Saksan 31. lokakuuta 2024 esittämät huomautukset, s. 49 ja 50.

(297) Saksa toteaa edellä esitettyjen DB Cargon ennustettujen tilinpäätöslaskelmien perusteella, että tärkeimpien DB Cargon taloudellista tulosta kuvaavien suhdelukujen odotetaan kehittyvän rakenneuudistuskauden aikana alla olevassa taulukossa esitetyllä tavalla.

Taulukko 29

DB Cargon rakenneuudistussuunnitelma – pessimistinen skenaario

Taloudellista tulosta kuvaavat suhdeluvut rakenneuudistuskaudella

Keskeiset tulosindikaattorit *(miljoonaa euroa)*	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Sijoitettu pääoma	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oma pääoma (vuoden lopussa)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Velat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kassatilanne (vuoden lopussa)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käyttökatemarginaali (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Keskeiset tulosindikaattorit *(miljoonaa euroa)*	Toteutunut 2023	Ennuste 2024	Suunniteltu 2025	Suunniteltu 2026	Suunniteltu 2027	Suunniteltu 2028	Suunniteltu 2029	Suunniteltu 2030
Liikevoittomarginaali (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oman pääoman tuotto (%) (ilman voittojen ja tappioiden siirtoa) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sijoitetun pääoman tuotto (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Oman pääoman tuotto (RoE) = Tulos verojen jälkeen (EAT) / Oma pääoma.
([2]) Sijoitetun pääoman tuotto (RoCE) = liikevoitto / sijoitettu pääoma.
Lähde: Saksan 31. lokakuuta 2024 esittämät huomautukset, s. 50.

(298) Saksa toteaa, että kuten edellä olevasta taulukosta 29 käy ilmi, DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman perusskenaariossa DB Cargon taloudellista tulosta kuvaavat suhdeluvut paranevat rakenneuudistuskauden aikana ja yhtiön sijoitetun pääoman tuoton odotetaan ylittävän sen painotetun keskimääräisen pääomakustannuksen rakenneuudistuskauden loppuun mennessä.

4.1.5 *Kilpailun ja kaupan vääristymistä rajoittavat toimenpiteet*

(299) Komission kanssa käytyjen lukuisten keskustelujen jälkeen Saksa esittää jäljempänä lueteltuja toimenpiteitä rakenneuudistustuesta kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kielteisten vaikutusten lieventämiseksi. Kyseiset toimenpiteet on lisätty muutossuunnitelmaan, ja niiden on tarkoitus olla voimassa 31. joulukuuta 2026 saakka.

4.1.5.1 Liiketoimintaa koskevat yleiset sitoumukset

(300) Saksa sitoutuu varmistamaan yhtiöoikeutensa tarjoamien mahdollisuuksien rajoissa, että DB Cargo harjoittaa liiketoimintaansa muutossuunnitelman täytäntöönpanon aikana varovaisesti, järkevästi ja kestävästi pyrkien palauttamaan ja säilyttämään pitkän aikavälin elinkelpoisuuden muutossuunnitelman määräysten mukaisesti.

(301) Lisäksi Saksa sitoutuu varmistamaan, ettei DB Cargo käytä tarkasteltavana olevan tuen myöntämistä tai tuesta koituvia etuja markkinointitarkoitukseen.

4.1.5.1.1 Hankintakielto

(302) Saksa varmistaa BHO:n 65 §:n mukaisten mahdollisuuksiensa rajoissa, ettei DB Cargo hanki yritysten osakkeita rakenneuudistuskauden aikana. Tämä koskee soveltuvin osin myös varojensiirron kautta tapahtuvia yritysostoja.

(303) Yritysostokielto ei koske konsernin sisäisiä divestointeja eikä konsernin sisäistä rakenneuudistusta.

(304) DB Cargo voi hankkia yritysten osakkeita poikkeuksellisissa olosuhteissa komission etukäteissuostumuksella, erityisesti silloin, kun se on tarpeen DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi tai muista pakottavista syistä, kuten valtion turvallisuusetujen vuoksi (esimerkiksi Bundeswehrin kuljetuksiin liittyvät ostot). Tämä ei rajoita SEUT-sopimuksen 346 artiklan soveltamista.

4.1.5.1.2 Osakkeiden myynti

(305) Saksa sitoutuu varmistamaan BHO:n 65 §:ssä säädettyjen mahdollisuuksien rajoissa, että DB Cargo myy jäljempänä kuvatut omistusosuudet riippumattomalle ostajalle [...]. Termeillä ”myynti”, ”divestointi” ja ”luovutus” tarkoitetaan yrityksen osakkeiden siirron lisäksi myös yrityksen omaisuuserien siirtoa.

a) seuraavilla terminaalialueilla toimivien yksiköiden osakkeista luopuminen:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […];

f) […];

b) yhdistettyihin merikuljetuksiin [...] liittyvästä merkittävästä vähemmistöosuudesta luopuminen (mukaan lukien [...] veturista luopuminen);

c) seuraavien logistiikka-alan tytäryhtiöiden omistusosuuksista luopuminen:

a) […];

b) […];

c) […].

(306) Omaisuuseristä luopuminen toteutetaan syrjimättömästi taloudellisten periaatteiden mukaisesti ja markkinaehtoisten myyjän antamien takausten (”vahvistusilmoitukset ja takuut”) kera.

(307) Omaisuuseristä luopuminen toteutetaan mahdollisimman pian, viimeistään [...]. Myynnin katsotaan tapahtuneen sinä päivänä, jona oikeudellisesti sitova ostosopimus, jäljempänä ’myyntisopimus’, allekirjoitetaan. Jos kyseessä on osien myynti useille ostajille, myyntipäivä on päivä, jona viimeinen myyntisopimus on tehty.

(308) Velvoitetta luopua yhtiöiden osakkeista sovelletaan kuitenkin vain sillä edellytyksellä, että luopuminen ei vaaranna taloudellista elinkelpoisuutta ja siten rakenneuudistussuunnitelman toteutumista. Tämä tarkoittaa seuraavaa:

a) […];

b) […];

c) […].

(309) Saksa varmistaa BHO:n 65 §:ssä säädetyn menettelyn mukaisesti mahdollisuuksien mukaan, että DB Cargo aloittaa myyntimenettelyn riittävän varhaisessa vaiheessa, jotta myynneille asetettuja määräaikoja noudatetaan.

(310) Ostajaa koskevat seuraavat vaatimukset:

a) ostajan on oltava riippumaton DB AG:stä ja DB Cargosta;

b) ostajalla on oltava tarvittavat taloudelliset resurssit ja kannustimet ja tarvittava asiantuntemus hankittavan liiketoiminnan tai hankittavien omaisuuserien ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi kilpailukykyisesti;

c) osto ei saa komission käytettävissä olevien tietojen perusteella aiheuttaa ilmeisiä kilpailuongelmia eikä myöskään vaaraa sitoumusten täytäntöönpanon viivästymisestä. Erityisesti todetaan, että on voitava kohtuudella odottaa, että ostaja saa kaikki tarvittavat viranomaishyväksynnät luovutettavan liiketoiminnan ostamiseksi.

(311) Odottamattomien viivästysten tapauksessa komissio voi pyynnöstä sallia myyntiajan pidentämisen. Saksan on esitettävä tällainen pyyntö hyvissä ajoin ja joka tapauksessa vähintään kaksi viikkoa ennen alkuperäisen täytäntöönpanomääräajan päättymistä.

(312) Jos [...] näyttää siltä, että edellä mainittuja luovutuksia tai niiden osia ei voida toteuttaa [...] mennessä, Saksa ja DB Cargo voivat esittää kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi vaihtoehtoisia, vastaavan laajuisia toimenpiteitä, jotka on toimitettava komission hyväksyttäväksi.

(313) DB Cargon on siirron toteutumiseen saakka huolehdittava asianmukaisesti toimivalta elinkeinonharjoittajalta (ordentlicher Kaufmann) edellytettävää huolellisuutta noudattaen, että luovutettava liiketoiminta säilyttää taloudellisen elinkelpoisuutensa, myyntikelpoisuutensa ja kilpailukykynsä, ja minimoitava riski siitä, että kyseinen liiketoiminta menettää kilpailupotentiaalinsa. DB Cargon on erityisesti

a) pidättäydyttävä tekemästä mitään, millä voisi olla merkittävä kielteinen vaikutus luovutettavan liiketoiminnan arvoon, johtamiseen tai kilpailukykyyn, ja muuttamasta liiketoiminnan luonnetta ja laajuutta, sen teknistä tai kaupallista strategiaa tai investointilinjaa;

b) osoitettava tai järjestettävä riittävät resurssit luovutettavien omaisuuserien kehittämiseen olemassa olevien liiketoimintasuunnitelmien pohjalta ja näitä suunnitelmia noudattaen;

c) toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet ja muun muassa luotava asianmukaiset kannustimet (tavallisia asianomaisella alalla), joilla ehkäistään työntekijöiden irtisanoutumista luovutettavista liiketoimintayksiköistä, tai käynnistettävä tällaisten toimenpiteiden ja kannustinten luominen sekä pidättäydyttävä palkkaamasta tai siirtämästä asianomaista henkilöstöä DB Cargon jäljelle jääviin liiketoimintayksiköihin.

4.1.5.2 Toimenpiteet kilpailun vahvistamiseksi (palveluostot)

(314) Saksa sitoutuu varmistamaan, että DB Cargo lisää kotimaan kaukoliikenteen kokojunakuljetuspalvelujen ostoja ulkopuolisilta kolmansilta osapuolilta. Tämän mukaisesti DB Cargo lisää vuositasolla ulkoisten palveluntarjoajien kautta tarjoamiensa junakilometrien osuutta […] kaikista Saksassa tarjoamistaan kaukoliikenteen kokojunakuljetusten junakilometreistä rakenneuudistuskauden loppuun mennessä. Vuonna 2024 DB Cargon odotetaan tarjoavan Saksassa yhteensä 27,7 miljoonaa junakilometriä, josta sen omilla tuotantoresursseilla tarjottujen junakilometrien määrän odotetaan olevan 24,4 miljoonaa. Ulkopuolisten rautatieyritysten DB Cargon puolesta (palveluostojen kautta) tarjoamien junakilometrien määrän odotetaan olevan 3,3 miljoonaa.

(315) Johdanto-osan 314 kappaleessa määritetty tavoite edellyttää, että rakenneuudistussuunnitelman perusskenaarion mukainen kokojunasegmentin odotettu junakilometrimäärä saavutetaan. Jos liiketoiminta kehittyy kielteisesti eikä odotettua junakilometrimäärää saavuteta, tavoitetta lasketaan seuraavasti: Jos odotettu junakilometrimäärä alittaa tavoitteen vähintään [...] prosentilla (tai [...] prosentilla; ks. johdanto-osan 314 kappale), alihankintavelvoitetta ei ole. Jos tavoite alittuu tätä pienemmällä prosenttimäärällä, alihankinnan prosenttiosuutta, johon DB Cargo sitoutuu, pienennetään suhteellisesti, esimerkiksi jos kalenterivuoden aikana saavutetaan vain [...] prosenttia odotetusta junakilometrimäärästä, ulkoistettavien junakilometrien määrä on vähintään [...] prosenttia. Tällä mekanismilla varmistetaan, että jos DB Cargon kotimaan kaukoliikenteen vuotuista junakilometrimäärää kokojunasegmentissä ei saavuteta, tämä ei johda olemassa olevan junakapasiteetin tyhjänajon (Leerlauf) lisääntymiseen ja siten kannattavuuden heikkeneminen entisestään.

(316) Palveluostot toteutetaan markkinaehtoisesti seuraavien perusperiaatteiden mukaisesti:

a) Palveluntarjoajat valitaan taloudellisten periaatteiden mukaisesti ja syrjimättömästi. Sopimukset palveluntarjoajien kanssa tehdään liiketoiminnan vaatimusten mukaisesti.

Palveluntarjoajien on etenkin täytettävä kaikki DB Cargon asiakkaiden asettamat laatuvaatimukset.

b) DB Cargo aikoo kehottaa soveltuvia toimittajia kaikkialta EU:sta tarjoamaan laajempia ostopalvelupaketteja, ja jos ensimmäisellä kierroksella löytyy useampi kuin yksi alihankittaviksi suunniteltujen palvelujen tuottajaksi soveltuva toimittaja, se pyrkii saamaan vähintään kaksi tarjousta. Avoimuuden varmistamiseksi hylätyille tarjoajille ilmoitetaan asianmukaisesti niiden tekemien tarjousten hylkäämisestä ja annetaan asianmukaiset perustelut hylkäämiselle. Edellisessä virkkeessä kuvatut velvoitteet koskevat vain tarjouksen jättäneitä toimittajia.

c) Palveluntarjoajien on oltava vakiintuneita tai potentiaalisesti tehokkaasti toimivia sekä riippumattomia kilpailijoita, joilla on tarvittavat taloudelliset resurssit ja todistetusti tarvittavaa kokemusta kotimaan kaukoliikenteen kokojunapalvelujen tarjoamiseksi. Sopimusten tekemisessä noudatetaan markkinoilla tavanomaisesti sovellettavia vaatimuksia, toisin sanoen DB Cargolla on oikeus evätä tarjous esimerkiksi asiantuntemuksen, luotettavuuden tai taloudellisten resurssien puutteen vuoksi tai sääntöjen noudattamiseen liittyvien seikkojen vuoksi.

d) Jos palveluntarjoaja laiminlyö sopimusperusteisten palvelujen tarjoamisen tai se ei enää kykene tarjoamaan niitä, DB Cargo nimittää palveluntarjoajalle seuraajan sopimuskauden jäljellä olevaksi ajaksi tämän sitoumuksen ehtojen mukaisesti. Jos tämäkään ei ole mahdollista, sopimuksen mukaiset palvelut voidaan tuottaa sopimuskauden jäljellä olevan ajan myös itse.

4.1.5.3 Tuotantorajoitus

(317) DB Cargo ei saa ylittää kotimaassa vuonna 2023 tarjoamaansa rautateiden tavaraliikenteen kuljetusvolyymia (tonnikilometreinä mitattuna) rakenneuudistuskauden loppuun asti. Vuonna 2022 DB Cargo tuotti itse 58,9 miljardia tonnikilometriä Saksassa. Vuonna 2023 palvelujen volyymi pieneni 51,2 miljardiin tonnikilometriin.

4.1.5.4 Veturien myynti

(318) Saksa varmistaa, että DB Cargo luovuttaa osan vetureistaan riippumattomalle ostajalle seuraavin ehdoin:

a) Jotta varmistetaan, että palvelujen ostovelvoite (ks. 4.1.5.2 jakso) pannaan täytäntöön, DB Cargon on luovutettava palveluntarjoajille näiden pyynnöstä [...] veturia kokojunakuljetusten segmentiltä. Mikäli palveluostotavoitetta alennetaan, koska odotettua junakilometrimäärää ei ole saavutettu (ks. johdanto-osan 315 kappale), myytävien veturien määrää mukautetaan vastaavasti.

b) Kuljetusvolyymin rajoittamiseksi (ks. johdanto-osan 317 kappale) DB Cargo luovuttaa [...] veturia riippumattomille ostajille. Tämä edellyttää, että kuljetuksia on vähennetty [...] luvatulla tavalla.

c) Veturit on myytävä [...] mennessä, mutta vähintään [...] niistä on myytävä tavanomaisten markkinaehtojen mukaisesti (yleisiä arvostusmenetelmiä käyttäen).

d) Jos rakenneuudistuskauden aikana käy ilmi, että kaikkia edellä tarkoitettuja vetureita tai osaa niistä ei ole mahdollista myydä [...] mennessä, Saksa ja DB Cargo voivat esittää kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi vaihtoehtoisia, vastaavan laajuisia tai vaikutuksiltaan vastaavia toimenpiteitä, jotka on toimitettava komission hyväksyttäväksi.

4.1.5.5 Sitoumuksiin sovellettavat yleiset säännökset ja loppusäännökset

(319) Saksa sitoutuu olemaan muuttamatta rakenneuudistussuunnitelman keskeisiä osia ja annettuja sitoumuksia ilman komission ennakkohyväksyntää.

(320) Saksa antaa nämä sitoumukset ainoastaan komissiolle, ja ne koskevat vain tätä menettelyä (SA.50952). Kolmannet osapuolet eivät voi näiden sitoumusten perusteella vaatia Saksaa, DB AG:tä tai DB Cargoa toimimaan tietyllä tavalla.

(321) Saksa varmistaa yhtiöoikeutensa tarjoamien mahdollisuuksien rajoissa, että rakenneuudistussuunnitelma, mukaan lukien kaikki sitoumukset esitettyjen määräaikojen mukaisesti, pannaan kaikilta osin täytäntöön.

(322) Jos sitoumukselle ei ole asetettu määräaikaa, se on pantava täytäntöön ilman aiheetonta viivytystä.

(323) Komissio voi tarvittaessa Saksan asianmukaisesti perustellusta pyynnöstä pidentää sitoumuksissa tai rakenneuudistussuunnitelmassa asetettuja määräaikoja tai poikkeustapauksissa poistaa yhden tai useamman kyseisiin sitoumuksiin liittyvistä tai rakenneuudistussuunnitelmassa asetetuista velvoitteista tai ehdoista, muuttaa niitä tai korvata ne toisilla. Jos Saksa haluaa pyytää määräajan pidentämistä, asianmukaisesti perusteltu pyyntö on toimitettava komissiolle viimeistään kuukautta ennen kyseisen määräajan umpeutumista.

4.1.5.6 Osakkeiden ja veturien myynnin tilanne

(324) Kuten johdanto-osan 305 kappaleen a alakohdassa kuvataan, DB Cargo -konserni aikoo luopua seuraavista omistusosuuksista terminaalialueilla toimivissa yksiköissä:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) [...].

(325) Terminaalialueilla toimivien yksiköiden ja […] osakkeista luopuminen on edennyt vaihtelevasti. Viimeisimmät Saksan tältä osin toimittamat tiedot ovat peräisin 21. päivältä marraskuuta 2024. Tältä osin todetaan erityisesti seuraavaa:

a) [...].

b) Terminaalialueilla toimivien yksiköiden osakkeista luopumisen osalta todetaan erityisesti seuraavaa:

1) […];

2) […];

3) […];

4) […];

5) [...].

c) Logistiikka-alan tytäryhtiöiden osalta todetaan erityisesti seuraavaa:

1) […];

2) […];

3) […] ([101]), […] ([102]);

4) [...].

(326) Saksan toimittamien tietojen mukaan yritykset, joita DB Cargo -konsernin omistusosuuksien myynti eri jäsenvaltioissa koskee, ovat osoittautuneet ajan mittaan keskimäärin elinkelpoisiksi yrityksiksi. Taulukossa 30 esitetään kyseisten yritysten tuotot vuosina 2021, 2022 ja 2023, yhteensä peräti [...] euroa ennen veroja. Kyseisistä yrityksistä suurin osa on sijoittautunut Saksaan.

Taulukko 30

Yrityskohtaiset tuotot

(miljoonaa euroa (pyöristettynä))

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

([101]) […].
([102]) […].

(miljoonaa euroa (pyöristettynä))

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

([1]) […].
Lähde: Saksan toimittamat tiedot.

(327) Luovutettavat [...] veturia (ks. johdanto-osan 318 kappale) kuuluvat DB Cargon tämänhetkiseen kalustoon. Ne ovat Saksan mukaan nykyaikaisia ja arvokkaita ja niitä on huollettu sovellettavien ohjeiden mukaisesti. Veturit on ryhmitelty kolmeen ryhmään: i) perustasoiset kansalliset sähköveturit, ii) korkean suorituskyvyn kansalliset sähköveturit ja iii) nykyaikaiset yhteentoimivat sähköveturit.

5. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

(328) Tässä jaksossa arvioidaan, ovatko tutkittavana olevat toimenpiteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja jos ovat, onko kyse uudesta tuesta. Lisäksi arvioidaan, ovatko toimenpiteet sääntöjenmukaisia ja voidaanko niitä pitää sisämarkkinoille soveltuvina.

5.1 Valtiontuen olemassaolo

(329) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: ”Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.”.

(330) Jotta yrityksen osalta toteutettu toimenpide voitaisiin katsoa edellä esitetyssä määräyksessä tarkoitetuksi tueksi, sen on näin ollen täytettävä seuraavat kumulatiiviset edellytykset: i) toimenpide johtuu valtiosta ja rahoitetaan valtion varoista, ii) toimenpiteestä aiheutuu etua sen kohteena olevalle yritykselle, iii) etu on valikoiva ja iv) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(331) Saksan esittämän väitteen osalta, jonka mukaan asianomaiset toimenpiteet koskevat DB AG:n johtaman saman taloudellisen yksikön sisäisiä suhteita (ks. johdanto-osan 102–104 kappale), on muistettava, että valtiontukia koskevan lainsäädännön kannalta myös julkisen konsernin sisällä tehdyt siirrot voivat olla valtiontukea, esimerkiksi jos varat siirretään emoyhtiöltä sen tytäryhtiölle (vaikka ne muodostavat yhden yrityksen taloudellisesta näkökulmasta tarkasteltuna) ([103]). Näin ollen se, että tietyt tutkittavana olevat toimenpiteet koskevat DB AG:n johtaman konsernin sisäisiä suhteita, ei estä näiden toimenpiteiden arviointia SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan perusteella.

([103]) Ks. komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1), 49 kohta ja mainittu oikeuskäytäntö. Ks. myös unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 25.6.2015, SACE ja Sace BT v. komissio, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Lisäksi, kuten todetaan johdanto-osan 10, 15 ja 23–38 kappaleessa, DB Cargo on osakeyhtiö (Aktiengesellschaft), jolla on tarvittavat välineet, henkilöstö ja varat tavarankuljetusten tarjoamiseksi rautateitse maksua vastaan niillä maantieteellisillä markkinoilla, joilla yhtiö toimii. DB Cargo hallinnoi toimintaansa siinä mielessä itsenäisesti, että se päättää itse liiketoiminnastaan, markkinoinnistaan ja strategiastaan, jotka eivät ole riippuvaisia DB AG:n toiminnasta. DB Cargolla on omat, nimenomaan rautateiden tavaraliikennepalveluja käyttävät asiakkaat, jotka eroavat matkustajaliikennepalvelujen ostajista. Lisäksi DB Cargon vaikeudet johtuvat sen omasta toiminnasta ja liittyvät nimenomaan tähän toimintaan (ks. johdanto-osan 449 kappale ja sitä seuraavat kappaleet). Komissio katsoi myös aiemmin vastaavassa tilanteessa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoja sovellettaessa, että suurempaan rautatiekonserniin kuuluva rautateiden tavaraliikennettä harjoittava yritys oli erillinen yritys ([104]).

(333) Näin ollen DB Cargo luokitellaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa yritykseksi. Jos tutkittavana olevista toimenpiteistä todetaan koituvan taloudellista etua DB Cargolle, niillä suositaan niiden kohteena olevaa yritystä.

5.1.1 *Valtion varojen käyttö*

(334) Ainoastaan suoraan tai välillisesti valtion varoista myönnetyt edut voivat olla SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ([105]). Valtion varat käsittävät kaikki julkisen sektorin varat ([106]), kuten jäsenvaltioiden alueviranomaisten varat ([107]) ja tietyissä tilanteissa yksityisten elinten varat. Julkisten yritysten varat ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion varoja myös sen takia, että valtio pystyy ohjaamaan näiden varojen käyttöä ([108]) ja julkisen yrityksen tekemä tappio pienentää ja sen voitto vastaavasti kasvattaa valtion varoja.

(335) DB AG on 100-prosenttisesti Saksan valtion omistama (ks. johdanto-osan 11–13 kappale). DB ML oli puolestaan 100-prosenttisesti DB AG:n omistama ennen sen sulautumista DB AG:hen (ks. johdanto-osan 14 kappale). Näin ollen DB AG:n varat ovat – ja DB ML:n varat olivat – valtion varoja ja toimenpiteet 1, 2 ja 3 rahoitetaan valtion varoista. Koska toimenpide 4 rahoitetaan julkisen elimen (BEV:n) varoista (ks. johdanto-osan 77 kappale), myös se on valtion varoista rahoitettava toimenpide.

(336) Edellä esitetyn vuoksi komissio arvioi seuraavissa jaksoissa, johtuvatko tutkittavana olevat toimenpiteet valtiosta, ja jos johtuvat, antavatko ne DB Cargolle valikoivan edun. Jos nämä edellytykset täyttyvät, komissio arvioi, voivatko asianomaiset toimenpiteet vääristää tai uhata vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.2 *Toimenpiteiden yhteys valtioon*

(337) Jotta voidaan todeta, johtuuko julkisten yritysten kautta myönnetty toimenpide valtiosta, on selvitettävä, voidaanko viranomaisten katsoa osallistuneen tavalla tai toisella toimenpiteistä päättämiseen. Julkisen yrityksen toteuttaman tukitoimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta kaikkien sellaisten indiisien perusteella, jotka ilmenevät käsiteltävän asian olosuhteista ja asiayhteydestä, jossa kyseinen toimenpide toteutetaan ([109]).

([104]) Komission päätös C(2004) 3955 final, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2005, asiassa N 386/2004 – Ranska – Aide à la restructuration à Fret SNCF (EUVL C 172, 12.7.2005, s. 3), johdanto-osan 133–135 ja 146 kappale.

([105]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24.1.1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25 ja 26 kohta; Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, Air France v. komissio, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63 kohta.

([106]) Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.1996, Air France v. komissio, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 56 kohta.

([107]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14.10.1987, Saksa v. komissio, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 6.3.2002, Diputación Foral de Álava v. komissio, yhdistetyt asiat T-92/00 ja T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, 57 kohta.

([108]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 38 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.2004, Kreikka v. komissio, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, 53 ja 54 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8.5.2003, Italia ja SIM 2 Multimedia v. komissio, yhdistetyt asiat C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, 33 ja 34 kohta; unionin tuomioistuimen tuomio 10.12.2020, Comune di Milano v. komissio, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 31 ja 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([109]) Unionin tuomioistuimen tuomio 2.3.2021, komissio v. Italia ym., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 59 ja 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(338) Tältä osin komissiota ei voida vaatia osoittamaan, että viranomaiset ovat täsmällisellä määräyksellä konkreettisesti kannustaneet julkista yritystä toteuttamaan asianomaisen tukitoimenpiteen. Kaikilla indiiseillä, jotka osoittavat joko sen, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että ne eivät ole osallistuneet siihen, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sen sisältö tai sen sisältämät ehdot, tai sen, että viranomaiset eivät ole osallistuneet kyseisestä toimenpiteestä päättämiseen, on merkitystä ([110]).

(339) Lisäksi indiiseihin, joiden perusteella voidaan katsoa, että toimenpide johtuu valtiosta, kuuluu se, että kyseessä oleva julkinen yritys ei olisi voinut tehdä riidanalaista päätöstä ottamatta huomioon julkisen vallan vaatimuksia tai viranomaisten antamia toiminta-ohjeita, sekä julkisen yrityksen integroituminen julkishallinnon rakenteeseen, yrityksen toiminnan luonne, toiminnan harjoittaminen markkinoilla yksityisten toimijoiden kanssa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa, yrityksen oikeudellinen asema ja viranomaisten harjoittaman yrityksen hallinnointia koskevan ohjauksen määrä ([111]).

5.1.2.1 DB Cargon vuotuisten tappioiden korvaaminen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla (toimenpide 1)

(340) Komissio toteaa, että DB AG on julkinen yritys ja yksityisoikeuden alainen osakeyhtiö (Aktiengesellschaft), kuten myös DB ML oli ennen sulautumistaan DB AG:hen. Aktiengesellschaftissa hallitus on riippumaton hallintoneuvostosta ja vuosikokouksesta ([112]). Tämä tarkoittaa, että hallintoneuvosto ja vuosikokous eivät periaatteessa voi antaa määräyksiä hallitukselle. Kuten unionin tuomioistuimet ovat kuitenkin useasti todenneet, pelkästään se, että julkinen yritys on perustettu yksityisoikeudellisen pääomayhtiön muodossa, ei voi riittää – kun otetaan huomioon itsenäisyys, joka yrityksellä kyseisen oikeudellisen muodon johdosta voi olla – sulkemaan pois sitä mahdollisuutta, että tällaisen yhtiön toteuttama tukitoimenpide voi johtua valtiosta. Kun kyseessä on määräysvaltasuhde ja kun tähän käytännössä liittyy tosiasiallinen mahdollisuus käyttää määräävää vaikutusvaltaa, ei voida sulkea kokonaan pois mahdollisuutta, että tällaisen yhtiön toteuttama toimenpide johtuu valtiosta, eikä näin ollen myöskään vaaraa SEUT-sopimuksen valtiontukia koskevien määräysten kiertämisestä, vaikka julkisen yrityksen oikeudellinen muoto voi sinänsä muiden seikkojen ohella olla merkityksellinen sen osoittamiseksi, onko jossakin konkreettisessa tilanteessa kyseessä valtion osallistuminen ([113]). Tarkasteltavana olevassa tapauksessa ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että valtio voisi välillisesti vaikuttaa hallituksen päätöksiin olemalla läsnä hallintoneuvostossa, jonka jäsenistä puolet nimittää osakkeenomistaja. Saksan Aktiengesellschafteja koskevan lainsäädännön mukaan hallituksen valitsee hallintoneuvosto, jonka jäseniä osakkeenomistajien määräykset eivät sido. Komissio kuitenkin huomauttaa, että on viitteitä siitä, että osaa hallintoneuvoston jäsenistä saattaa ohjata myös velvollisuus valtiota kohtaan. Näin on silloin, kun valtio osakkeenomistajan ominaisuudessaan nimittää hallintoneuvostoon parlamentin jäseniä tai hallituksen edustajia (kuten asianomaisten ministeriöiden valtiosihteereitä tai johtajia). Tällaisilla hallintoneuvoston jäsenillä on velvollisuus tai voimakas kannustin toimia DB AG:tä koskevissa liikennepoliittisissa ja talousarvioon liittyvissä asioissa myös valtion edun mukaisesti (ks. johdanto-osan 96 kappaleen b kohdan 2 alakohta).

(341) Lisäksi koska DB AG on kokonaan valtion omistama (ks. johdanto-osan 11 kappale), Saksan liittotasavalta voi ainoana osakkeenomistajana tehdä yksin kaikki päätökset DB AG:n vuosikokouksessa ja vaikuttaa siten (ainoana tahona) DB AG:n strategiseen linjaan. Lisäksi komissio huomauttaa, että koska Saksan liittotasavalta omistaa 100 prosenttia osakkeista, se voi vaikuttaa vuosikokouksessa (ainoana tahona) DB AG:n hallintoneuvoston valintaan, ja hallintoneuvosto puolestaan valitsee DB AG:n hallituksen. Näin ollen Saksa voi välillisesti vaikuttaa DB AG:n hallituksen tekemiin yhtiön hallintaa koskeviin päätöksiin, myös DB AG:n tytäryhtiöitä (kuten DB Cargoa ja vuoteen 2016 asti DB ML:ää) koskeviin päätöksiin, vaikka hallintoneuvostoon valitut jäsenet eivät olekaan varsinaisesti hallituksen edustajia.

([110]) Unionin tuomioistuimen tuomio 2.3.2021, komissio v. Italia ym., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 60 ja 61 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([111]) Unionin tuomioistuimen tuomio 2.3.2021, komissio v. Italia ym., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 62 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([112]) Ks. Aktiengesetzin 76 §:n 1 momentti.

([113]) Unionin tuomioistuimen tuomio 10.12.2020, Comune di Milano v. komissio, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(342) DB AG:n hallintoneuvoston enemmistö ei ole hallituksen edustajia. Hallintoneuvostoon kuuluu kuitenkin kolme hallituksen edustajaa, jotka ovat suoraan DB AG:n valvontaan osallistuvien kolmen ministeriön (liikenneministeriö, talousministeriö ja valtiovarainministeriö) nimittämiä, sekä kaksi liittovaltion parlamentin jäsentä.

(343) Lisäksi Aktiengesetzin 293 §:n 2 momentin mukaan määräysvaltaa ja/tai voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekeminen kahden Aktiengesellschaftin välillä edellyttää kummankin yhtiön vuosikokouksen kolmen neljäsosan enemmistön hyväksyntää. Saksa toteaa, että valtio antoi tämän säännöksen mukaisesti hyväksyntänsä DB AG:n ja DB Cargon väliselle voittojen ja tappioiden siirtoa koskevalle sopimukselle. Näin ollen on syytä huomauttaa, että vaikka voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa vuoden 2012 sopimusta ei tehty suoraan DB AG:n ja DB Cargon välillä vaan DB ML:n ja DB Cargon välillä, kyseistä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta tehtäessä DB AG:n ja DB ML:n välillä oli voimassa määräysvaltaa sekä voittojen siirtämistä koskeva sopimus (ks. johdanto-osan 45 kappale). Tässä yhteydessä Saksa vahvistaa, että vuoteen 2016, jolloin voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus siirtyi DB ML:ltä DB AG:lle, oli jatkuvasti voimassa jokin voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus, jossa DB Cargo oli lopullinen tytäryhtiö ja DB AG lopullinen emoyhtiö (joskin omistusketju näiden kahden välillä vaihteli sopimuksesta toiseen) (ks. johdanto-osan 47 kappale). Valtion virkamiesten osallisuus voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemisessä perustuu myös BHO:n 65 §:n 2 momentin säännösten soveltamiseen luettuna yhdessä kyseisen lain 65 §:n 3 momentin kanssa, sillä näiden säännösten mukaan määräysvaltasopimusten tekeminen valtion omistamissa yrityksissä edellyttää asiaankuuluvan ministerin hyväksyntää (ks. johdanto-osan 107 kappale). Koska komission tutkimaan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen sisältyy myös määräysvaltaa koskeva osio, kyseisen sopimuksen tekeminen edellytti asiaankuuluvan ministerin hyväksyntää.

(344) Vuonna 2012 tehdyn voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen osalta komissio toteaa, että sopimuksen alkuperäinen kesto oli vähintään viisi vuotta. Alkuperäisen viiden vuoden voimassaolon jälkeen sopimusta jatkettiin automaattisesti kunkin tilivuoden lopussa yhdellä lisävuodella, kunnes jompikumpi osapuolista päättäisi irtisanoa sen, kuten tapahtui vuonna 2024 (ks. johdanto-osan 51 kappale). Sopimuksessa ei ollut määritetty ylärajaa DB Cargon emoyhtiön kattamille tappioille. Näin ollen DB ML:n ja DB Cargon välinen voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus oli omiaan vaikuttamaan DB AG:n talouteen DB AG:n ja DB ML:n välisen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen vuoksi. DB ML:n ja DB AG:n sulauduttua DB Cargon tappiot siirtyivät suoraan DB AG:n vastuulle.

(345) Komissio vahvistaa aloittamispäätöksessä esitetyn alustavan päätelmän, jonka mukaan päätös tehdä voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus johtuu Saksan valtiosta. Kun otetaan huomioon tällaisen rajoittamattoman sopimuksen mahdollinen vaikutus valtion omistaman DB AG:n talouteen, vuonna 2012 tehtyä päätöstä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemisestä on pidettävä strategisena DB AG:n, DB ML:n ja DB Cargon kannalta. Myös se, että määräysvaltaosion sisältävien voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten tekeminen edellyttää virallista hyväksyntää, vahvistaa tarkasteltavana olevan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen strategisen merkityksen. On epätodennäköistä, ettei Saksan hallitus käyttänyt vaikutusvaltaansa DB AG:n päätöksentekoprosessissa tällaisen strategisen päätöksen yhteydessä tai ettei hallitus ollut tietoinen tällaisesta päätöksestä, josta voisi seurata erittäin merkittäviä taloudellisia rasitteita DB AG:lle, eikä osallistunut sen tekemiseen. Tätä vaikutusvaltaa käytetään erityisesti hallintoneuvoston ja vuosikokouksen sekä korkea-arvoisten hallituksen edustajien ja DB AG:n johdon välisten suorien yhteyksien kautta.

(346) Saksan yhtiöoikeudessa edellytetään erityisesti, että sopimuspuolten osakkeenomistajat hyväksyvät voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen. Näin ollen oikeudellisesti pätevän voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen olemassaoloa DB AG:n ja DB Cargon (ja DB AG:n ja DB ML:n) välillä ei voida selittää muulla tavoin kuin että valtion omistusosuudesta kyseisissä yrityksissä vastaava valtion edustaja on suoraan osallistunut sopimuksesta päättämiseen. Lisäksi vuonna 2016 DB AG:n ainoan osakkeenomistajan eli valtion edustaja antoi suoraan hyväksyntänsä DB AG:n ja DB ML:n sulautumiselle, kuten Saksan yhtiöoikeudessa edellytetään. DB ML:n ja DB AG:n sulautumisen seurauksena kaikki DB ML:n oikeudet ja velvollisuudet, mukaan lukien vuonna 2012 tehty voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus (DB ML:n ja DB AG:n välillä), siirtyivät DB AG:lle, minkä seurauksena DB Cargon toteutuneet ja tulevat tappiot siirtyivät suoraan DB AG:n vastuulle. Sulautuminen tapahtui kuukausia ennen vuonna 2012 tehdyn voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen viisivuotisen voimassaolon päättymistä, ja sopimuksen kestoa jatkettiin automaattisesti määräämättömäksi ajaksi siten, että sekä DB AG että DB Cargo voisivat irtisanoa sopimuksen kerran vuodessa.

(347) Oikeuskäytännön mukaan tietyissä olosuhteissa on mahdollista, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen neljän edellytyksen täyttymistä voidaan arvioida muuna ajankohtana kuin toimenpiteen tullessa voimaan ([114]). Taloudellisen edun olemassaoloa koskevien komission päätelmien osalta (ks. johdanto-osan 393–411 kappale) kysymys siitä, osallistuiko Saksan valtio voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemisestä ja jatkamisesta päättämiseen vuonna 2012 vai vasta sen jälkeen, voidaan jättää avoimeksi. Tärkeämpää on se, että vaikka kaikki SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen olemassaolon edellytykset täyttyivät, voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus pidettiin voimassa komission näkemyksen mukaan valtion vaikutusvallan käytön kautta.

(348) Myöhemmin ilmestyi myös muita merkkejä valtion yhteydestä toimenpiteeseen. Toimenpiteen laajuuden osalta muistutetaan, että Saksa omisti kyseiset yritykset kokonaan, minkä vuoksi ei voida katsoa, että siltä olisi jäänyt huomaamatta voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla katettujen tappioiden toistuminen (ks. taulukko 5, johdanto-osan 53 kappale) ja laajuus erityisesti vuodesta 2019 alkaen, jolloin vuotuiset tappiot lähes kaksinkertaistivat vuosina 2015, 2016 ja 2017 kirjatut tappiot – vuoteen 2020 mennessä tappiota oli kertynyt 870 miljoonaa euroa. Kun otetaan huomioon voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen takia katettavien tappioiden toistuminen ja laajuus, on epätodennäköistä, että Saksan valtio ei osallistunut kyseisen sopimuksen uusimista koskeviin päätöksiin. Sen sijaan on todennäköistä, että Saksan valtio käytti määräysvaltaansa DB AG:ssä varmistaakseen, että DB Cargon tukemista voittojen ja tappioiden siirtoa koskevalla sopimuksella jatketaan huolimatta kasvavista tappioista, joita DB AG:lle sopimuksesta koitui. Erityisesti todetaan, että vaikka voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen vuosittainen pidentäminen tehtiin hiljaisesti, kyseessä oli silti konkreettinen ja yhä merkittävämpiä seurauksia aiheuttava valinta DB Cargon tukemisen jatkamisesta tappioiden kasautumisesta huolimatta. Komissio pitää epätodennäköisenä, että DB AG:n johto olisi yksin voinut lopettaa kyseisen tuen, erityisesti kun otetaan huomioon tappioiden määrän kasvu, jonka vuoksi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevasta sopimuksesta tuli entistä tärkeämpi DB Cargon taloudellisen elinkelpoisuuden säilyttämisen kannalta.

(349) Se, että Saksan valtio ei olisi osallistunut varsinaisen päätöksen tekemiseen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen uusimisesta, on entistäkin epätodennäköisempää, kun otetaan huomioon DB Cargon toiminnan luonne ja sen merkitys valtiolle; tässä yhteydessä muistutetaan, että vakiintuneen oikeuskäytännön ([115]) mukaan tuensaajan toiminnan luonne on yksi niistä seikoista, joiden perusteella toimenpiteen voidaan katsoa johtuvan valtiosta.

(350) Vaikka rautateiden tavaraliikenteen markkinat vapautettiin vuonna 2007, DB Cargolla oli edelleen merkittävä rooli kyseisillä markkinoilla, erityisesti yksittäisvaunukuljetusten segmentissä, jossa sillä on edelleen noin 90 prosentin osuus (ks. johdanto-osan 33 kappale). Kuten Saksa toteaa (ks. johdanto-osan 33 kappale), yksittäisvaunukuljetukset ovat tuottaneet järjestelmällisesti useiden vuosien ajan tappiota eikä segmentti ole sen takia uusille tulokkaille houkutteleva ilman tukia (ks. johdanto-osan 466 kappale ja sitä seuraavat kappaleet, joissa käsitellään yksittäisvaunukuljetusten segmentin merkitystä, ja johdanto-osan 587–589 kappale, joissa käsitellään kyseiselle alalle suunniteltua julkista tukea).

(351) Tältä osin komissio toteaa, että rautateiden tavaraliikenne on strategisesti tärkeä ala liittovaltion liikennepolitiikan kannalta, sillä se edistää liikenteen siirtymistä maanteiltä rautateille ja sen avulla turvataan monien kuluttajille ja teollisuudelle välttämättömien tavaroiden toimitusvarmuus ([116]). Erityisesti Saksan tapauksessa yksittäisvaunukuljetusten osuus rautateiden tavaraliikenteestä on noin neljännes. Yksittäisvaunukuljetukset ovat tärkeä osa logistiikkaketjuja kaikkialla maassa, ja niillä on keskeinen rooli monien tärkeiden teollisuuslaitosten yhteyksien kannalta. Lisäksi yksittäisvaunukuljetusten segmentti tukee muita rautateiden tavaraliikenteen muotoja, kuten yhdistettyjen ja kokojunakuljetusten segmenttiä, ja edistää siten merkittävästi rautateiden kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin verrattuna, minkä vuoksi yksittäisvaunukuljetusten segmentti on ratkaisevassa roolissa myös liikenteen hiilestä irtautumisen ja ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Näiden seikkojen vuoksi Saksa on vuodesta 2020 lähtien rahoittanut yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä koskevia alakohtaisia ohjelmia ([117]).

([114]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.2.2012, Budapesti Erőmű v. komissio, T-80/06 ja T-182/09, ECLI:EU:T:2012:65, 55 ja 67 kohta sekä unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 30.4.2014, Dunamenti Erőmű v. komissio, T-179/09, ECLI:EU:T:2014:236, 66 kohta; viimeksi mainittu vahvistettu unionin tuomioistuimen tuomiolla 1.10.2015, Electrabel ja Dunamenti Erőmű v. komissio, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16.5.2002, Ranska v. komissio, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 56 kohta.

([116]) Ks. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, "Masterplan Schienengüterverkehr", 23. kesäkuuta 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (sivustolla käyty 15. marraskuuta 2024).

([117]) Ks. komission päätös C(2020) 7533 final, annettu 4 päivänä marraskuuta 2020, johdanto-osan 3–5 kappale, sekä komission päätös C(2024) 3488 final, annettu 21 päivänä toukokuuta 2024, johdanto-osan 4–8 kappale.

(352) Näin ollen yksittäisvaunukuljetusten sektori on heikosta taloudellisesta tuloksestaan huolimatta ratkaisevan tärkeä sekä Saksan rautateiden tavaraliikenteelle että Saksan teollisuudelle ja liikennemuotosiirtymän kannalta. Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen yhteydestä valtioon kertoo myös se, että DB Cargolla on tärkeä rooli Saksan talous- ja ympäristöpolitiikan kannalta, sillä yhtiö edistää merkittävällä tavalla liikenteen hiilestä irtautumista ja maan houkuttelevuutta teollisuuden näkökulmasta. Tästä syystä on epätodennäköistä, ettei Saksan valtio olisi tukenut DB Cargon taloutta voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen kautta erityisesti yhtiön tappioiden kasvettua niin suuriksi, että se olisi joutunut niiden seurauksena vaikeuksiin ja ne olisivat vaarantaneet yhtiön toiminnan jatkumisen, ellei emoyhtiö olisi kattanut niitä ([118]).

(353) Komissio toteaa tässä yhteydessä myös, että DG AB:n strategisissa asiakirjoissa (Oliver Wymanin selvitys) viitataan DB Cargon ”erityiseen vastuuseen” (valtion omistamana yrityksenä) yli 17 000 saksalaisesta työntekijästä (henkilöstömäärä vuonna 2018) (ks. myös johdanto-osan 397 kappale).

(354) Komission johtopäätöksenä on, että toimenpide 1 eli DB Cargon tappioiden kattaminen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla sekä alkuperäisellä sopimuskaudella että sen jälkeen, kun sopimuksen voimassaoloa jatkettiin hiljaisesti sen irtisanomiseen asti (sopimus on määrä irtisanoa 31. joulukuuta 2024), johtuu Saksan valtiosta.

5.1.2.2 Konsernin sisäisten palvelujen hinnoittelu (toimenpide 2) ja DB Treasuryn myöntämien lainojen edulliset rahoitusehdot (toimenpide 3)

(355) Tutkittuaan Saksan ja asianomaisten osapuolten esittämiä väitteitä ja näyttöä komissio ei voi vahvistaa alustavaa päätelmäänsä, jonka mukaan toimenpiteet 2 ja 3 johtuisivat valtiosta.

(356) Toisin kuin kantelija väittää, se, että DB Cargo on kokonaan DB AG:n ja siten viime kädessä valtion omistama, ei ole riittävä todiste siitä, että toimenpiteet 2 ja 3 johtuisivat Saksan valtiosta.

(357) DB AG ja DB Cargo ovat yksityisoikeuden alaisia Aktiengesellschafteja, eli yhtiöiden hallitukset ovat riippumattomia niiden hallintoneuvostoista ja vuosikokouksista. Toisin kuin strategiset päätökset, kuten esimerkiksi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekeminen, konsernin sisäisten palvelusopimusten tekeminen tai konsernin sisäisten lainojen myöntäminen ovat tavanomaisia liiketoimia, joita tehdään osana päivittäistä liiketoimintaa. On erittäin epätodennäköistä, että valtio voisi osakkeenomistajan ominaisuudessaan seurata tiiviisti tällaisia liiketoimia ja vaikuttaa niihin hallintoneuvostoon kuuluvien edustajiensa kautta, etenkin kun otetaan huomioon valtion tosiasiallisten edustajien rajallinen määrä DB AG:n ja DB Cargon hallintoelimissä.

(358) DB AG:n hallituksen työjärjestyksessä nimenomaisesti todetaan, että lainojen myöntäminen konsernin sisällä ei edellytä DB AG:n hallituksen päätöstä eikä DB AG:n hallintoneuvoston hyväksyntää (ks. johdanto-osan 17, 20 ja 22 kappale). Vastaavasti DB Cargon hallituksen työjärjestyksen mukaan lainojen ottaminen DB AG:lle ja DB Finance B.V:lle suljetaan nimenomaisesti pois niiden toimenpiteiden luettelosta, jotka edellyttävät DB AG:n (eli osakkeenomistajan) hallituksen hyväksyntää. Edellä mainituissa työjärjestyksissä ei viitata millään tavalla konsernin sisäisiin palvelusopimuksiin, vaan tällaisten sopimusten ehtojen määrittäminen on alempien johtotasojen vastuulla. Tämä tarkoittaa, että toisin kuin voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittaminen, konsernin sisäisiä palveluja tai lainasopimuksia koskevien sisäisten liiketoimintajärjestelyjen, kuten tässä tutkimuksessa tarkasteltavien sopimusten, allekirjoittaminen ei ole edellyttänyt yhtiöiden osakkeenomistajien, hallintoneuvostojen tai hallitusten osallistumista.

([118]) Ks. tältä osin unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.9.2023, ITD ja Danske Fragtmænd v. komissio, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, 86–96 ja 104–107 kohta.

(359) Toimenpiteiden 2 ja 3 mahdollinen vaikutus DB AG:n talouteen – joka kantelijan mukaan osoittaa niin ikään toimenpiteiden johtuvan valtiosta – on asetettava oikeisiin mittasuhteisiin. Ensinnäkin konsernin sisäisten palvelusopimusten osalta Saksa toteaa perustellusti, että useat palveluista tarjottiin koko konsernin edun perusteella. Toiseksi komissio arvioi kantelijan väitteiden johdosta toimenpiteen 3 muodostavien lainojen merkitystä suhteessa merkityksellisempiin todisteisiin, kuten konsernin jälleenrahoitustarpeisiin kokonaisuutena tarkasteltuna ja DB Cargon liikevaihtoon, jotka ovat lainantajan ja lainanottajan kannalta suhteellisesti tärkeitä tekijöitä. Tässä yhteydessä komissio ei ottanut huomioon määrältään huomattavasti suurempaa DB AG:n omaisuutta, johon kantelija viittaa. Vuosina 2013–2019 myönnettyjen kahdeksan lainan kokonaismäärä oli 31. joulukuuta 2019 noin 2,1 miljardia euroa. DB Financen velat pelkästään vuonna 2019 olivat puolestaan 23,3 miljardia euroa eli pelkästään yhden vuoden osalta yhdeksän kertaa suuremmat. Lainanottajan kannalta lainojen merkityksestä kertoo ennen kaikkea se, että DB Cargon yhteenlaskettu liikevaihto vuosina 2013–2019 oli 23,8 miljardia euroa, mikä on yksitoista kertaa enemmän kuin lainojen kokonaismäärä. Lisäksi todetaan, ettei kyseisen kaltaisten lainojen ottaminen DB-konsernin sisällä ole satunnainen tai kertaluonteinen tapahtuma eikä DB Cargo ole ainoa konsernin sisäisiä lainoja ottanut DB AG:n tytäryhtiö.

(360) Toisin kuin kantelija väittää, myöskään Saksan valtion taloudellinen etu eli osinkojen saaminen DB-konsernilta ei osoita, että valtion on täytynyt olla osallisena toimenpiteissä 2 ja 3. On osakkeenomistajan yleisen edun mukaista pyrkiä rajoittamaan yrityksen tappioita, eikä pelkästään sen perusteella voida päätellä, että osakkeenomistaja olisi osingon saamiseksi ollut osallisena tavanomaiseen liiketoimintaan kuuluvan konkreettisen liiketoimen toteuttamisessa. Kuten Saksa perustellusti huomauttaa, jos osakkeenomistajan yleisen taloudellisen edun katsottaisiin olevan merkityksellinen seikka sen määrittämisen kannalta, johtuuko toimenpide valtiosta, tämä tarkoittaisi, että kaikki yritysten elinten tekemät päätökset johtuisivat valtiosta, koska kaikki päätökset voivat vaikuttaa osakkeenomistajan taloudellisiin etuihin.

(361) Toisin kuin kantelija toteaa, toimenpiteiden 2 ja 3 ei voida katsoa johtuvan valtiosta myöskään BHO:n 65 §:n tai PCGK:n säännösten perusteella.

(362) BHO:n ([119]) 65 §:ssä vahvistetaan säännöt, joita Saksan liittovaltion on noudatettava hankkiessaan yksityisten yritysten osakkeita. Näissä säännöissä muun muassa edellytetään asianomaisen ministerin etukäteen antamaa suostumusta tiettyihin liiketoimiin, kuten yksityisen yrityksen osakkeiden hankintaan tai myyntiin sekä liiketoimiin, joihin liittyy muutoksia nimellispääomassa tai yrityksen liiketoiminnan tavoitteessa, ja liiketoimiin, joihin liittyy määräysvaltamuutoksia. BHO:n 65 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädetään, että liittovaltiolle on annettava asianmukainen vaikutusvalta hallintoneuvostoissa tai vastaavissa valvontaelimissä. BHO:n 65 §:n 6 momentin mukaan osakkeet omistavan liittovaltion ministeriön olisi käytettävä vaikutusvaltaansa sen varmistamiseksi, että liittovaltion määräyksestä valitut tai valtuutetut yrityksen valvontaelinten jäsenet ottavat toiminnassaan huomioon myös liittovaltion erityiset edut. Näin ollen BHO:n 65 §:n säännökset luovat yleisluonteisia velvoitteita ja niitä sovelletaan vain tiettyihin valtion omistusosuuksia koskeviin strategisiin päätöksiin. Niissä ei vahvisteta sääntöjä, jotka edellyttäisivät valtion osallistumista konsernin sisäisten sopimusten ja lainojen ehtojen hyväksymiseen tai määrittelyyn.

(363) PCGK:ssa viitataan siihen, että yrityksiä, joissa Saksan valtiolla on omistusosuuksia, on hallinnoitava vastuullisesti, mutta monet näistä viittauksista ovat yleisluonteisia eikä niissä aseteta pakollisia velvoitteita (ks. alaviite 47). Tutkinnan aikana ei esitetty mitään viitteitä saati näyttöä siitä, että PCGK:n sääntöjä olisi virkamiesten, osastojen tai julkisten elinten toimien seurauksena tai vaikutuksesta käytetty väärin tai että ne olisivat muuttuneet DB Cargon tai DB AG:n tapauksessa sitoviksi tutkittavana olevien toimenpiteiden 2 ja 3 osalta. Näin ollen toimenpiteiden 2 ja 3 ei voida kyseisen säädöksen perusteella katsoa johtuvan valtiosta.

(364) Komissio päättelee, etteivät muodollisen tutkintamenettelyn aikana kerätyt todisteet tue aloittamispäätöksessä esitettyjä alustavia päätelmiä eivätkä vahvista, että toimenpiteet 2 ja 3 johtuisivat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla Saksan valtiosta.

(365) Koska SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen olemassaolon edellytykset ovat kumulatiivisia, komissio toteaa, etteivät toimenpiteet 2 ja 3 ole kyseisessä määräyksessä tarkoitettua valtiontukea.

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

5.1.2.3 Saksan liittovaltion rautatierahaston (BEV) kattama osuus DB Cargon palveluksessa olevien virkamiesten palkoista (toimenpide 4)

(366) Kuten Saksa selvensi, BEV kattaa kaikkien DB AG:n palvelukseen osoitettujen rautatievirkamiesten, ei pelkästään DB AG -konsernin sisällä DB Cargolle osoitetun henkilöstön sosiaaliturvakustannukset.

(367) Järjestelmä, jonka puitteissa virkamiehiä osoitetaan palvelukseen, on pakollinen ([120]). Se, mikä taho vastaa DB AG:n palvelukseen osoitettuihin virkamiesasemassa oleviin työntekijöihin liittyvistä kustannuksista, sekä muut kyseisen järjestelmän piirteet perustuvat lakiin (Gesetz) eli DBGrG:hen, eivätkä BEV, DB AG tai DB Cargo voi päättää niistä itsenäisesti (ks. johdanto-osan 78 kappale) ([121]). Näin ollen toimenpide 4 johtuu valtiosta.

5.1.3 *Valikoiva etu*

(368) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu etu on mikä tahansa taloudellinen hyöty, jota yritys ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa, toisin sanoen ilman valtion toimenpidettä ([122]). Ainoastaan toimenpiteen vaikutuksilla yritykseen on merkitystä, ei valtion toimenpiteen syyllä eikä tavoitteella ([123]). Edusta on kyse aina, kun yrityksen taloudellinen tilanne paranee sellaisen valtion toimenpiteen johdosta, jonka ehdot poikkeavat tavanomaisista markkinaehdoista. Tämän arvioimiseksi yrityksen taloudellista asemaa toimenpiteen jälkeen olisi verrattava sen taloudelliseen tilanteeseen, jos toimenpidettä ei olisi toteutettu ([124]). Tältä osin komissio muistuttaa, että käsitteellä ”valtion toimenpide” ei tarkoiteta ainoastaan valtion positiivisia toimia, vaan se kattaa myös sen, että viranomaiset eivät ryhdy toimenpiteisiin tietyissä olosuhteissa ([125]).

(369) Komissio arvioi valikoivan edun olemassaoloa vain niiden toimenpiteiden osalta, joiden se katsoo johtuvan valtiosta (toimenpiteet 1 ja 4).

5.1.3.1 DB Cargon vuotuisten tappioiden korvaaminen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla (toimenpide 1)

(370) Komissio toteaa, että Saksan väitteen mukaan i) voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus on tehty markkinataloustoimijaperiaatteen mukaisesti, ii) voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanomatta jättäminen, jonka seurauksena DB Cargon tappioiden siirtämistä vuosittain DB AG:lle jatkettiin, ei ole valtion toimenpide, koska kyseinen tekemättä jättäminen ei ole ”tosiasiallisesti toteutettu toimenpide”, ja iii) sopimuksen irtisanomatta jättäminen ja tappioiden siirron jatkaminen ovat joka tapauksessa linjassa markkinataloustoimijaperiaatteen kanssa, joten niistä ei ole aiheutunut DB Cargolle etua eikä toimenpide siten ole valtiontukea (ks. johdanto-osan 110–130 kappale).

(371) Komissio tutkii, voidaanko markkinataloustoimijaperiaatetta soveltaa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemiseen sekä sopimuksen irtisanomatta jättämiseen ja tappioiden siirtoon sen seurauksena. Jos komissio toteaa, että markkinataloustoimijatesti ei ole sovellettavissa tähän tapaukseen, se ei voi soveltaa kyseistä testiä.

([120]) DBGrG:n 12 §:n 2 momentin mukaan valtion virkamiehet osoitetaan (zuzuwiesen sind) DB AG:n palvelukseen.
([121]) Unionin tuomioistuimen tuomio 19.12.2019, Arriva Italia ym., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 34 kohta.
([122]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, SFEI ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, Espanja v. komissio, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta.
([123]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 2.7.1974, Italia v. komissio, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13 kohta.
([124]) Ks. edellinen alaviite.
([125]) Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1), 67 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(372) Komissio muistuttaa unionin tuomioistuimen katsoneen, että markkinataloustoimijatestin sovellettavuus riippuu lopulta siitä, että valtio myöntää talouden toimijan – ei julkisen vallan käyttäjän – ominaisuudessaan taloudellisen edun yritykselle ([126]). Valtion toimenpiteitä, joilla pyritään täyttämään sille julkisen vallan haltijana kuuluvat velvoitteet, ei voida verrata yksityisen markkinataloussijoittajan toimintaan ([127]).

(373) Komissio ei kiistä markkinataloustoimijaperiaatteen sovellettavuutta voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemiseen eikä sen irtisanomatta jättämiseen ja sen seuraukseen eli tappioiden siirtoon sopimuksen nojalla. Komissio toteaa tältä osin, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus itsessään on väline, johon sovelletaan Aktiengesetziä eikä julkisoikeutta (ks. alaviite 15). Lisäksi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevat sopimukset ovat välineitä, joita voivat käyttää ja joita näyttävät käyttävän myös muut yritysryhmät, erityisesti Saksan osakeindeksiin kuuluvat yritykset (ks. johdanto-osan 111 kappale). Komissio toteaa, ettei Saksa kiistä, että ennen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittamista ei tehty kannattavuusanalyysia (ks. johdanto-osan 121 kappale). Komissio panee kuitenkin merkille vuotuisten keskipitkän aikavälin suunnitelmien muodossa tehdyt taloudelliset analyysit; kyseiset suunnitelmat muodostavat perustan DB AG:n strategisille päätöksille (ks. johdanto-osan 54 kappale). Vuotuisen tappioiden siirron jatkumista on tarkasteltava voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen puitteissa. Näin ollen komissio päättelee, että markkinataloustoimijaperiaatetta voidaan soveltaa sekä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekemiseen että sen irtisanomatta jättämiseen, jonka seurauksena DB Cargon tappioiden siirtämistä DB AG:lle jatkettiin.

(374) Saksan väitteestä, jonka mukaan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanomatta jättäminen ja DB Cargon tappioiden siirtäminen sen seurauksena ei ole tosiasiallisesti toteutettu toimenpide (ks. johdanto-osan 114 kappale) eikä tappioiden siirron osalta siten voida arvioida valikoivan edun olemassaoloa, komissio toteaa, ettei tällaiselle väitteelle ole oikeusperustaa. Päinvastoin, mikäli taloudellisesti yhä epäedullisemman oikeussuhteen lopettamiseksi ei ryhdytä (esimerkiksi vaiheittaisiin) toimiin, tämän on katsottava olevan valinta, vaikka se toteutettaisiinkin hiljaisesti, oli kyseessä sitten markkinasijoittaja, viranomainen tai julkinen yritys. Näin on erityisesti silloin, kun sopimuksen alkuperäinen voimassaoloaika on päättynyt ja jokaisena vuonna sen jälkeen kumpikin osapuoli voi joko hyväksyä sopimuksen pidentämisen hiljaisesti seuraavaksi vuodeksi tai esittää irtisanomisilmoituksen. Tämä on nimenomainen valinta, jonka voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen osapuolet ovat tehneet vuosittain. Näiden valintojen oikeudellinen muoto eli se, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen jatkaminen suunniteltiin tehtäväksi hiljaisesti sen sijaan, että se edellyttäisi muodollista muutosta, ei voi vaikuttaa tähän arviointiin. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimenpiteen varsinaisella muodolla ei ole merkitystä määritettäessä, antaako se yritykselle taloudellista etua. Tuen käsite ei kata ainoastaan positiivisia suorituksia vaan myös toimenpiteet, jotka eivät ole avustuksia sanan suppeassa merkityksessä mutta jotka eri tavoin alentavat yrityksen vastattavaksi tavallisesti kuuluvia kustannuksia ja jotka siten ovat sekä luonteeltaan että vaikutuksiltaan avustusten kaltaisia ([128]). Kuten oikeuskäytännöstä niin ikään käy ilmi, toimenpiteiden toteuttamatta jättäminen voidaan hyvin katsoa toimenpiteeksi, joka voi antaa etua, silloin kun normaaleissa markkinaolosuhteissa toimiva yksityinen toimija olisi ryhtynyt toimenpiteisiin tilanteessa, joka vastaa mahdollisimman tarkasti valtion tilannetta. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi se, että jätetään toistuvasti puuttumatta velan maksamatta jättämiseen ([129]), sekä julkisen alueen käytön jatkaminen maksamatta käytöstä vuokraa ([130]). Komissio muistuttaa, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus tarkoittaa sellaisen automaattisen toiminnon käyttöön ottamista, jonka on tarkoitus korvata tarve päättää vuosittain, siirretäänkö tappiot tai voitot emoyhtiölle. Tällainen automatisoiminen ei kuitenkaan tarkoita, etteivät liiketoimet eli tappioiden tai voittojen siirto voi muuttua toiselle sopimuspuolelle epäedullisiksi (muutoin ei tarvittaisi rajoittamatonta irtisanomislauseketta). Varovainen markkinataloustoimija arvioisi, onko sopimuksen voimassa pitäminen edullista ja tarvittaessa irtisanoisi epäedulliseksi muuttuneen sopimuksen. Näin ollen komissio katsoo, että on tarpeen arvioida myös tappioiden siirron taloudellisia perusteita siltä ajalta, jolloin kumpi tahansa osapuoli olisi voinut irtisanoa voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen.

([126]) Ks. investointien osalta unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, komissio v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79–82 ja 87 kohta.

([127]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 15.12.2009, EDF v. komissio, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228 kohta.

([128]) Ks. esimerkiksi unionin tuomioistuimen tuomio 3.4.2014, Ranska v. komissio, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, 94 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

([129]) Ks. esimerkiksi unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.9.2010, Kreikka v. komissio, yhdistetyt asiat T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, 377–393 kohta sekä yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.10.2000, Espanja v. komissio, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, 19 ja 20 kohta.

([130]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 7.9.2022, JCDecaux Street Furniture Belgium v. komissio, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, 28, 49 ja 65 kohta (vahvistettu unionin tuomioistuimen tuomiolla 26.9.2024, JCDecaux Street Furniture Belgium v. komissio, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Koska markkinataloustoimijatestiä voidaan soveltaa, komissio arvioi seuraavaksi, antavatko voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen tekeminen (vuonna 2012) ja tappioiden siirto sopimuksen nojalla DB Cargolle taloudellisen edun eli edun, jota tämä ei olisi saanut markkinaolosuhteissa. Tätä varten se määrittää, olisiko ”vastaavan kokoinen, tavanomaisissa markkinatalouden olosuhteissa toimiva yksityinen sijoittaja tehnyt kyseisen sijoituksen samoissa olosuhteissa” ([131]). Komissio ottaa tässä yhteydessä asianmukaisesti huomioon, että DB AG on DB Cargon vanha osakkeenomistaja, ei uusi sijoittaja.

(376) Markkinataloustoimijatestiä sovellettaessa merkityksellisiä ovat vain ne edut ja velvollisuudet, jotka liittyvät valtion rooliin talouden toimijana. Jäsenvaltioiden olisi arvioitava näitä etuja ja velvoitteita toimenpiteen toteuttamishetkellä (eli ennakkoon) saatavilla olleiden tietojen valossa ja sellaisten taloudellisten arviointien perusteella, jotka samankaltaisissa olosuhteissa rationaalisesti toimiva markkinataloustoimija olisi tehnyt. Saksa on käsiteltävänä olevassa asiassa toimittanut komissiolle huomattavan määrän taloudellisia ja rahoitustietoja, joita on koottu ja tarkasteltu säännöllisesti. Näistä tiedoista käyvät ilmi kannattavuusodotukset, jotka olivat DB AG:n saatavilla koko voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen soveltamiskauden ajan.

(377) Yksi tapa selvittää, onko markkinataloustoimijaperiaatetta noudatettu, on käyttää yleisesti hyväksyttyjä vakiomuotoisia arviointimenetelmiä. Tällaisten menetelmien on perustuttava käytettävissä oleviin objektiivisiin, todennettaviin ja luotettaviin tietoihin, joiden olisi oltava riittävän yksityiskohtaisia ja heijastettava taloudellista tilannetta sillä hetkellä, kun transaktiosta päätettiin, ottaen huomioon riskin suuruus ja tulevaisuuden odotukset. Eräs laajasti hyväksytty vakiomuotoinen menetelmä investointipäätöksen arvioimiseksi on arvioida investointia sen nettonykyarvon perusteella.

(378) DB Cargon oman pääoman arvon arvioimiseksi komissio diskonttasi keskipitkän aikavälin suunnitelmiin sisältyvät nettotulot, jotka arvioitiin korkojen jälkeisen liikevoiton perusteella (tai EBT:n perusteella, silloin kun se oli saatavilla), asianomaisen keskipitkän aikavälin suunnitelman kattamalle viiden vuoden ajanjaksolle (ks. taulukko 5) sekä loppuarvon käyttämällä diskonttokorkona DB-konsernin vuosikertomuksissa tavaraliikenne- ja logistiikka-segmentin yhteydessä mainittua oman pääoman kustannusta ennen veroja. Loppuarvon laskemiseksi komissio käytti Gordon Shapiro -kasvumallia.

(379) Gordon Shapiro -kasvumallin mukaan yrityksen loppuarvo vastaa yrityksen jatkuvasti ansaitsemien voittojen nettonykyarvoa. Nettonykyarvon laskennassa käytetään seuraavia oletuksia: i) voitot kasvavat tietyllä jatkuvalla vauhdilla (”g”) alkaen liiketoimintasuunnitelman viimeisen vuoden voitosta, ja ii) diskonttokorko on voiton tyypistä riippuen joko oman pääoman kustannus tai painotettu keskimääräinen pääomakustannus ja liittyy osakkaisiin tai yritykseen laajemmin. Gordon Shapiro -kasvumallissa periaatteena on, että mitä suurempi jatkuvan kasvun vauhti ja normalisoitu vapaa kassavirta ovat ja mitä alhaisempi on diskonttokorko, sitä suurempi on loppuarvo. Komissio käytti jatkuvan kasvun vauhdin osalta E.CA:n toisessa raportissa käytettyä 2,0:aa prosenttia (ks. taulukko 9). Komissio käytti kyseistä E.CA:n toisessa raportissa käytettyä prosenttimäärää, koska se on varovainen oletus, kun otetaan huomioon myös DB Cargon muut sisäiset asiakirjat, joissa kasvuvauhti on määritetty pienemmäksi (tässä yhteydessä komissio panee merkille vuoden 2015 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan sisältyvän arvonalentumistestin, jossa jatkuvan kasvun vauhtina käytetään 1,0:aa prosenttia).

(380) Komissio arvioi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen markkinaehtoisuutta eri ajankohtina. Nämä ajankohdat ovat i) vuosi 2012, jolloin voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus allekirjoitettiin, ii) vuosi 2016, jolloin alkuperäinen voimassaolokausi, jonka aikana sopimusta ei voinut irtisanoa, päättyi, sekä iii) vuosi 2020, johon mennessä DB Cargon tappioiden jatkuvan kertymisen pysäyttämiseksi oli jo toteutettu muita toimenpiteitä (yksittäisvaunukuljetuksia koskevan selvityksen tilaaminen, ”Starke Cargo” -ohjelman käyttöönotto ja johtoryhmän vaihtaminen; ks. johdanto-osan 61 ja 66 kappale).

([131]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1990, Belgia v. komissio, 142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1991, Italia v. komissio, 305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18 ja 19 kohta; yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräys 30.4.1998, Cityflyer Express v. komissio, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51 kohta. Ks. myös komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä (EUVL C 262, 19.7.2016, s. 1), 74 kohta.

(381) Nettonykyarvon laskennassa käytettävänä tietolähteenä komissio käyttää kunakin ajankohtana saatavilla olleita vuotuisia keskipitkän aikavälin suunnitelmia. Komissio katsoo, että kun otetaan huomioon keskipitkän aikavälin suunnitelmien sisältämien tietojen määrä ja luonne (ks. johdanto-osan 55 ja 58 kappale), suunnitelmat olivat riittävän yksityiskohtaisia, jotta DB AG saattoi käyttää niitä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen liittyvässä päätöksenteossa. Kuten samankaltaisissa organisaatioissa on yleisenä käytäntönä, keskipitkän aikavälin suunnitelmat laadittiin etukäteen kunakin ajankohtana saatavilla olleiden tietojen perusteella käyttäen DB-konsernin sisäisiä sekä luotettavia ulkopuolisia tietolähteitä (ks. johdanto-osan 55 kappale).

5.1.3.1.1 Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittaminen vuonna 2012

(382) Johdanto-osan 378 ja 379 kappaleessa kuvatun menetelmän perusteella komissio arvioi DB Cargon oman pääoman nettonykyarvoksi vuoden 2011 keskipitkän aikavälin suunnitelman (kattaa vuodet 2012–2016) perusteella noin 2 763 miljoonaa euroa ja vuoden 2012 keskipitkän aikavälin suunnitelman (kattaa vuodet 2013–2017) perusteella noin 2 973 miljoonaa euroa. Komissio huomauttaa, että kukin keskipitkän aikavälin suunnitelma kattaa suunnittelukauden (esimerkiksi vuoden 2011 suunnitelman suunnittelukausi kattaa vuodet 2012–2016) lisäksi arvioidut luvut sille vuodella, jona suunnitelma on laadittu, sekä edellisen vuoden toteutuneet tulokset (vuoden 2011 suunnitelman tapauksessa siis arvioidut luvut vuodelle 2011 sekä vuoden 2010 toteutuneet tulokset).

(383) Komissio myös huomauttaa, että vaikka DB Cargo teki vuoden 2012 voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittamista edeltävinä vuosina tappiota (–148 miljoonaa euroa vuonna 2010 ja –100 miljoonaa euroa vuonna 2011), vuoden 2011 vuosikertomuksensa mukaan vuosina 2006–2008 se oli tuottanut yli 500 miljoonaa euroa voittoa (ks. johdanto-osan 117 kappale). Lisäksi DB Cargon vuosikertomusten mukaan yhtiö teki myös vuosina 2001–2004 voittoa, joka näin ollen siirrettiin emoyhtiölle ([132]). Kuten taulukosta 5 käy ilmi, molemmissa keskipitkän aikavälin suunnitelmissa DB Cargon ennustettiin saavuttavan tulostavoitteensa (liikevoitto-marginaalina mitattuna) viimeistään suunnittelukauden loppuun mennessä.

(384) DB Cargon voitiin siis perustellusti odottaa tuottavan voittoa, ja ottaen huomioon tuottojen positiivisen nettonykyarvon (asianomaista ajanjaksoa koskevan keskipitkän aikavälin suunnitelman perusteella) komissio katsoo, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta vuonna 2012 ei aiheutunut DB Cargolle taloudellista etua.

5.1.3.1.2 Vuoden 2016 loppuun ulottuva ajanjakso

(385) Seuraava ajankohta, jonka osalta komissio arvioi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen perustuvan tappioiden kattamisen markkinaehtoisuutta, on sopimuksen alkuperäisen viisivuotiskauden loppu. Tämä johtuu siitä, että alkuperäisenä voimassaoloaikana voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus olisi voitu lopettaa vain painavista syistä. Tämän alkuperäisen voimassaoloajan loppu on ensimmäinen ajankohta, jona jompikumpi osapuoli oli vapaa irtisanomaan sopimuksen. Komissio toteaa, että sopimuksessa painavaksi syyksi irtisanomiselle mainitaan äänioikeuksien enemmistön menettäminen DB Cargossa (ks. johdanto-osan 48 kappale). Näin ei ole tapahtunut, kuten Saksakin toteaa (ks. johdanto-osan 50 kappale), joten sopimusta ei irtisanottu alkuperäisen viisivuotiskauden aikana tämän painavan syyn nojalla. Lisäksi komissio toteaa, että AktG:n 297 §:n mukaan painava syy irtisanomiselle on myös se, että toinen sopimuspuoli ei todennäköisesti pysty täyttämään sopimuksen mukaisia velvoitteitaan ([133]). Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevassa sopimuksessa määrätään, että DB Cargon on siirrettävä voitot ja DB ML:n (ja myöhemmin DB AG:n) on katettava tappiot. Koska tappiot siirrettiin, kumpikaan osapuoli ei laiminlyönyt velvoitteitaan.

(386) Komissio panee myös merkille Saksan toimittamat tiedot yhtiöveroa koskevista suuntaviivoista. Yhtiöveroa koskevien suuntaviivojen R14.5 jakson 6 kohdassa ei oteta kantaa siihen, onko jatkuva tappioiden kertyminen riittävän painava syy irtisanoa voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus alkuperäisen viisivuotiskauden aikana, mutta R14.5 jakson 5 kohdan 4 alakohdan perusteella komissio katsoo, että se, että tytäryhtiö tuottaa jatkuvasti tappiota, ei ole syy, joka estäisi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen täytäntöönpanon ([134]). Näin ollen komissio katsoo, että myöskään tältä osin irtisanomiselle ei ollut painavaa syytä. Komission käsityksen mukaan ei siis ollut olemassa painavia syitä, joiden vuoksi voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus olisi voitu irtisanoa ennenaikaisesti.

([132]) *Lähde*: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (sivustolla käyty 15. marraskuuta 2024).

([133]) Alkuperäinen sanamuoto: "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]) Alkuperäinen sanamuoto: "Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet.".

(387) Lisäksi todetaan, että vaikka toisella osapuolella olisi ollut painava syy irtisanoa voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus sen alkuperäisen voimassaoloajan kuluessa, on kyseenalaista, olisiko markkinataloustoimija toiminut näin. Sen lisäksi, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanominen olisi saattanut olla lainvastaista, se olisi tarkoittanut sitä, että määräysvaltaa käyttävä emoyhtiö olisi joutunut luopumaan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen varmoista eduista (yhteisverotusjärjestelmän suomista veroeduista sekä suorasta määräysvallasta tytäryhtiön johtoon nähden) vastineena hyödystä, jonka toteutuminen olisi ollut epävarmaa (mahdollisten tulevien tappioiden siirron välttäminen). On kyseenalaista, olisiko emoyhtiö toiminut näin niin pian voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen, etenkin kun otetaan huomioon, että alkuperäisen sopimuskauden aikana kaikissa keskipitkän aikavälin suunnitelmissa – jotka muodostivat strategisen päätöksenteon perustan – DB Cargon arvon ennakoitiin kehittyvän myönteisesti (ks. johdanto-osan 391 kappale).

(388) Käyttäen johdanto-osan 378 ja 379 kappaleessa kuvattua menetelmää komissio arvioi DB Cargon oman pääoman nettonykyarvoksi vuoden 2015 keskipitkän aikavälin suunnitelman (kattaa vuodet 2016–2020) perusteella noin 1 000 miljoonaa euroa ja vuoden 2016 suunnitelman (kattaa vuodet 2017–2021) perusteella noin 2 185 miljoonaa euroa.

(389) Kuten vuosien 2011 ja 2012 keskipitkän aikavälin suunnitelmien tapauksessa, DB Cargon myös odotettiin saavuttavan liikevoittomarginaalitavoite viimeistään suunnittelukauden viimeisenä vuonna. Lisäksi sijoitetun pääoman tuoton odotettiin yltävän lähelle sijoitetun pääoman tuottotavoitetta ja kehittyvän myönteisesti suunnittelukauden aikana (joskin vuoden 2016 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa sijoitetun pääoman tuotto ilmoitettiin vain DB Cargo -konsernin osalta).

(390) On totta, että alkuperäisen viisivuotisen sopimuskauden aikana DB Cargon tulos jäi aiempaa ennustetta heikommaksi, sillä se teki pelkästään tappiota (ks. taulukko 4), mutta komission käytettävissä oleva näyttö ei viittaa siihen, että vuosien 2015 ja 2016 keskipitkän aikavälin suunnitelmissa käytetyt oletukset olisivat olleet ilmeisen virheellisiä. Lisäksi vuoden 2015 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa esitettiin toimenpiteitä DB Cargon uudistamiseksi Zukunft Bahn -ohjelman avulla.

(391) Sen lisäksi, että komissio arvioi voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen markkinaehtoisuutta tiettyinä strategisina ajankohtina – i) voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoittamishetkellä, ii) alkuperäisen viisivuotisen sopimuskauden päättyessä sekä iii) yksittäisvaunukuljetuksia koskevan selvityksen, DB Cargon johdon vaihtamisen ja ”Starke Cargo” -ohjelman käyttöönoton jälkeen –, se arvioi DB Cargon oman pääoman arvoa myös muiden vuosien keskipitkän aikavälin suunnitelmien perusteella. Tältä osin komissio toteaa, että vuoden 2013 keskipitkän aikavälin suunnitelman perusteella nettonykyarvo oli 2 075 miljoonaa euroa ja vuoden 2014 suunnitelman perusteella 5 555 miljoonaa euroa.

(392) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että tappioiden kattaminen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla vuoden 2016 lopusta lähtien eli alkuperäisen sopimuskauden päätyttyä ei antanut DB Cargolle taloudellista etua.

5.1.3.1.3 Ajanjakso vuodesta 2020 alkaen

(393) Lopuksi komissio arvioi, toimiko DB AG markkinataloustoimijan tavoin jatkaessaan tappioiden kattamista myös sen jälkeen, kun se oli jo toteuttanut muita toimenpiteitä (yksittäisvaunukuljetuksia koskevan selvityksen tilaaminen, ”Starke Cargo” -ohjelman käyttöönotto ja johtoryhmän vaihtaminen; ks. johdanto-osan 61 ja 66 kappale) DB Cargon tappioiden jatkuvan kertymisen pysäyttämiseksi. Tässä yhteydessä komissio arvioi sopimuksen markkinaehtoisuutta vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman perusteella.

(394) Komissio arvioi DB Cargon oman pääoman arvon vuosien 2020 ja 2021 keskipitkän aikavälin suunnitelmien sisältämien tietojen perusteella johdanto-osan 378 ja 379 kappaleessa kuvatun menetelmän mukaisesti. Tältä osin komissio toteaa, että komission käyttämän menetelmän mukaisesti laskettu DB Cargon oman pääoman nettonykyarvo oli vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman perusteella negatiivinen, noin –441 miljoonaa euroa. Tässä summassa ei ole kuitenkaan otettu huomioon mahdollista veroetua (ks. johdanto-osan 43 kappale). Komissio arvioi verosuojan käyttämällä DB-konsernin vuosien 2020 ja 2021 vuosikertomuksissa ilmoitettua varovaista 30,5 prosentin verokantaa ([135]) ([136]). Tämän pohjalta se arvioi DB Cargon oman pääoman nettonykyarvoksi vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman (kattaa vuodet 2021–2025) perusteella noin –259 miljoonaa euroa ([137]). Tämä tarkoittaa, että keskipitkän aikavälin suunnitelmiin sisältyvien yhtiön liiketoimintaennusteiden perusteella sijoittajalle olisi aiheutunut sijoituksesta tappiota. Tältä osin komissio huomauttaa, että covid-19-pandemia kasvatti DB Cargon tappiota entisestään, mutta sen aiheuttama vahinko ei ole ainoa tappion lähde. Lisäksi komission käsityksen mukaan vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan sisältyi jo vastatoimenpiteitä, jotka kompensoisivat noin kaksi kolmasosaa vahingosta.

(395) Komissio muistuttaa, että kuten johdanto-osan 66 kappaleessa kuvataan, tappioiden jatkettua kasvuaan (ks. taulukko 4) DB AG vaihtoi DB Cargon johdon vuonna 2020 sekä otti käyttöön ohjelman yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Tämä ohjelma (”Starke Schiene” ja sen DB Cargoa koskeva osio: ”Starke Cargo”) sisältyi jo vuoden 2019 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan. DB Cargon osakkeenomistaja oli siis jo toteuttanut DB Cargon tappiollisen kehityksen taittamiseksi useita toimia, jotka eivät kuitenkaan olleet tuottaneet tulosta (ja jo tätä aiemmin oli toteutettu vastaavia toimia, esimerkiksi käynnistetty Zukunft Bahn -ohjelma). Näin ollen emoyhtiö saattoi odottaa, että DB Cargon taloudellinen tilanne paranisi tai – ottaen huomioon covid-19-pandemian kielteiset vaikutukset – se ei ainakaan merkittävästi heikkenisi. Kaikista aiemmista toimista huolimatta DB Cargon arvo kuitenkin heikkeni ja muuttui vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa negatiiviseksi. Vuoden 2020 suunnitelman myötä kävi myös selväksi, ettei ”Starke Cargo” -ohjelman tavoitteita ollut enää mahdollista saavuttaa: ohjelman strategia perustui volyymien kasvuun, mutta vuoden 2020 suunnitelmassa ennustettiin koko suunnittelukauden ajalle pienempiä volyymeja kuin oli ennustettu vuoden 2019 suunnitelmassa, jolla ”Starke Cargo” -ohjelma otettiin käyttöön.

(396) Komissio toteaa, että vuodesta 2015 lähtien laadituissa DB Cargon keskipitkän aikavälin suunnitelmissa myös yksilöidään sellaisia muita riskejä ja mahdollisuuksia, joiden toteutumisen todennäköisyys on yli 40 prosenttia. Nämä riskit ja mahdollisuudet eivät sisällyt perusskenaarioon, mutta ne tuodaan kuitenkin esille niiden toteutumisen todennäköisyyden vuoksi. Vuoden 2020 suunnitelmassa ei mainittu tällaisia muita mahdollisuuksia. Muita riskejä siinä sen sijaan yksilöitiin (ks. johdanto-osan 58 kappale). Nämä riskit olivat merkittäviä, sillä toteutuessaan niiden kumulatiivinen negatiivinen vaikutus DB Cargo -konsernin liikevoittoon olisi suunnittelukaudella –417 miljoonaa euroa (ks. kaavio 3), mikä tarkoittaa, että jos nämä tunnistetut riskit toteutuisivat, kyseiselle ajanjaksolle ennustettu negatiivinen liikevoitto kasvaisi noin 65 prosenttia. Tämän perusteella oli kohtuullista olettaa, että mahdolliset poikkeamat suunnitelmasta olisivat kielteisiä eivätkä myönteisiä. Näin ollen oli olemassa riski siitä, että DB Cargon tulos olisi ennustettuakin heikompi – ja ennusteen mukaan se tulisi joka tapauksessa tuottamaan negatiivisen tuoton osakkeenomistajalle. Huolellinen osakkeenomistaja ottaisi huomioon myös tämän riskin heikosta tuloksesta.

(397) Yksittäisvaunukuljetusten segmentti ei ollut pelkästään rakenteellisesti tappiollinen, vaan se itse asiassa aiheutti suurimman osan DB Cargon vuotuisista tappioista, kuten taulukosta 6 käy ilmi (ks. johdanto-osan 61 kappale). Sen vuoksi vuonna 2019 tilattiin selvitys ratkaisujen löytämiseksi yksittäisvaunukuljetusten segmentin heikkouksiin. Selvitys valmistui lokakuussa 2019, ja tammikuussa 2020 sitä muutettiin rajoitetusti. Sitä voitiin siis hyödyntää yksittäisvaunukuljetusten segmenttiä koskevassa päätöksenteossa. Komissio toteaa yksittäisvaunukuljetuksia

([135]) Komissio käyttää veroedun diskonttaamiseen keskipitkän aikavälin suunnitelman laadintavuoden vuosikertomuksessa esitettyä DB-konsernin painotettua keskimääräistä pääomakustannusta ennen veroja. Kyseessä on varovainen oletus, sillä DB-konsernin oman pääoman kustannus on alhaisempi kuin oman pääoman kustannus sen tavaraliikenne- ja logistiikkasegmentissä.

([136]) Komissio muistuttaa tässä yhteydessä, että E.CA:n toisessa raportissa käytetään tappioiden osalta 15 prosentin verokantaa, koska siinä oletetaan, että tappioista 50 prosenttia voidaan kirjata tappiontasaukseksi (verokanta 30 %), ja tappiontasauksesta johtuvien positiivisten tulosten osalta 12 prosentin verokantaa (ks. johdanto-osan 126 kappale).

([137]) Komissio myös huomauttaa, että negatiivinen nettonykyarvo ei rajoitu pelkästään vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelmaan, sillä myös vuoden 2021 suunnitelman (kattaa vuodet 2022–2026) perusteella nettonykyarvo oli negatiivinen (noin –166 miljoonaa euroa).

koskevan selvityksen tulosten osalta, että neljä ([138]) kuudesta näkökohdasta, joiden perusteella mahdollisia strategisia vaihtoehtoja arvioitiin, liittyi poliittisiin tavoitteisiin. Komissio katsoo, että yksityinen osakkeenomistaja ei olisi ottanut analyysissaan huomioon ja pitänyt ratkaisevina kriteereinä kansantaloudelle koituvia hyötyjä eikä ympäristöhyötyjä. Myöskään valtion omistaman yhtiön erityinen vastuu DB Cargon henkilöstön säilyttämisestä ei olisi yksityisen osakkeenomistajan kannalta merkityksellinen näkökohta. Myös valitun vaihtoehdon vaikutus (kotimaan ja Euroopan) rautatiejärjestelmään vaikuttaa merkityksellisemmältä näkökohdalta valtion kannalta, koska kyse ei ole pelkästään infrastruktuurista vaan myös liikennemuotojakaumasta (valtio esimerkiksi arvioi myönteiseksi seikaksi siirtymisen muista liikennemuodoista rautatieliikenteeseen). Valittuun vaihtoehtoon näyttää kuitenkin liittyvän myös joitakin näkökohtia, jotka olisivat tärkeitä myös yksityiselle osakkeenomistajalle, kuten vaihtoehdon vaikutus muihin segmentteihin (kokojuna- ja yhdistettyihin kuljetuksiin). Yksityinen sijoittaja olisi ottanut huomioon kriteereistä vain kaksi – DB Cargon strategisen aseman ja DB Cargon talouden (ks. johdanto-osan 64 kappale). Näistä kahdesta kriteeristä tärkeämpi on vaihtoehdon vaikutus DB Cargon talouteen, koska tämä on viime kädessä perusta sille, että yhtiö voi luoda arvoa osakkeenomistajalle. Tässä mielessä toiminnan supistaminen yksittäisvaunukuljetusten segmentissä olisi ollut vaihtoehdoista se, jolla olisi ollut eniten myönteisiä vaikutuksia DB Cargon talouteen, kuten kaaviosta 4 käy ilmi.

(398) Strategiaksi ei kuitenkaan valittu toiminnan supistamista yksittäisvaunukuljetusten segmentissä. Strategiaksi valittiin vaihtoehto, jossa liiketoiminta (liikevoitto) yksittäisvaunukuljetusten segmentissä pysyisi edelleen vuosien ajan tappiollisena, vaikka kyseisessä vaihtoehdossa segmentin toimintaan myönnettäisiin valtiontukea, jotka muodostaisivat osan sen tuloista (ks. johdanto-osan 68 kappale), kuten kaaviosta 5 käy ilmi (vuoden 2021 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa yksittäisvaunukuljetusten segmentin liikevoittoa tarkistettiin siten, että se kääntyisi positiiviseksi vuonna 2026, mutta vain merkittävän ja jatkuvan valtiontuen ansiosta – ks. kaavio 7).

(399) Komission käsityksen mukaan tämä valinta perustui väitetysti osittain siihen, että siten vältettäisiin yhteyksien katkeaminen verkossa (ks. johdanto-osan 66 kappale), millä olisi kielteisiä vaikutuksia verkkoon (ja siten kustannuksiin). Tämä vaikuttaakin perustellulta huolenaiheelta. Komissio kuitenkin huomauttaa, että nykyiseen rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvillä tuotantojärjestelmään tehtävillä muutoksilla nimenomaan poistetaan tarpeen mukaan liiketoimintasegmenttien välisiä yhteyksiä (ks. johdanto-osan 262 kappale), mutta tästä päätettiin vasta vuoden 2021 tapahtumien jälkeen, mikä herättää kysymyksen siitä, olisiko nyt tavoiteltava skenaario ollut järkevää pyrkiä toteuttamaan jo aiemmin.

(400) Lisäksi vaikuttaa siltä, että suunnitelmassa oletettu tukimäärä sisältää paitsi junien kokoonpanoon liittyvästä tukiohjelmasta (Anlagenpreisförderung) myönnettävää valtiontukea myös yksittäisvaunukuljetustoimintaan myönnettävää erillistä tukea, sillä kaaviossa 6 tuen määräksi mainitaan 246 miljoonaa euroa, mutta kyseisen junien kokoonpanon liittyvän tukiohjelman määrärahat ovat yhteensä vain 200 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 67 kappale). Tällaista erillistä tukea yksittäisvaunukuljetustoimintaan myönnettiin vasta vuonna 2024 (ks. alaviite 74), minkä vuoksi on erittäin kyseenalaista, oliko tällaisten tulovirtojen sisällyttäminen suunnitelmaan järkevää.

(401) Komissio arvioi nettonykyarvon myös voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen alkuperäisen sopimuskauden päättymisen ja vuoden 2020 välisten eli vuosien 2017–2019 keskipitkän aikavälin suunnitelmien perusteella. Komissio toteaa, että vuosien 2017 ja 2018 suunnitelmien perusteella DB Cargon oman pääoman nettonykyarvo oli positiivinen: vuoden 2017 suunnitelman perusteella noin 1 888 miljoonaa euroa ja vuoden 2018 suunnitelman perusteella noin 1 883 miljoonaa euroa. Sen sijaan vuoden 2019 suunnitelman osalta nettonykyarvoa ei voida vahvistaa. Johdanto-osan 378 ja 379 kappaleessa kuvatun menetelmän perusteella nettonykyarvo olisi ollut negatiivinen, noin −108 miljoonaa euroa. Hieman eri menetelmällä laskettuna DB Cargon oman pääoman nettonykyarvo olisi kuitenkin ollut hienoisesti positiivinen, noin 34 miljoonaa euroa (ks. johdanto-osan 407 kappale). Näin ollen vuoden 2019 keskipitkän aikavälin suunnitelman perusteella nettonykyarvoa ei voida arvioida varmasti, joten komissio ei voi vahvistaa, olisiko järkevä yksityinen osakkeenomistaja irtisanonut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen jo vuoden 2019 suunnitelman perusteella. Kyseisestä suunnitelmasta käy kuitenkin jo ilmi, että suuntaus oli negatiivinen.

(402) Ottaen huomioon edellä esitetyt seikat, DB Cargon jatkuvasti kasvavat tappiot ja sen, että ongelmien korjaamiseksi oli jo toteutettu muita toimenpiteitä (esimerkiksi johdon vaihtaminen ja liiketoimintastrategian muuttaminen), järkevä markkinataloustoimija olisi irtisanonut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen, jotta emoyhtiöön ei enää kohdistuisi kielteisiä vaikutuksia tappioiden siirron takia. Tämä olisi myös ollut vaikuttavampi kurinpitokeino ([139]) yhtiötä kohtaan, sillä tällä tavoin sen olisi ollut pakko etsiä muita rahoituslähteitä.

([138]) Kriteerit 1, 2, 5 ja 6: 1) hyödyt kansantaloudelle (vaikutus Saksaan teollisen tuotannon sijoittautumispaikkana), 2) ympäristöhyödyt (vaikutus tavaraliikenteen kestävyyteen Saksassa), 5) vaikutus DB Cargon henkilöstöön ottaen huomioon valtion omistaman yrityksen ”erityinen vastuu” työntekijöistään ja 6) vaikutus kotimaan ja Euroopan rautatiejärjestelmään.

([139]) Saksan mukaan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevassa sopimuksessa määrätyllä määräysvallalla on kurinpidollinen vaikutus (ks. johdanto-osan 113 kappale), mutta komissio epäilee tämän määräysvallan vaikuttavuutta, sillä DB Cargo jäi jatkuvasti tulostavoitteista ja teki vuosi vuoden jälkeen tappiota (ks. taulukko 4).

(403) Kun otetaan huomioon sopimuksen irtisanomisaika (kolme kuukautta ennen tilivuoden päättymistä; ks. johdanto-osan 51 kappale) sekä keskipitkän aikavälin suunnitelmien laatimisen ja niiden DB Cargon hallintoneuvostolle ja DB AG:lle esittämisen ajoitus (ks. johdanto-osan 54 kappale), voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus olisi voitu irtisanoa jo vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman laadinnan jälkeen, jolloin irtisanominen olisi tullut voimaan vuoden 2021 lopussa eikä DB Cargolle vuonna 2022 aiheutuneita tappioita olisi enää katettu automaattisesti.

(404) Komissio toteaa E.CA:n ensimmäisen ja toisen raportin osalta, että DB Cargon kannattavuus (nettonykyarvo) määritetään ja esitetään osakkeenomistajalle vasta E.CA:n toisessa raportissa. Lisäksi raportit tilattiin jälkikäteen tappioiden kattamisen jälkeen, joten kyseinen näyttö tuotettiin vasta sen jälkeen, kun osakkeenomistaja oli jo päättänyt kattaa kyseiset tappiot.

(405) Komissio toteaa, että E.CA:n toisessa raportissa DB Cargon nettonykyarvo lasketaan hieman erilaisella menetelmällä käyttäen vapaita kassavirtoja yritykselle (FCFF) eli tässä tapauksessa DB AG:lle. Koska E.CA:n raportissa esitetty määrällinen arviointi ei kata vuotta 2019 ja sen jälkeistä ajanjaksoa, komissio laski nettonykyarvon myös FCFF:n perusteella käyttäen veroetujen ja diskonttokoron (tavaraliikenne- ja logistiikkasegmentin painotettu keskimääräinen pääomakustannus verojen jälkeen) osalta samoja oletuksia kuin E.CA:n raportissa (ks. johdanto-osan 126 ja 127 kappale).

(406) Kuten on tapana silloin, kun oman pääoman arvo määritetään käyttäen nettonykyarvon perustana FCFF:ää, komissio laski DB Cargon oman pääoman loppuarvon vähentämällä yritysarvosta nettovelan määrän ([140]).

(407) Johdanto-osan 405 ja 406 kappaleessa kuvatun menetelmän perusteella DB Cargon oman pääoman arvo nettonykyarvona olisi ollut noin 34 miljoonaa euroa vuonna 2019, noin – 1 852 miljoonaa euroa vuonna 2020 ja noin – 1 445 miljoonaa euroa vuonna 2021. Vaikka tässä yhteydessä otettaisiinkin huomioon myönteiset vaikutukset eli se, että yhtiö vältti noin 1,5 miljardin euron kustannukset, joita sille olisi E.CA:n toisen raportin arvion mukaan aiheutunut yksittäisvaunukuljetusten segmentistä irtautumisesta, DB Cargon oman pääoman arvo olisi edelleen negatiivinen. Näin ollen myös tätä menetelmää käyttämällä johtopäätös on sama: järkevä markkinataloussijoittaja olisi irtisanonut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen vuoden 2021 lopusta alkaen.

(408) Saksan väitteestä, jonka mukaan vanha osakkeenomistaja toimii eri tavalla kuin uusi sijoittaja (ks. johdanto-osan 116 kappale), komissio on yleisesti ottaen samaa mieltä. Komissio ottaa edellä esitetyn kantansa huomioon myös sen seikan yhteydessä, ettei DB Cargo ollut vuoden 2008 jälkeen siirtänyt lainkaan voittoa DB AG:lle vaan se oli yksinomaan tuottanut tappiota, joka sen emoyrityksen oli katettava (ks. taulukko 4). Komissio on samaa mieltä myös siitä, että vanha osakkeenomistaja olisi ottanut päätöksenteossaan huomioon sen, että DB Cargo epäonnistui toistuvasti tulostavoitteidensa saavuttamisessa. Komissio panee merkille, että DB AG toteutti tältä osin niitä toimia, joita sillä vanhana osakkeenomistajana oli käytettävissään DB Cargon elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Tällaisia toimia olivat esimerkiksi rakenneuudistusohjelmien käyttöönotto ja DB Cargon johdon vaihtaminen. On kohtuullista olettaa, että vanha osakkeenomistaja olisi toteuttanut tällaisia toimia, myös kun otetaan huomioon yhteisverotusjärjestelmän tuomat hyödyt. Sekään ei olisi kuitenkaan toiminut näin loputtomiin, varsinkaan todettuaan, että tällaiset toimet eivät tuottaneet myönteisiä tuloksia. Komissio muistuttaa tältä osin, että jo vuoden 2019 keskipitkän aikavälin suunnitelman perusteella DB Cargon oman pääoman nettonykyarvo olisi ollut lähellä nollaa ja kaikista aiemmista toimista huolimatta se jatkoi laskuaan muuttuen vuoden 2020 suunnitelmassa negatiiviseksi. Tämä tarkoittaa, että mikään aiemmista toimista – joita oli toteutettu jo vuodesta 2015 lähtien (Zukunft Bahn -ohjelma) – ei ollut tuottanut tulosta. Näin ollen on kohtuullista olettaa, että vaikka järkevä yksityinen osakkeenomistaja ei edes olisi ottanut aiempia toteutuneita tuloksia huomioon, se olisi irtisanonut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen siinä vaiheessa, kun sen investoinnin arvo – myös suunnitelmissa käytettyjen oletusten mukaan – muuttui selvästi negatiiviseksi.

(409) Saksan väitteestä, jonka mukaan komissio oli eräässä toisessa tapauksessa yhtä mieltä siitä, ettei tappioiden kattamisesta useiden vuosien ajan aiheutunut taloudellista etua (ks. johdanto-osan 115 kappale), komissio muistuttaa, että sen on tehtävä arviointinsa yksinomaan kulloinkin tarkasteltavana olevan tapauksen tosiseikkojen perusteella. Näin ollen tämä väite on merkityksetön. Asia, johon Saksa viittasi, koski Berlin Schönefeldin, Tegelin ja Tempelhofin lentoasemia. Kyseisessä tapauksessa komissio totesi päätöksensä johdanto-osan 179 kappaleessa,

([140]) Komissio toteaa, että E.CA laski pelkästään DB Cargon yritysarvon, ei yritysarvon ja nettovelan erotusta ja siten yhtiön oman pääoman arvoa.

etteivät toimenpiteet olleet tukea ja että ”FBS saattoi [...] odottaa näiden pitkän aikavälin etujen (uuden koko Berliinin aluetta palvelevan lentoaseman onnistunut avaaminen ja tuottava toiminta sekä halpalentoyhtiöstrategian käynnistämisen jälkeen muutaman vuoden kuluessa Schönefeldin toiminnasta saatavat odotetut tuotot) olevan merkittävämpiä kuin Schönefeldin ennen BER-lentoaseman avaamista tuottamat tappiot”. Tässä valossa DB Cargon tilanne, jossa ei ollut pitkällä aikavälillä odotettavissa merkittävää muutosta (jollainen oli esimerkiksi Berlin-Brandenburgin lentoaseman (BER) avaaminen), ei ole millään tavalla verrattavissa Saksan mainitsemaan tapaukseen.

(410) Näin ollen komissio päättelee, että vuoden 2020 keskipitkän aikavälin suunnitelman jälkeen markkinataloussijoittaja olisi irtisanonut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen vuoden 2021 lopusta alkaen. Tämä tarkoittaa, että vuoden 2022 ja sen jälkeisten vuosien tappioiden automaattisesta kattamisesta on aiheutunut taloudellista etua DB Cargolle, joka yhdessä tytäryhtiöidensä kanssa, joiden tappiot tai voitot sisältyvät DB Cargon konsolidoituun tilinpäätökseen, on kyseisen edun saaja.

(411) Kuten unionin tuomioistuin on todennut, kun kyse on yksittäisestä tuesta, taloudellisen edun toteaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti sen, että toimenpide oletetaan valikoivaksi ([141]). Näin on siitä riippumatta, onko kyseisillä markkinoilla muita toimijoita, jotka ovat samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa. Koska kyseinen taloudellinen etu on myönnetty ainoastaan DB Cargolle, joka on ainoa tuensaaja, etu on valikoiva.

5.1.3.2 Saksan liittovaltion rautatierahaston (BEV) kattama osuus DB Cargon palveluksessa olevien virkamiesten palkoista (toimenpide 4)

(412) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvat myös toimenpiteet, jotka eri muodoissaan vähentävät yrityksen tavanomaisia kuluja ja jotka tämän vuoksi, vaikka eivät olekaan tukia sanan täsmällisessä merkityksessä, ovat saman luonteisia ja vaikuttavat samalla tavoin ([142]). SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa ei tehdä eroa valtion toimenpiteiden syiden tai tavoitteiden perusteella vaan siinä määritellään toimenpiteet niiden vaikutusten perusteella ([143]).

(413) Komissio toteaa, että toimenpiteessä 4 on kyse järjestelmästä, jossa kaikki aiemmin Saksan kansallisten rautateiden palveluksessa olleet rautatievirkamiehet on siirretty tiettyyn valtion yksikköön (BEV), joka syntyi Deutsche Bundesbahnin ja Deutsche Reichsbahnin sulautuman lopputuloksena ja joka vastaa palkkojen ja muiden etuuksien maksamisesta suoraan asianomaisille virkamiehille. BEV hallinnoi myös rautatievirkamiesten sairauskassaa ja eläkkeitä. Tämä järjestelmä otettiin käyttöön, kun uusi yksityisoikeuden alainen liittovaltion rautatieyhtiö DB AG perustettiin vuonna 1994. Tämä tapahtui 13 vuotta ennen rautateiden tavaraliikenteen markkinoiden täydellistä vapauttamista vuonna 2007, eikä järjestelmää ole sen jälkeen muutettu merkittävästi ([144]) (ks. johdanto-osan 77 kappale).

(414) Saksan liittovaltion perustuslain 143 a §:n ja DBGrG:n 12, 21 ja 23 §:n säännösten mukaan BEV on rautatievirkamiesten virallinen työnantaja, mutta heidät on osoitettu DB AG:n palvelukseen, ja vastineena tästä DB AG maksaa BEV:lle vuosittain määrän, joka lasketaan kunkin palvelukseen osoitetun työntekijän osalta erikseen hänen ammatillisen asemansa perusteella. DB AG jakaa sen palvelukseen osoitetut rautatievirkamiehet tytäryhtiöilleen, myös DB Cargolle. DB Cargo korvaa rautatievirkamiesten palkkauskustannukset DB AG:lle, joka välittää summan BEV:lle.

(415) Saksan toimittamasta näytöstä käy myös ilmi, että BEV on osoittanut rautatievirkamiehiä myös muiden, DB AG:n kanssa kilpailevien yritysten palvelukseen. Tällaisiin palvelupaikkoihin osoitettuja virkamiehiä on ollut rajallinen määrä, ja palveluspaikan vastaanottaminen on tässä tapauksessa virkamiehille vapaaehtoista, sillä tällaisten yritysten palvelukseen osoittaminen ei perustu DBGrG:n säännöksiin vaan yksinomaan BBG:n 29 §:n säännöksiin, joiden mukaan palvelukseen osoittaminen edellyttää asianomaisen virkamiehen suostumusta (ks. johdanto-osan 77 kappale).

([141]) Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, komissio v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.
([142]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 15.3.1994, Banco Exterior de España v. Ayuntamiento de Valencia, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 13 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, SFEI ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 58 kohta.
([143]) Unionin tuomioistuimen tuomio 26.10.2016, Orange v. komissio, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, 38 kohta.
([144]) DBGrG:n 21 §:ään on tehty joitakin vähäisiä muutoksia (ks. alaviite 48).

(416) DBGrG:n 21 §:n 1 momentin ja 23 §:n mukaan maksu, jonka DB AG maksaa BEV:lle kustakin yksittäisestä palvelukseen osoitetusta rautatievirkamiehestä, lasketaan als-ob-Kosten-periaatteen (ns. ”ikään kuin -kustannuksia” koskevan periaatteen) mukaisesti, eli maksettava määrä perustuu vastaavien DB AG:n työmarkkinoilta palkkaamien työntekijöiden palkkauskustannuksiin, *ikään kuin* palvelukseen osoitetut virkamiehet olisivat DB AG:n uusina palkkaamia työntekijöitä. Nämä maksut sisältävät kaikki asiaankuuluvan työehtosopimuksen mukaisesti palkatun työntekijän palkkaan kuuluvat osat eli peruspalkan ja asiaankuuluvat korvaukset sekä työnantajan maksut pakollisiin sosiaaliturvajärjestelmiin. Näitä työnantajan maksamia maksuja ovat erityisesti eläke-, sairaus-, tapaturma-, työttömyys- ja pitkäaikaishoitovakuutusmaksu, äitiysrahamaksu sekä maksukyvyttömyysrahastoon suoritettava maksu. Als-ob-Kosten-periaatteen soveltamisen seurauksena DB AG:n BEV:lle korvaamiin kustannuksiin lisätään myös useita sellaisia maksuja, jotka on otettu käyttöön DB AG:n perustamisen jälkeen ja jotka sisältyvät sopimussuhteisten työntekijöiden palkkauskustannuksiin. Toisaalta BEV kattaa kustannuksia, jotka johtuvat virkamiesten ja yksityisten yritysten työntekijöiden palkkauksen rakenteellisista eroista sekä virkamiehiä koskevan lainsäädännön erityispiirteistä (yksityisten yritysten työntekijöitä koskevaan lainsäädäntöön verrattuna). BEV:lle suoritettavat maksut sisältävät myös henkilöstöhallinnon kustannukset (ks. johdanto-osan 79 kappale).

(417) Johdanto-osan 416 kappaleessa kuvatut säännöt koskevat myös DB Cargoa, joka korvaa sen palvelukseen osoitettujen rautatievirkamiesten palkkauskustannukset DB AG:lle. Saksa toimitti näyttöä als-ob-Kosten-periaatteen käytännön täytäntöönpanosta DB Cargossa taulukkoina, joissa verrataan toisiinsa työmarkkinoilta suoraan palkattujen yksittäisten sopimussuhteisten työntekijöiden palkkauskustannuksia ja vastaavassa ammatillisessa tilanteessa olevien (iältään, tehtäviltään, pätevyydeltään ja palkkaluokaltaan vastaavien), BEV:n palvelukseen osoittamien virkamiesten palkkauskustannuksiin. Toimitettu näyttö osoittaa, että vastaavien sopimussuhteisten työntekijöiden palkkauskustannukset sekä henkilöstökustannukset, jotka DB Cargon on – DB AG:n kautta – maksettava BEV:lle sen palvelukseen osoitetuista virkamiehistä, lasketaan samojen menetelmien mukaisesti ja ne sisältävät samat palkanosat (erityisesti samansuuruisen työnantajan osuuden pakollisista sosiaaliturvamaksuista) ja ovat samansuuruiset. Yhteenvetona todetaan, että als-ob-Kosten-periaatteen täytäntöönpanon johdosta henkilöstökustannukset, jotka DB Cargon on korvattava BEV:lle sen palvelukseen osoitetuista rautatievirkamiehistä, vastaavat tarvittavan pätevyyden omaavan henkilöstön markkinahintaa.

(418) Lisäksi Saksa osoitti, että BEV on osoittanut rautatievirkamiehiä myös muiden valtion virastojen palvelukseen, ja mikä merkittävämpää, DB AG:n kilpailijoiden palvelukseen. Tällaisissa tapauksissa BEV on kattanut – samalla tavalla kuin DB AG:n ja DB Cargon tapauksessa – sen osan henkilöstökustannuksista, jotka johtuvat asianomaisten virkamiesten osalta sovellettavasta erityisestä lainsäädännöstä ja perustuvat yksilöllisiin sopimuksiin, joissa noudatetaan DBGrG:n 21 §:n 1 momentissa vahvistettua als-ob-Kosten-periaatetta ([145]). Tällä tavoin nämä erityiset henkilöstökustannukset eivät rasita yritysten taloutta. Vaikka tätä käytäntöä sovelletaan rajallisesti, se osoittaa, että periaatteena on, että BEV:n rautatievirkamiesten osoittaminen niin DB AG:n kuin sen kilpailijoiden palvelukseen tehdään markkinahintaan.

(419) Lisäksi toisin kuin kantelija väittää, toimenpide 4 poikkeaa huomattavasti toimenpiteestä, jota komissio arvioi 20 päivänä joulukuuta 2011 annetussa päätöksessä 2012/540/EU ([146]) (komission päätös valtiontuesta C 25/08 (ex NN 23/08), jonka Ranskan tasavalta on toteuttanut France Télécomin hyväksi sen palveluksessa olevien valtion virkamiesten eläkkeiden rahoitusjärjestelyjen uudistamiseksi), jäljempänä ’Orange-päätös’, jonka unionin tuomioistuimet ovat vahvistaneet ([147]). Ensinnäkin kyseisessä päätöksessä tarkasteltu toimenpide oli laki, jota sovellettiin ainoastaan France Télécomiin (jonka seuraaja Orange on). France Télécom oli posti-, lennätin- ja puhelinministeriön entinen osasto ja ainoa kyseisen ministeriön virkamiesten työnantaja, jonka työntekijöiden eläkkeiden maksaminen Ranskan valtion oli turvattava (yhdessä La Posten kanssa) ([148]). Toimenpiteellä muutettiin vuoden 1990 tilapäistä France Télécom -lakia ([149]), jossa säädettiin muun muassa, että France Télécomin oli maksettava France Télécomin palveluksessa olleiden virkamiesten eläkkeet takaisin valtiolle. Vuonna 1996 tehdyllä muutoksella France Télécom vapautettiin eläkkeisiin liittyvästä velvoitteestaan (arvioidusta rasitteesta, joka sille olisi aiheutunut eläkkeistä vastaavana laitoksena toimimisesta), ja samalla vapautettiin tämän velvoitteen hoitamista varten tehty kirjanpitovaraus, minkä myötä kyseisen korvauksen määrä väheni merkittävästi. Siten muutos asetti France Télécomin suotuisampaan asemaan kuin vuoden 1990 laki. Toiseksi komissio totesi, että Orange-päätöksessä tarkastellun toimenpiteen yhteydessä ei varmistettu, että France Télécomin maksamat sosiaalitur-

([145]) Saksan 21. huhtikuuta 2022 ja 27. syyskuuta 2024 esittämät huomautukset.
([146]) EUVL L 279, 21.8.2012, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 26.2.2015, Orange v. komissio, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117; unionin tuomioistuimen tuomio 26.10.2016, Orange v. komissio, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Ks. Orange-päätöksen johdanto-osan 98 ja 138 kappale.
([149]) Laki nro 90-568, annettu 2. heinäkuuta 1990.

vamaksut vastasivat sen kilpailijoiden maksamia maksuja. Tältä osin todetaan erityisesti, että France Télécomin maksama maksu perustui maksuosuuteen, joka sisälsi ainoastaan yksityisten yritysten työntekijöitä koskevan lainsäädännön soveltamisalaan kuuluville työntekijöille ja virkamiehille yhteisten riskien perusteella lasketut maksut, ei siis muiden kuin tällaisten yhteisten riskien perusteella laskettuja maksuja, jotka kilpailijoiden – tai France Télécomin muun henkilöstön kuin virkamiesten osalta – oli maksettava (tällaisia muita kuin yhteisiä riskejä ovat esimerkiksi työttömyys ja palkkojen jääminen maksamatta työnantajan maksukyvyttömyyden seurauksena).

(420) Sitä vastoin toimenpide 4 on osa järjestelmää, jossa valtion rautatievirkamiehet ovat olleet liittovaltion rautateiden muutosprosessin alusta lähtien erillisen valtion yksikön palveluksessa ja tämä yksikkö on vuokrannut heitä samoilla ehdoilla DB AG:lle (ja viime kädessä sen tytäryhtiöille) ja muille yrityksille. Järjestelmää on sovellettu DB AG:hen vuodesta 1994 eli sen perustamisesta lähtien, eikä sitä ole koskaan muutettu tavalla, joka parantaisi DB AG:n tai sen tytäryhtiöiden asemaa ([150]). Lisäksi BEV:n sekä DB AG:lle että sen kilpailijoille osoittamasta työvoimasta maksettava korvaus lasketaan kunkin henkilöstön jäsenen osalta erikseen hänen ammatillisen asemansa perusteella, ja korvaus vastaa pätevyydeltään samantasoisen henkilöstön markkinakustannuksia, sillä se sisältää kaikki ne kustannukset, jotka työnantaja maksaa vastaavista markkinoilta palkatuista työntekijöistä. Mikä tärkeintä, BEV:lle maksettava korvaus sisältää sosiaaliturvamaksut, jotka kattavat kaikki yksityisen sektorin työntekijöitä koskevat riskit (ks. johdanto-osan 416 kappale).

(421) Näin ollen toimenpiteen 4 ei voida katsoa antavan DB AG:lle tai DB-konserniin kuuluville yrityksille, kuten DB Cargolle, SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valikoivaa etua

(422) Koska ei voida osoittaa edun olemassaoloa, joka on yksi valtiontuen kumulatiivisista tunnusmerkeistä, komissio toteaa, ettei toimenpiteeseen 4 sisälly valtiontukea.

5.1.4 *Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan*

(423) Kilpailun katsotaan yleensä vääristyvän perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisesti, jos valtio myöntää taloudellista etua yritykselle kilpailulle vapautetulla alalla, jolla on tai voisi olla kilpailua ([151]). DB Cargo tarjoaa rautateiden tavaraliikennepalveluja Saksassa ja muissa jäsenvaltioissa, joissa myös muut yritykset tarjoavat tällaisia palveluja ja kilpailevat DB Cargon kanssa, erityisesti sen jälkeen, kun rautateiden tavaraliikennepalvelujen tarjoaminen sisämarkkinoilla on vapautettu (ks. alaviite 39). Näin ollen toimenpide 1 voi vääristää tai uhata vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla siltä osin kuin sen on todettu antavan DB Cargolle valikoivaa etua.

5.1.5 *Päätelmä tuen olemassaolosta*

(424) Edellä 5.1 jaksossa esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, että toimenpide 1 on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea 1. tammikuuta 2022 alkaneen ajanjakson osalta. Sitä vastoin toimenpiteet 2, 3 ja 4 sekä toimenpide 1 vuoden 2021 loppuun ulottuvan ajanjakson osalta eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

5.2 **Uusi tuki**

(425) Saksan väitteiden mukaan tutkittavana olevat neljä toimenpidettä ovat voimassa olevaa tukea, mutta komission on silti tutkittava itse perusteellisesti, onko voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus eli toimenpide, jonka se on katsonut olevan valtiontukea, uutta vai voimassa olevaa tukea.

(426) Menettelyasetuksen 1 artiklan c alakohdan mukaan uudella tuella tarkoitetaan kaikkia tukia, jotka eivät ole voimassa olevaa tukea, mukaan lukien voimassa olevan tuen muutokset.

([150]) Ks. alaviite 48.

([151]) Komission tiedonanto Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta valtiontuen käsitteestä, 187 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

(427) Tarkasteltavana oleva voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus tehtiin aluksi viideksi vuodeksi, minkä jälkeen sitä on jatkettu automaattisesti kunkin tilivuoden lopussa yhdellä lisävuodella (ks. johdanto-osan 51 kappale). Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen markkinaehtoisuutta koskeva analyysi osoitti, että kyseinen sopimus antoi DB Cargolle valikoivaa etua vasta vuodesta 2022 alkaen (ks. johdanto-osan 393–411 kappale) ja että sopimuksen voidaan katsoa olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontukitoimenpide vasta siitä lähtien.

(428) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan voimassa olevan tuen voimassaolon jatkaminen luo uuden tuen, joka on erillinen siitä tuesta, jonka voimassaoloa jatketaan ([152]), erityisesti silloin, kun voimassaolon jatkamiseen liittyy tukisumman korottaminen ([153]). Saksan esittämän väitteen osalta, jonka mukaan vuoden 2012 voittojen ja tappioiden siirtoa koskevalla sopimuksella pelkästään jatkettiin sellaisten aiempien voittojen ja tappioiden siirtoa koskevien sopimusten voimassaoloa, joita oli ollut voimassa vuodesta 1999 lähtien, komissio toteaa, että vuoden 2012 sopimus on kaikista DB Cargon ja sen emoyhtiön välillä aiemmin tehdyistä vastaavista sopimuksista selvästi erillinen oikeustoimi, jolla on eri soveltamisajanjakso ja joka koskee eri varoja kuin sitä edeltäneet aiemmat sopimukset. Sama pätee kyseisen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen vuosittaiseen jatkamiseen hiljaisesti sen jälkeen, kun sen alkuperäinen voimassaoloaika oli päättynyt. Lisäksi komissio huomauttaa, että myös sopimuksen osapuolet muuttuivat vuonna 2016 DB AG:n ja DB ML:n sulautumisen myötä (ks. johdanto-osan 14, 45 ja 46 kappale), mikä muutti lisäksi sopimuksen täytäntöönpanokelpoisuutta ja sopimuspuolten etujen tasapainoa aiempiin sopimuksiin verrattuna. Tämän vuoksi kyseistä voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta (tai sen voimassaolon jatkamista hiljaisesti) ei katsota voimassa olevaksi tueksi sen perusteella, että voittojen ja tappioiden siirtoa koskevia sopimuksia on ollut voimassa aiempina ajanjaksoina.

(429) Lisäksi on huomattava, että menettelyasetuksen 1 artiklan b alakohdan v alakohtaa ei sovelleta kyseiseen voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaan sopimukseen. Mainittua säännöstä sovelletaan toimenpiteisiin, jotka eivät olleet tukea, kun ne pantiin täytäntöön, mutta joista tuli tukea myöhemmin sisämarkkinoiden kehityksen myötä ilman, että jäsenvaltio muutti niitä. Sen sijaan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen jatkaminen oli valtiontukea, joka ei johtunut sisämarkkinoiden kehityksestä vaan ainoastaan DB Cargoon kohdistuvista vaikeuksista, jotka puolestaan johtivat sellaisiin tappioihin, ettei sopimuksen jatkamista voitu enää pitää markkinaehtoisuusperiaatteen mukaisena (ks. johdanto-osan 393–411 kappale).

5.3 Tuen sääntöjenmukaisuus

(430) SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle on ilmoitettava uuden tuen myöntämistä koskevasta suunnitelmasta, eikä suunnitelmaa saa panna täytäntöön ennen kuin komissio on hyväksynyt sen. Tarkasteltavana oleva tuki pantiin täytäntöön antamalla DB Cargolle täytäntöönpanokelpoinen oikeus siirtää vuodesta 2022 alkaen syntyneet tosiasialliset voittonsa tai tappionsa DB AG:lle, ennen kuin komissio oli hyväksynyt tämän. Näin ollen Saksan viranomaiset ovat rikkoneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan. Sen vuoksi toimenpide 1, siltä osin kuin se katsotaan valtiontueksi eli vuodesta 2022 alkaen, on sääntöjenvastaista tukea.

5.4 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

(431) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen annettua tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(432) Jotta tukea voitaisiin pitää sisämarkkinoille soveltuvana SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti, valtiontuen on täytettävä seuraavat kaksi ehtoa: i) sen pitää olla tarkoitettu tietyn taloudellisen toiminnan tai tiettyjen talousalueiden kehityksen edistämiseen, ja ii) se ei saa muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(433) Nämä kaksi ehtoa eivät vaikuta siihen, että komission tällä perusteella antamien päätösten on oltava unionin lainsäädännön mukaisia ([154]).

([152]) Ks. unionin tuomioistuimen tuomio 26.10.2016, DEI ja komissio v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 50 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; unionin tuomioistuimen tuomio 15.12.2022, Veejaam ja Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, 44 ja 47 kohta.

([153]) Unionin tuomioistuimen tuomio 20.5.2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, 44–47 kohta.

([154]) Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, Itävalta v. komissio, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 kohta.

(434) Ensimmäisen ehdon osalta komissio tutkii, onko tuki tarkoitettu tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen. Toisen ehdon osalta komissio arvioi ehdotetun tuen myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia, joita tuella voi olla sisämarkkinoihin ([155]).

(435) Komissio esittää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa perusteet, joita se tarkastelee arvioidessaan yrityksen rakenneuudistustuen soveltuvuutta sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla ([156]). Tarkasteltavana olevan valtiontuen luonteen ja tavoitteiden osalta komissio arvioi, onko tuki pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitettyjen määräysten mukainen.

(436) Tutkiessaan, vaikuttaako rakenneuudistustuki kaupankäynnin edellytyksiin yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, komissio arvioi tuen kokonaisvaikutuksen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan sekä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti. Jos tuensaaja todetaan tässä arvioinnissa oikeutetuksi saamaan rakenneuudistustukea, komissio vertailee tuen myönteisiä vaikutuksia ja kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, joita valtiontuesta aiheutuu. Tätä arviointia tehdessään komissio ottaa huomioon tukitoimenpiteiden tarpeen, tuen tarkoituksenmukaisuuden, oikeasuhteisuuden ja avoimuuden, kielteisten vaikutusten lieventämisen tuen ainutkertaisuuden periaatteen avulla sekä kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet siten kuin ne on määritetty pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa.

(437) Kuten johdanto-osan 433 kappaleessa todetaan, komission valtiontukiasioissa antamien päätösten on oltava unionin lainsäädännön mukaisia. Komissio huomauttaa tältä osin, että tutkimuksen perusteella ei voida päätellä, että rakenneuudistustuki tai siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat rikkoa unionin lainsäädännön asiaa koskevia säännöksiä. Komissio ei ole myöskään käynnistänyt Saksaa vastaan unionin oikeuden mahdollista rikkomista koskevaa menettelyä tämän asian tiimoilta, eikä se ole saanut valituksia tai tietoja, jotka viittaisivat siihen, että valtiontuki, siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat olla unionin oikeuden muiden asiaa koskevien säännösten kuin SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan vastaisia.

5.4.1 *Tukikelpoisuus*

(438) Jotta yritys olisi rakenneuudistustuen kannalta tukikelpoinen, sen on täytettävä vaikeuksissa olevan yrityksen määritelmä, joka on esitetty pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 2.2 jaksossa. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdassa todetaan, että ”yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos sen toiminta loppuu lähes varmasti lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen”. Näin katsotaan olevan, jos vähintään yksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a–d alakohdassa kuvatuista olosuhteista täyttyy. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a alakohdassa todetaan, että kun on kyse yhtiöstä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, tällaisen yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos se on kertyneiden tappioiden vuoksi menettänyt yli puolet merkitystä osakepääomastaan. Kyseisen alakohdan mukaan ”[n]äin on silloin, kun kertyneiden tappioiden vähentäminen rahastoista (ja kaikista muista yhtiön omiin varoihin tavallisesti luettavista eristä) johtaa negatiiviseen kumulatiiviseen määrään, joka on suurempi kuin puolet merkitystä osakepääomasta”

(439) Kuten taulukosta 4 käy ilmi, DB Cargon oma pääoma ylitti sen merkityn osakepääoman joka vuosi vuodesta 2012 lähtien. Tämä oli kuitenkin voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla tehdyn automaattisen tappioiden siirron ansiota. Koska tappiot siirretään DB AG:lle eikä niillä siten ole vaikutusta DB Cargon taseeseen, ne eivät vaikuta kielteisesti DB Cargon omaan pääomaan, josta tappiot olisi tavallisesti katettava.

(440) Komissio on tältä osin todennut, että (vuosittain vuoden 2024 loppuun asti jatketun) voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen mukaisesta tappioiden siirrosta aiheutui DB Cargolle taloudellista etua ja se oli Saksan sääntöjenvastaisesti myöntämää (ks. johdanto-osan 430 kappale) valtiontukea vuoden 2022 tappioiden siirrosta alkaen (ks. johdanto-osan 410 ja 424 kappale).

([155]) Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, Itävalta v. komissio, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20 kohta.
([156]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat, 38 kohta.

(441) Näin ollen komissio katsoo, että vuoden 2022 tappioiden siirto vääristi DB Cargon todellista taloudellista tilannetta, joka käy ilmi sen varsinaisesta kirjanpidosta, sillä DB Cargon pääomatilanne, joka sen taseen mukaan on terve, ei ole DB Cargon oman taloudellisen tuloksen ansiota vaan perustuu ainoastaan sääntöjenvastaisesti myönnettyyn valtiontukeen eli valtion rahoitukseen, jota yhtiö ei olisi voinut saada markkinoilta. Näin ollen komissio katsoo, että realistisen kuvan saamiseksi DB Cargon taloudellisesta tilanteesta kyseisenä ajankohtana DB Cargon oma pääoma tilanteessa, jossa tappiot olisivat vaikuttaneet siihen, olisi laskettava uudelleen jättäen näiden tappioiden siirtojen vaikutukset huomiotta. Tässä yhteydessä komissio korostaa, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan mukaan on tarkasteltava tuensaajan tilannetta ilman tukea. Yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos sen toiminta loppuu lähes varmasti lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen. Se, että valtion toimenpide oli suunniteltu niin, että sen ansiosta tuensaajan tappiot eivät rasittaneet sen tasetta, sen sijaan että toimenpiteellä olisi puututtu kyseiseen taseeseen kirjattuihin tappioihin, ei ole merkityksellistä, vaan merkityksellistä on se, että ilman kyseistä toimenpidettä yritys olisi lähes varmasti ollut tuomittu lopettamaan toimintansa.

(442) Kuten taulukosta 4 käy ilmi, DB Cargon oma pääoma oli vuoden 2021 lopussa 666 miljoonaa euroa. Koska komissio katsoo toimenpiteen 1 mukaisen tappioiden siirron valtiontueksi vasta vuodesta 2022 alkaen, vuoden 2021 oma pääoma kuvastaa edelleen DB Cargon tosiasiallista taloudellista tilannetta ilman tukea. Vuonna 2022 DB Cargo teki kuitenkin 858 miljoonaa euroa tappiota. Jos nämä tappiot vähennettäisiin DB Cargon omasta pääomasta, sen oma pääoma muuttuisi negatiiviseksi (–192 miljoonaa euroa). Näin ollen DB Cargon oma pääoma olisi ollut negatiivinen. Tältä osin komissio huomauttaa, että tappiot kertyivät pitkin vuotta mutta tappioiden siirto tapahtui kunakin vuonna vasta 31. joulukuuta. DB Cargo olisi siis menettänyt yli puolet merkitystä osakepääomastaan jossakin vaiheessa vuoden 2022 aikana. Näin ollen ilman tukea DB Cargo olisi menettänyt kertyneiden tappioiden vuoksi yli puolet merkitystä osakepääomasta viimeistään vuoden 2022 lopussa, ja tämä kehitys olisi jatkunut nykypäivään asti. Tämän perusteella DB Cargo katsotaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a alakohdan mukaiseksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi ([157]). Näin ollen ilman Saksasta johtuvan voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen jatkamista DB Cargo olisi ollut pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan mukaisesti lähes varmasti tuomittu lopettamaan toimintansa lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.

(443) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan c alakohdan mukaan yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos se on asetettu yleistäytäntöönpanomenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi tai se täyttää kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut edellytykset yleistäytäntöönpanomenettelyyn asettamiselle velkojien pyynnöstä. DB Cargo ei ole yleistäytäntöönpanomenettelyssä maksukyvyttömyyden vuoksi, eikä se täytä edellytyksiä tällaiseen menettelyyn asettamiselle.

(444) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan d alakohdan mukaan yrityksen, joka ei ole pk-yritys, katsotaan olevan vaikeuksissa, jos kahden viime vuoden ajan i) sen velkaantumisaste on ollut yli 7,5 ja ii) yrityksen käyttökatteen (EBITDA) suhde nettorahoituskuluihin on ollut alle 1,0.

(445) DB Cargo ei ole pk-yritys. Sen käyttökate oli vuosina 2021 ja 2022 negatiivinen (vuoden 2022 julkaistun vuosikertomuksen mukaan vuonna 2021 noin –125 miljoonaa euroa ja vuonna 2022 noin –541 miljoonaa euroa), joten sen käyttökatteen suhde nettorahoituskuluihin olisi ollut negatiivinen. Vuoden 2022 lopussa DB Cargon oma pääoma olisi ollut ilman tukea negatiivinen, joten sen velkaantumisaste olisi ollut negatiivinen. Vuonna 2021, kun otetaan huomioon vain lainat, yhtiön velkaantumisaste oli kuitenkin noin 3,4. Näin ollen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan d alakohdassa esitetty edellytys ei täyty.

(446) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 21 kohdan mukaan vastaperustettu yritys, joka on ollut toiminnassa alle kolme vuotta, ei voi saada rakenneuudistustukea. DB Cargo on toiminut nykyisellä nimellään ja nykyisessä muodossaan vuodesta 2016 lähtien (ks. johdanto-osan 12 kappaleen d alakohta). Kun otetaan huomioon myös yhtiön muut nimet ja yritysmuodot, se on ollut toiminnassa vuodesta 1999 DB AG:n suorana tai välillisenä tytäryhtiönä (ks. johdanto-osan 47 kappale). Näin ollen DB Cargo ei ole vastaperustettu yritys.

([157]) Teknisesti ja kirjanpidossa tämä ehto täyttyy tarkalleen ottaen sinä päivänä, jona kertyneet tappiot ylittävät 50 prosenttia merkitystä osakepääomasta ja joka voidaan vahvistaa vasta jälkikäteen tilikauden päättyessä ja myöhemmin tilintarkastajan suorittaman todennuksen jälkeen. Sovellettaessa tätä ehtoa käytännössä se on tulkittava laadullisen määritelmän perusteella, jonka mukaan yritys olisi lähes varmasti tuomittu lopettamaan toimintansa lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, joka voi vaihdella. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa markkinatoimijan tavoin toiminut osakkeenomistaja olisi vuoden 2021 tosiasiallisten liiketoiminnan tappioiden ja vuoden 2022 ja sen jälkeisten vuosien ennustettujen tulosten perusteella irtisanonut DB Cargon voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen 30. syyskuuta 2021. Tällaisessa tapauksessa DB Cargon pääoma olisi todennäköisesti jatkanut heikkenemistään ja yhtiö olisi irtisanomishetkestä alkaen ollut lähes varmasti tuomittu lopettamaan toimintansa lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.

(447) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdan mukaan yhtymään kuuluva yritys voi saada tukea vain silloin, kun voidaan osoittaa, että yrityksen vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako yhtymän sisällä ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse.

(448) Komissio muistuttaa, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdan tavoitteena on estää se, että konserni toimii niin, että valtio joutuu vastaamaan yhden sen muodostavan yrityksen rakenneuudistussuunnitelman kustannuksista, kun kyseinen yritys on vaikeuksissa ja kun konserni on itse aiheuttanut nämä vaikeudet tai kun sillä on keinot selviytyä niistä ([158]).

(449) Kuten johdanto-osan 9–14 kappaleessa kuvataan, DB Cargo on osa DB-konsernia ja siten osa yhtymää. Kuten johdanto-osan 60 kappaleesta ja taulukosta 6 käy ilmi, DB Cargon tappiot johtuvat sen omasta liiketoiminnasta. Erityisesti toiminta sen yksittäisvaunukuljetusten segmentissä on ollut rakenteellisesti tappiollista. Koska DB Cargon vaikeudet johtuvat kannattamattomasta toiminnasta, jonka vuoksi se on tehnyt jatkuvasti tappiota, yhtiön vaikeudet kohdistuvat ainoastaan siihen itseensä eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako DB-konsernin sisällä, DB Cargon kustannusten korottaminen sattumanvaraisesti tai sen voittojen pienentäminen tai siirtäminen sen emoyhtiölle tai sisaryhtiöille.

(450) DB-konserni on vuosien 2020–2023 vuosikertomustensa mukaan tehnyt tappiota vuodesta 2020 lähtien (– 5 707 miljoonaa euroa vuonna 2020, –911 miljoonaa euroa vuonna 2021, –227 miljoonaa euroa vuonna 2022 ja – 2 351 miljoonaa euroa vuonna 2023), mutta komissio huomauttaa, että konserni itse asiassa toteutti toimia ratkaistakseen DB Cargon vaikeudet. DB Cargon kaikki tappiot siirrettiin DB AG:lle, ja siten DB Cargoa suojattiin tappiollisen tuloksensa seurauksilta. Vaikka komissio katsoo tappioiden siirron olevan vuoden 2022 tappioista alkaen valtiontukea, tämä ei muuta sitä, että yhtymä auttoi DB Cargoa, vaikka sen antama apu olikin valtiontukea.

(451) Komissio muistuttaa, että kuten johdanto-osan 448 kappaleessa todetaan, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdan tavoitteena on estää se, että valtio joutuu vastaamaan rakenneuudistuksen kustannuksista, jos konsernilla, johon tuensaaja kuuluu, olisi keinot selviytyä niistä. DB Cargon tapauksessa DB-konserni on itse ratkaissut yhtiön vaikeudet, mutta komissio huomauttaa, että konserni puuttui DB Cargon vaikeuksiin antamalla tukea, jonka ei katsota olleen valtiontukea ennen vuotta 2022 mutta joka on ollut sitä vuodesta 2022 alkaen. DB AG:n ja DB Cargon olosuhteet ovat tässä mielessä erityiset, koska emoyhtiöstä tuli valtiontuen myöntäjä vuonna 2022. Kyseessä ei ole johdanto-osan 448 kappaleessa kuvattu tilanne, jossa konserni vierittää yhden siihen kuuluvan yrityksen rakenneuudistuksen kustannukset valtion maksettaviksi, vaan kyseessä on pikemminkin päinvastainen tilanne, jossa konsernista tuli tuen myöntäjä. Näissä erityisissä olosuhteissa, joissa DB-konserni toimii tuen myöntäjä, se ei olisi voinut tehdä enempää DB Cargon vaikeuksien ratkaisemiseksi. Näin ollen komissio päättelee, ettei DB Cargon kuuluminen DB-konserniin estä DB Cargoa olemasta oikeutettu rakenneuudistustukeen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdan nojalla.

5.4.2 *Tuki edistää tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä*

(452) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen.

(453) Osoittaakseen, että rakenneuudistustuki on tarkoitettu tällaisen toiminnan tai alueen kehityksen edistämiseen, tätä tukea myöntävän jäsenvaltion on osoitettava, että tuen tavoitteena on estää sosiaalisia vaikeuksia tai poistaa markkinoiden toimintapuutteita (ks. pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.1.1 jakso) palauttamalla yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuus (ks. suuntaviivojen 3.1.2 jakso). Komissio huomauttaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 43 kohdan mukaisesti, että markkinoilta poistuminen on itse asiassa merkittävä tekijä tuottavuuden laajemman kasvun kannalta ja että pelkästään yrityksen markkinoilta poistumisen estäminen ei siksi ole riittävä syy myöntää valtiontukea. Pelastamis- ja rakenneuudistustuki on päinvastoin yksi vääristävimmistä valtiontukimuodoista, koska se häiritsee markkinoilta poistumista.

([158]) Ks. unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, 159 kohta; unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 18.5.2022, Ryanair v. komissio (Condor; aide au sauvetage), T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, 46 kohta.

(454) Tietyissä tilanteissa vaikeuksissa olevan yrityksen rakenteellinen uudistaminen voi kuitenkin edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä myös tuensaajan harjoittamaa toimintaa laajemmin. Näin on silloin, kun ilman tällaista tukea tuensaajan kaatuminen johtaisi markkinoiden toimintapuutteeseen tai sosiaalisiin vaikeuksiin ja haittaisi niiden taloudellisten toimintojen ja/tai talousalueiden kehitystä, jotka kärsisivät tällaisista tilanteista. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa esitetään esimerkinomainen luettelo tällaisista tilanteista.

(455) Komissio arvioi ensin, onko tuella tarkoitus estää markkinoiden toimintapuute tai sosiaalisia vaikeuksia (5.4.2.1 jakso) ja liittyykö siihen rakenneuudistussuunnitelma, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus (5.4.2.2 jakso).

5.4.2.1 Taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitykseen vaikuttavien sosiaalisten vaikeuksien tai markkinoiden toimintapuutteen estäminen

(456) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on osoitettava, että tuensaajan poistuminen markkinoilta todennäköisesti aiheuttaisi vakavia sosiaalisia vaikeuksia tai vakavan markkinoiden toimintapuutteen. Tältä osin on osoitettava erityisesti, että kyseessä on jokin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa luetelluista tilanteista. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan mukaan valtiontuen voidaan osoittaa estävän sosiaalisia vaikeuksia tai markkinoiden toimintapuutteen osoittamalla erityisesti, että tilanteeseen liittyy jokin 44 kohdan a–g alakohdassa luetelluista olosuhteista. Tältä osin komissio toteaa, että asianomaisen tukitoimenpiteen arvioinnin kannalta merkityksellisiä ovat erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa mainitut olosuhteet, joissa tuen tarkoituksena on estää riski talouskasvun häiriytymisestä sen seurauksena, että tärkeän palvelun tarjoaminen keskeytyy tuensaajan poistuessa markkinoilta.

5.4.2.2 Tuella vältetään tärkeän palvelun tarjoamisen keskeytyminen

(457) Tuella tuettava taloudellinen toiminta on tavaraliikenne, jota harjoitetaan edelleen pääasiassa maanteitse (Saksassa yli kaksi kolmasosaa kuljetusten kokonaisvolyymista kuljetetaan maanteitse; ks. taulukko 31).

Taulukko 31

Tavaraliikenteen liikennemuotojakauma Saksassa

(%)

	2018	2019	2020	2021	2022
Maantiekuljetukset	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Rautatiekuljetukset	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Muut liikennemuodot	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Lähde: Bundesnetzagentur, "Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe", s. 12, kaavio 3 ([159]).

(458) Komissio huomauttaa, että vaikka maantieliikenteen osuus eri kuljetusmuodoista on suurin, rautateitse kuljettaminen tarjoaa merkittäviä etuja maantiekuljetuksiin verrattuna ja edistää sekä tavaraliikennesektorin kestävää että taloudellista kehitystä. Rautateitse kuljettaminen on huomattavasti ympäristöystävällisempää kuin maanteitse kuljettaminen, sillä juna tuottaa jopa 80 prosenttia vähemmän hiilidioksidipäästöjä rahtitonnia kohden kuin kuorma-auto. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa komission tiedonannossa ([160]) todetaan, että "ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä". Tiedonannon mukaan "EU:n sisäisestä rahdista 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse" ja yksi tärkeimmistä

([159]) Saatavilla osoitteessa 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. joulukuuta 2019. Saatavilla osoitteessa https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_fi.

tavoitteista on siirtää huomattava osa tästä ”rauta- ja vesiteitse kuljetettavaksi”. Vastaavasti tiedonannossaan Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle ([161]), jäljempänä ’kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia’, komissio toteaa, että tarvitaan ”määrätietoisia toimia, joilla siirretään suurempi osa liikennettä kestäviin liikennemuotoihin (erityisesti […] siirtämällä merkittävä osa rahdista rautateille, sisävesikuljetuksiin ja lyhyen matkan meriliikenteeseen)”. Lisäksi kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että ”[i]nnovoinnin muovatessa tulevaisuudessa […] rahdin liikkuvuutta tarvitaan oikea kehys ja asianmukaiset toimintaedellytykset helpottamaan siirtymää, joka voi tehdä liikennejärjestelmästä paljon tehokkaamman ja kestävämmän”.

(459) Rautatieliikenteen suosiminen myös vähentää tieliikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksia, melua sekä ruuhkia maanteillä, ja se on siten ratkaisevassa osassa siirryttäessä kohti vähähiilistä taloutta. Rautatiekuljetukset ovat myös huomattavasti energiatehokkaampia kuin maantiekuljetukset – junilla voidaan siirtää suuria tavaramääriä pitkiä matkoja pienemmällä polttoainemäärällä, mikä vähentää fossiilisilla polttoaineilla tuotettavan energian kokonaiskulutusta. Energiatehokkuus paranee entisestään, kun rautatieverkoissa käytetään uusiutuvaa sähköä, mikä tekee tavaraliikenteestä puhtaampaa ja kestävämpää.

(460) Lisäksi rautateitse kuljettaminen voi tarjota pitkillä matkoilla merkittäviä kustannusetuja erityisesti raskaiden tavaroiden ja irtotavaran kuljetuksessa, sillä rautateitse voidaan siirtää suurempia tavaramääriä yhdellä matkalla, mikä alentaa kuljetuskustannuksia tonnia kohti maantiekuljetukseen verrattuna. Pienempi polttoaineenkulutus ja vähäisempi henkilöstön tarve entisestään vähentävät toimintakustannuksia, minkä ansiosta yritykset voivat optimoida toimitusketjunsa taloudellisuuden.

(461) Rautateitse voidaan kuljettaa suuria tavaramääriä luotettavammin ja vähäisemmin viivästyksin, sillä maanteiden ruuhkautuminen, sää ja onnettomuudet vaikuttavat vähemmän rautatiekuljetuksiin. Kuljetusten luotettavuus on elintärkeää aloille, joilla on tiukat toimitusaikataulut, sillä se takaa, että tuotteet toimitetaan ajoissa ja häiriöitä on vähemmän. Rautatiekuljetukset tarjoavat myös paremman skaalautuvuuden, sillä rautateitse voidaan kuljettaa suuria kuljetusmääriä helpommin kuin maanteillä, ja siten rautatiekuljetus on ihanteellinen kuljetusmuoto irtotavaralle ja konttirahdille.

(462) Rautatiekuljetuksen lisäetuna on se, että tavaraliikenteen siirtyminen rautateille vähentää tieverkkojen kuormitusta. Tämä vähentää ruuhkia, liikenneonnettomuuksia ja teiden kunnossapitokustannuksia. Tieliikenteen väheneminen pidentää julkisen infrastruktuurin käyttöikää ja auttaa vähentämään valtioiden ja veronmaksajien yleistä kustannustaakkaa. Rautatiet voidaan myös integroida käytännössä multimodaalisiin liikennejärjestelmiin – yhdistämällä rautatieliikenne meri-, maantie- ja lentoliikenteeseen luodaan saumattomia logistiikkaketjuja. Kuljetusverkostojen yhteenliittäminen parantaa maailmanlaajuisia kauppareittejä ja helpottaa tavaroiden tehokasta kuljettamista alueelta toiselle ja yli rajojen. Erityisen hyödyllisiä rautatiekuljetukset ovat suurten satamien ja sisämaan kohteiden välisillä reiteillä, joilla ne mahdollistavat sujuvat ja tehokkaat tavaravirrat.

(463) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että rautateiden tavaraliikenteellä on ratkaiseva rooli tavaraliikenteen vastuullisessa kehittämisessä yleisesti, koska se vastaa kiireelliseen tarpeeseen luoda kestäviä logistiikkaratkaisuja. Rautatiekuljetusten ympäristövaikutus on vähäisempi ja energiatehokkuus parempi, ja rautateitse voidaan siirtää suuria tavaramääriä pitkiä matkoja, minkä ansiosta rautateitse kuljettaminen auttaa yrityksiä saavuttamaan ympäristöä, yhteiskuntaa ja hallintotapaa (ESG) koskevat tavoitteensa vähentäen samalla kuljetuskustannuksia.

(464) Käyttämällä rautateiden tavaraliikennettä yritykset tekevät maailmanlaajuisesta toimitusketjusta kestävämmän, auttavat vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja edistävät pitkän aikavälin talouskasvua, joka on sopusoinnussa ympäristötavoitteiden kanssa. Siirtämällä tavaraliikennettä maanteiltä rautateille yritykset ja valtiot voivat näin ollen suoraan edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista ja vähentää logistiikka-alan ympäristövaikutuksia.

(465) Tätä taustaa vasten komissio toteaa, että tarkasteltavana olevilla rakenneuudistustoimenpiteillä pyritään estämään tilanne, jossa DB Cargo lopettaa toimintansa kohtaamiensa talousvaikeuksien vuoksi.

([161]) Komission tiedonanto – Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia, COM(2020) 789 final, 9.12.2020, saatavilla osoitteessa https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Rautateiden tavaraliikennesektorilla ja erityisesti yksittäisvaunukuljetusten segmentillä on ratkaiseva rooli Euroopan logistiikkaverkossa etenkin Saksassa, mutta samalla todetaan myös, että rautateitse kuljettamiseen liittyy merkittäviä rakenteellisia ja operatiivisia haasteita, kuten johdanto-osan 60–68 kappaleessa tarkemmin selitetään. Yksittäisvaunukuljetukset eli tavaroiden kuljettaminen yksittäisissä vaunuissa kokojunien sijaan tarjoavat joustavuutta pienempiin kuljetuksiin. Komissio toteaa kuitenkin, että yksittäisvaunukuljetuksilla on vaikeuksia kilpailla maanteiden tavaraliikenteen kanssa, koska maantiekuljetukset ovat nopeampia ja ne pystytään mukauttamaan paremmin erilaisiin logistiikkatarpeisiin. Yksittäisvaunukuljetussektorin selviytyminen on ratkaisevan tärkeää teollisuuden toimitusketjujen lisäksi myös Euroopan kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi. Tärkeästä roolistaan huolimatta yksittäisvaunukuljetusten liiketoimintasegmentillä on kuitenkin useita erilaisia haasteita, jotka johtuvat muun muassa rautatieverkon rajallisesta kattavuudesta, korkeista kustannuksista ja tehottomuudesta.

(467) Komissio toteaa, että yksi suurimmista yksittäisvaunukuljetuksiin liittyvistä ongelmista on rautatieverkon rajallinen kattavuus tieverkkoihin verrattuna. Junat soveltuvat erinomaisesti kaukokuljetuksiin, mutta rautatieverkkojen paikallinen kattavuus on usein heikko, ja tehokkaita pisteestä pisteeseen -toimituksia varten tarvittaisiin nimenomaan näitä paikallisia raideyhteyksiä. Tämän vuoksi viimeistä kuljetusosuutta varten tarvitaan usein lisäksi maantiekuljetus, mikä monimutkaistaa logistiikkaketjua ja hidastaa toimituksia. Tämän lisäksi yksittäisvaunukuljetuksiin käytettävien junien keskinopeus on poikkeuksellisen alhainen, 22–25 km/h, eli yksittäisvaunukuljetukset ovat huomattavasti hitaampia kuin maantiekuljetukset. Hitaan vauhdin ja toistuvien uudelleenlastausten vuoksi yksittäisvaunukuljetukset eivät kykene tarjoamaan kilpailukykyisiä toimitusaikoja, samaan aikaan kun markkinoilla vaaditaan yhä enemmän nopeutta ja joustavuutta.

(468) Toinen kiireellistä ratkaisua vaativa kysymys liittyy yksittäisvaunukuljetusten taloudelliseen kannattavuuteen. Kyseisen kuljetusmallin ongelmana ovat infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon ja toimintoihin liittyvät korkeat kiinteät kustannukset. Kuljetustoiminta on kannattavaa vain kuljetettaessa suuria määriä pitkiä matkoja, mutta yksittäisvaunukuljetuksina kuljetettavat lähetykset ovat usein pienempiä, mikä aiheuttaa tehottomuutta ja nostaa kustannuksia. Myös Euroopan rautatieverkkojen yhteentoimivuusongelmat vaikeuttavat kuljetustoimintoja. Vaikka Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) kaltaiset aloitteet ovat auttaneet vähentämään yhteentoimivuuteen liittyviä ongelmia, kansalliset sääntelyerot, erot raideleveydessä ja yhteensopimattomat merkinantojärjestelmät aiheuttavat edelleen viivästyksiä ja lisäkustannuksia rajat ylittävien yksittäisvaunukuljetusten osalta.

(469) Yksittäisvaunukuljetusten segmentin toimijoihin kohdistuu runsaasti kilpailua – ne joutuvat kilpailemaan paitsi maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien myös rautatiemarkkinoiden uusien tulokkaiden kanssa, jotka keskittyvät yleensä yksinomaan kannattaviin mutta kapeisiin segmentteihin, kuten kokojunakuljetuksiin. Kokojunakuljetukset mahdollistavat pisteestä pisteeseen -palvelut ilman välipysäkkejä, jolloin niiden tarjoajat välttyvät yksittäisvaunukuljetuksiin liittyviltä monimutkaisilta toiminnoilta ja tehottomuudelta, samaan aikaan kun vakiintuneita toimijoita, kuten DB Cargoa, kuormittavat menneiltä ajoilta käyttöön jääneet vanhat järjestelmät, vanhemmat laitteet ja korkeat kiinteät kustannukset.

(470) Yksittäisvaunukuljetuksiin liittyy huomattavia haasteita, mutta samalla on alettu kiinnittää uudelleen huomiota niiden strategiseen merkitykseen, kun Euroopassa siirrytään kohti kestävää tavaraliikennettä. Rautateiden tavaraliikenne on yksi unionin vihreän kehityksen ohjelman ([162]) ja 55-valmiuspaketin ([163]) kulmakivistä. Näiden ohjelmien tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, minkä saavuttamiseksi on olennaisen tärkeää edistää siirtymistä maanteiltä rautateille, erityisesti yksittäisvaunu- ja intermodaalisiin kuljetuksiin. Tässä yhteydessä teknologinen kehitys antaa jonkin verran toivoa yksittäisvaunukuljetusten tehokkuuden ja kilpailukyvyn parantumisesta. Digitaaliseen infrastruktuuriin tehtävien investointien ja yksittäisvaunukuljetusverkkojen nykyaikaistamisen odotetaan lisäävän palvelujen luotettavuutta ja nopeutta, jolloin yksittäisvaunukuljetukset olisivat tulevaisuudessa kannattavampi vaihtoehto tieliikenteelle.

([162]) Euroopan komission joulukuussa 2019 julkistama Euroopan vihreän kehityksen ohjelma on EU:n etenemissuunnitelma kohti kestävää, hiilineutraalia taloutta. Sen yleisenä päämääränä on tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Ohjelman keskeisiä tavoitteita ovat kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, energiantuotannon hiilestä irtautuminen, kiertotalouden edistäminen, biodiversiteetin palauttaminen sekä kestävän maatalouden edistäminen Pellolta pöytään -strategian avulla. Ohjelmalla tuetaan vihreää innovointia, teollisuuden muutosprosessia ja oikeudenmukaisen siirtymän mekanismia, jolla tuetaan työntekijöitä niillä alueilla, joihin ohjelman toimet vaikuttavat. Ohjelman aikataulu on seuraava: 2019 – vihreän kehityksen ohjelman julkistaminen, 2020–2021 – erityisiä aihealueita (esimerkiksi biodiversiteettiä ja kiertotaloutta) koskevien strategioiden kehittäminen, 2021 – 55-valmiuspaketin esittely, 2022–2030 – toimintalinjojen täytäntöönpano, tavoitteena päästöjen vähentäminen 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, 2050 – ilmastoneutraaliustavoite.

([163]) 55-valmiuspaketti on heinäkuussa 2021 julkistettu unionin lainsäädäntöpaketti, joka on osa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja jonka tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Lainsäädäntöpaketin keskeisiä toimenpiteitä ovat i) EU:n päästökauppajärjestelmän (ETS) uudistaminen ja hiilirajamekanismin (CBAM) käyttöönotto, ii) uusiutuvan energian direktiivin päivittäminen siten, että uusiutuvien energialähteiden osuus pyritään nostamaan 40 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, sekä energiatehokkuusdirektiivin päivittäminen energiankäytön parantamiseksi, iii) hiilinielujen vahvistaminen maankäyttö-, maankäytön muutos ja metsätalous -sektoria (LULUCF) koskevan asetuksen mukaisesti ja iv) sosiaalisen ilmastorahaston perustaminen haavoittuvassa asemassa olevien kotitalouksien tukemiseksi. Ohjelman aikataulu on seuraava: 2021 – paketin julkistaminen ja sitä koskevat keskustelut, 2022 – poliittisen yhteisymmärryksen saavuttaminen, 2023–2025 – keskeisten toimintalinjojen täytäntöönpano, 2030 – päästövähennystavoite (55 %), 2050 – ilmastoneutraaliustavoite.

(471) Tätä taustaa vasten komissio on sitä mieltä, että yksittäisvaunukuljetusten strategista merkitystä ei voida korostaa liikaa. Komissio toteaa, että yksittäisvaunukuljetukset ovat olennaisen tärkeitä lukuisille teollisuudenaloille, muun muassa kemikaalisektorille sekä auto- ja valmistusteollisuudelle, jotka tarvitsevat joustavia rautatiekuljetuksia pienemmille lähetyksille, jotka eivät täytä kokonaisia junia. DB Cargon kaatumisella ja sitä kautta sen yksittäisvaunukuljetustoiminnan loppumisella olisi vakavia seurauksia tällaisille aloille, koska vaihtoehtoisilla logistiikkaratkaisuilla (erityisesti maantiekuljetuksilla) olisi vaikea saavuttaa rautatieliikenteen kapasiteettitaso ja ympäristöhyödyt. DB Cargon kaatuminen voisi johtaa kustannusten kasvuun, toimitusketjujen häiriöihin ja jopa työpaikkojen menettämiseen sellaisilla keskeisillä aloilla, jotka ovat riippuvaisia rautateiden tavaraliikenteestä välituotteiden ja raaka-aineiden kuljetuksessa.

(472) Lisäksi komissio katsoo, että yksittäisvaunukuljetusten loppuminen aiheuttaisi merkittäviä vaikutuksia myös yhteiskunnassa laajemmin. Tavaraliikenteen ohjaaminen maanteille lisäisi ympäristö- ja infrastruktuurihaasteita, sillä tieliikenne tuottaa huomattavasti enemmän päästöjä ja lisää ruuhkia. Tässä yhteydessä komissio katsoo, että tällainen muutos vaarantaisi sekä kansalliset että EU:n kestävyystavoitteet, kuten vihreän kehityksen ohjelman ja 55-valmiuspaketin, joissa painotetaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä siirtämällä tavaraliikennettä maanteiltä rautateille. Näin ollen yksittäisvaunukuljetuspalvelujen lakkaaminen merkitsisi sekä markkinoiden toimintapuutetta että takaiskua laajemmille ponnisteluille ympäristöhaittojen vähentämiseksi.

(473) Komissio myöntää, että yksittäisvaunukuljetuksiin liittyvien toimintojen monimutkaisuuden vuoksi muiden rautatieliikenteen harjoittajien on vaikea luoda kyseisiä palveluja uudelleen tai laajentaa toimintaansa yksittäisvaunukuljetusten segmentille. Toisin kuin kokojunakuljetuksissa, joissa tavara kuljetetaan suoraan pisteestä toiseen, yksittäisvaunukuljetuksissa eri asiakkailta kerätään yksittäisiä vaunuja, jotka kootaan järjestelyratapihoilla yhdeksi junaksi. Tämä prosessi vaatii runsaasti työvoimaa ja edellyttää pitkälle kehitettyä logistiikkaa, erikoislaitteita ja laajaa infrastruktuuria. Voittomarginaalit ovat pieniä, ja kilpailuasetelma nopeampia ja joustavampia palveluja tarjoavan maanteiden tavaraliikenteen kanssa vähentää muiden yritysten halukkuutta investoida samanlaisten laajamittaisten yksittäisvaunukuljetusten tarjoamiseen, joita esimerkiksi DB Cargo tarjoaa.

(474) DB Cargo on johtava yksittäisvaunukuljetusten tarjoaja Tanskassa (DB Cargon osuus [...] %) ([164]), Saksassa (90 %) ([165]), Alankomaissa ([...] %) ([166]) ja Italiassa (osuus [...] %) ([167]), ja laajan järjestelyratapihojen verkostonsa ja veturivalikoimansa sekä mittavan koulutetun henkilöstönsä ansiosta sillä on mittakaavaetuja, joita uudet tulokkaat eivät helposti pysty näissä jäsenvaltioissa saavuttamaan. Lisäksi Saksassa DB Cargon asema johtavana vakiintuneena rautateiden tavaraliikenteen harjoittajana mahdollistaa yksittäisvaunukuljetuspalvelujen yhdistämisen osaksi laajempia toimitusketjuratkaisuja – etu, jota pienemmillä tai uudemmilla toimijoilla ei kenties ole. Komissio katsoo, että korkeat kiinteät kustannukset yhdessä yksittäisvaunukuljetuksille ominaisten operatiivisten haasteiden ([168]) kanssa muodostavat yksittäisvaunukuljetusten segmentissä merkittävän esteen mahdollisille uusille tulokkaille. Näiden esteiden vuoksi on epätodennäköistä, että muut toimijat pystyisivät tulemaan DB Cargon tilalle niin, ettei palvelujen tarjoaminen keskeytyisi, jos DB Cargo kaatuisi ja erityisesti jos sen yksittäisvaunukuljetukset loppuisivat.

(475) Komissio katsoo, että rakenneuudistussuunnitelman tueksi annettavalla rakenneuudistustuella estetään sellaisen yrityksen poistuminen markkinoilta, jonka avulla pystytään estämään DB Cargon tarjoaman tärkeän palvelun keskeytyminen erityisesti yksittäisvaunukuljetusten osalta. Komissio päättelee, että estämällä riskin DB Cargon tarjoamien palvelujen keskeytymisestä rakenneuudistussuunnitelman tueksi annettava rakenneuudistustuki edistää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa selkeästi määriteltyä tavoitetta (sosiaalisten vaikeuksien tai markkinoiden toimintapuutteen estäminen) ja siten maakuljetuspalvelujen tarjoamisesta koostuvan taloudellisen toiminnan kehitystä koko Saksan alueella ja muissa jäsenvaltioissa, joissa DB Cargo toimii.

([164]) Ks. 2.2 jakso, johdanto-osan 27 ja 37 kappale.
([165]) Ks. 2.2 jakso, johdanto-osan 27 ja 37 kappale.
([166]) Ks. 2.2 jakso, johdanto-osan 27 ja 37 kappale.
([167]) Ks. 2.2 jakso, johdanto-osan 27 ja 37 kappale.
([168]) Ks. johdanto-osan 466–469 kappale.

5.4.2.3 Rakenneuudistussuunnitelma ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

(476) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 46 kohdan mukaan yksittäisen tuen tapauksessa rakenneuudistustuen myöntämisen edellytyksenä on oltava sellaisen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano, joka mahdollistaa tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisen. Tuensaajan pitkän aikavälin palautuminen edellyttää sitä, että syyt tuensaajan vaikeuksiin poistetaan. Tämä on rakenneuudistustuen ehdoton edellytys, jotta tuki edistäisi taloudellisen toiminnan ja sen talousalueen, jolla kyseinen tuensaaja toimii, kehitystä.

(477) Näin ollen arvioinnissa on otettava huomioon, että rakenneuudistustuki, jota on käytetty DB Cargon vuoden 2022 aikana aiheutuneiden ja sellaisten tappioiden kattamiseen, joita se olisi kirjannut 31. joulukuuta 2022 mennessä ilman voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta, voi soveltua sisämarkkinoille vain sillä edellytyksellä, että sen yhteydessä pannaan täytäntöön rakenneuudistussuunnitelma. Tässä tapauksessa rakenneuudistussuunnitelman valmistelu ja laatiminen aloitettiin heinäkuussa 2022, vaikka virallisesti suunnitelma toimitettiin komissiolle vasta myöhemmin, kun se oli jo täytäntöönpanovaiheessa (ks. johdanto-osan 173 ja 174 kappale). Voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla katetut tappiot, joita suunnitelmalla pyritään vähentämään, syntyivät samaan aikaan, kun suunnitelma laadittiin ja sen täytäntöönpano aloitettiin (vuoden 2022 aikana).

(478) Näin ollen vaikka asianomainen rakenneuudistustuki, joka suunnitelman mukaan ulottuu vuoden 2025 loppuun asti, onkin alkujaan myönnetty sääntöjenvastaisesti, sen sisämarkkinoille soveltuvuutta arvioitaessa on aiheellista ottaa huomioon rakenneuudistussuunnitelma ja se, täyttääkö suunnitelma pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa asetetut vaatimukset.

(479) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45–48 kohdan mukaan rakenneuudistustukea tulisi myöntää vain, jos tuensaaja esittää realistisen, johdonmukaisen ja kauaskantoisen rakenneuudistussuunnitelman, jonka toimenpiteet on suunniteltava niin, että ne mahdollistavat pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen kohtuullisessa ja mahdollisimman lyhyessä ajassa ilman muuta kuin tuensaajan rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvää tukea. Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä syyt tuensaajan vaikeuksiin ja tuensaajan omat heikkoudet sekä selostettava, miten ehdotetuilla rakenneuudistustoimenpiteillä ratkaistaan tuensaajan ongelmat.

(480) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 49 kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelmassa on annettava tietoja tuensaajan liiketoimintamallista ja osoitettava, miten suunnitelma edistää tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuutta. Tähän olisi sisällyttävä erityisesti tiedot tuensaajan organisaatiorakenteesta, rahoituksesta, hallinnointi- ja ohjausjärjestelmästä ja kaikista muista merkityksellisistä seikoista. Rakenneuudistussuunnitelmassa olisi arvioitava, olisiko tuensaajan vaikeudet voitu välttää asianmukaisilla ja oikea-aikaisilla johdon toimilla, ja jos näin on, siinä olisi osoitettava, että tarkoituksenmukaisia muutoksia liikkeenjohdossa on tehty. Jos yrityksen vaikeudet johtuvat sen liiketoimintamallin tai hallinnointi- ja ohjausjärjestelmän puutteista, on tehtävä tarkoituksenmukaisia muutoksia.

(481) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 50–52 kohdan mukaan rakenneuudistuksen tulokset on osoitettava useissa erilaisissa skenaarioissa, erityisesti määrittämällä tulokseen vaikuttavat parametrit ja tärkeimmät ennakoitavissa olevat riskitekijät. Tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamisen on johdettava siihen, että sijoitetulle pääomalle saadaan kustannusten kattamisen jälkeen asianmukainen tuotto, eikä se saa perustua optimistisiin oletuksiin ulkoisista tekijöistä, kuten hintojen tai kysynnän vaihtelusta. Pitkän aikavälin elinkelpoisuus on saavutettu, kun yritys pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto, jolloin se pystyy kilpailemaan markkinoilla omin voimin.

(482) Edellä lueteltujen vaatimusten täyttymistä tarkastellaan 5.4.2.3.1–5.4.2.3.3 jaksossa.

5.4.2.3.1 Arvio rakenneuudistussuunnitelman uskottavuudesta DB Cargon taloudellisten vaikeuksien syiden ratkaisemisen kannalta

(483) DB Cargon taloudelliset vaikeudet johtuvat pääasiassa yksittäisvaunukuljetusten segmentistä, joka on ollut merkittävä tappioiden lähde vuodesta 2013 lähtien (yksittäisvaunukuljetusten segmentin osuus yrityksen tappioista oli 64 % vuonna 2022 ja 82 % vuonna 2023). Kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten segmenttien tulos oli puolestaan epävakaa mutta vähemmän negatiivinen. Yksittäisvaunukuljetusten segmentin aiheuttamien tappioiden ohella vuosina 2019–2022 DB Cargon haasteita pahensivat lisäksi covid-19-pandemia, globaalien toimitusketjujen häiriöt sekä paikalliset infrastruktuuriongelmat Saksan markkinoilla.

(484) Nämä heikot taloudelliset tulokset johtivat toistuviin suuriin tappioihin, joiden vuoksi DB Cargo tarvitsee rakenneuudistussuunnitelmaa. Suunnitelmalla muutetaan merkittävästi yhtiön toimintamallia ja strategiaa, tavoitteena vahvistaa sen talouden pohjaa ja virtaviivaistaa liiketoiminnan kustannuksia elinkelpoisuuden palauttamiseksi rakenneuudistuskauden loppuun mennessä.

(485) Komissio toteaa tältä osin, että rakenneuudistussuunnitelma sisältää useita mittavia, yhdenmukaisia ja toisiaan vahvistavia toimenpiteitä (ks. 5.4.2.2.1–5.4.2.2.31 jakso), joilla puututaan DB Cargon operatiivisten ja taloudellisten vaikeuksien juurisyihin: toimenpiteillä tehostetaan DB Cargon palvelujen tuotantoa ja niiden tarjoamista asiakkaille sekä virtaviivaistetaan DB Cargon kustannuspohjaa monin eri tavoin. Erityisesti DB Cargon hyvin monimutkaisen yhteisen tuotantojärjestelmän muuttamisen odotetaan parantavan toimintaa siten, että DB Cargo pystyy vastaamaan asiakkaidensa tarpeisiin joustavammin. Rakenneuudistuksen myötä syntyvien pienempien ja keskitetympien, sektoreihin ja/tai asiakasryhmiin perustuvien liiketoiminta-alueiden pitäisi vähentää merkittävästi tuotantomallin monimutkaisuutta, minkä puolestaan odotetaan vähentävän merkittävästi kustannuksia ja parantavan DB Cargon kilpailukykyä.

(486) Eräällä DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvällä toimenpiteellä esimerkiksi optimoidaan yksittäisvaunukuljetusten verkon rakenne, minkä odotetaan yksinkertaistavan tuotantoa ja lisäävän sen luotettavuutta merkittävästi sekä yhdenmukaistavan DB Cargon palveluvalikoimaa yksittäisvaunukuljetusten segmentissä. Oman henkilöstön ja laitteiston osoittaminen yksittäisvaunukuljetusten segmentille on radikaali muutos verrattuna nykyiseen yksittäisvaunu-, kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten integroituun tuotantoon. Näiden tuotantomalliin tehtävien parannusten odotetaan johtavan myös asiakkaille tarjottavan palvelun laadun paranemiseen, mikä mahdollistaa hintojen mukauttamisen ylöspäin, jotta voidaan hyödyntää paremmin asiakkaiden halukkuutta maksaa yksittäisvaunupalveluista. Kaiken kaikkiaan DB Cargon yksittäisvaunukuljetusten segmenttiin keskittyvien rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden odotetaan parantavan merkittävästi yhtiön taloudellista tilannetta, sillä niiden odotetaan tuottavan yli 100 miljoonaa euroa lisää liikevoittoa vuodesta 2025 alkaen, kuten 4.1.5.2 jaksossa kuvataan.

(487) Rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyy myös toimenpiteitä, joiden tavoitteena on optimoida DB Cargon kokojunakuljetusten segmentin palveluvalikoima ja kehittää älykkäitä logistiikkaratkaisuja yhtiön asiakkaille, minkä odotetaan niin ikään edistävän merkittävästi DB Cargon liikevoiton parantumista. Ajatuksena on, että innovatiivisten rautatiekuljetusratkaisujen avulla yritys voi hyödyntää paremmin eri asiakkaiden erilaista maksuhalukkuutta, ja samalla voidaan määrittää, mitkä reitit on syytä lopettaa, jotta resurssit voidaan kohdentaa paremmin kannattavampaan liiketoimintaan. Eräällä toisella DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvällä toimenpiteellä eriytetään kokojunakuljetukset ja niille osoitetaan erilliset resurssit tuotannon laadun parantamiseksi (samankaltainen toimenpide toteutetaan myös yksittäisvaunukuljetusten segmentissä). Asiakkaille tarjottavien kokojunakuljetuspalvelujen edellä kuvattujen laadunparannusten pitäisi myös mahdollistaa kyseisten palvelujen hinnan mukauttaminen niin, että hinta ei pelkästään kata tuotantokustannuksia. Kaiken kaikkiaan DB Cargon kokojunakuljetusten segmenttiin keskittyvien rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden odotetaan parantavan merkittävästi yhtiön taloudellista tilannetta, sillä niiden odotetaan tuottavan pitkälti yli 200 miljoonaa euroa lisää liikevoittoa vuodesta 2025 alkaen, kuten 4.1.5.2 jaksossa kuvataan.

(488) Yhdistettyjen kuljetusten segmentin osalta toteutettavia rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteitä ovat muun muassa i) merikuljetusten verkon uudelleensuunnittelu, merikuljetusterminaalien integrointi ja tämän alasegmentin palveluvalikoiman optimointi, ii) yhdistettyjen mannerkuljetusten verkon muokkaaminen ja tuotantojärjestelmän laadun parantaminen sekä iii) kuljetusmyynnin palveluvalikoiman optimointi. Myös näiden toimenpiteiden odotetaan osaltaan parantavan DB Cargon taloudellista tilannetta, sillä niiden odotetaan tuottavan yli 50 miljoonaa euroa lisää liikevoittoa vuodesta 2025 alkaen (ja sen jälkeen vuosittain yli 100 miljoonaa euroa), kuten 4.1.5.2 jaksossa kuvataan.

(489) Lisäksi DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmalla pyritään poistamaan tarpeettomista prosesseista, ylikapasiteetista ja vähäisen lisäarvon palveluista johtuvaa tehottomuutta vähentämällä yhtiön eri liiketoimintayksiköiden monimutkaisuutta ja nykyaikaistamalla sen tietoteknisiä järjestelmiä. Myös toimistotilojen ja markkinointikulujen vähentämisen sekä DB Cargon hallintorakenteiden järkeistämisen odotetaan osaltaan parantavan DB Cargon taloudellista tilannetta. Yhdessä näiden toimenpiteiden odotetaan tuottavan yli 50 miljoonaa euroa lisää liikevoittoa vuodesta 2025 alkaen (ja sen jälkeen vuosittain yli 100 miljoonaa euroa), kuten 4.1.5.2 jaksossa kuvataan.

(490) Kaikkien DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden yhdessä odotetaan tuottavan yli 500 miljoonaa euroa lisää liikevoittoa vuodesta 2025 alkaen ja sen jälkeen huomattavasti tätä enemmän. Kaiken kaikkiaan rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon odotetaan muuttavan DB Cargon yksinkertaisemmaksi ja tehokkaammaksi palveluntarjoajaksi, joka on keskittynyt tarjoamaan ratkaisuja asiakkaille. Rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon myötä DB Cargon elinkelpoisuuden odotetaan palautuvan vuonna 2026 eli rakenneuudistuskauden viimeisenä vuonna, jolloin yhtiön odotetaan tuottavan ensimmäisen positiivisen nettotuloksensa (jonka pitäisi tämän jälkeen kasvaa).

(491) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että rakenneuudistussuunnitelmalla puututaan asianmukaisesti DB Cargon taloudellisten vaikeuksien syihin. Komissio katsoo myös, että vuoden 2026 loppuun ulottuvan rakenneuudistussuunnitelman kesto ei ole kohtuuttoman pitkä, kun otetaan huomioon edellä mainittujen rakenneuudistustoimenpiteiden määrä ja laajuus sekä mittavat tappiot, jotka muodostivat DB Cargon lähtötilanteen.

(492) Seuraavassa vaiheessa komissio arvioi tuensaajan rakenneuudistussuunnitelman perusteena olevien oletusten uskottavuutta ja sen jälkeen näyttöä tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisesta rakenneuudistussuunnitelman päättyessä.

5.4.2.3.2 Rakenneuudistussuunnitelmassa käytettyjen oletusten uskottavuuden arviointi

(493) Osana DB Cargon rakenneuudistussuunnitelmassa käytettyjen oletusten arviointia komissio on tarkastellut Saksan rakenneuudistuskauden ajaksi toimittamia ennusteita tulojen (sekä hintojen että volyymien) ja kustannusten kehityksestä.

(494) Ensinnäkin tuloennusteiden osalta komissio huomauttaa, että Saksa olettaa DB Cargon tulojen pysyvän rakenneuudistuskauden aikana suhteellisen vakaina (+4,9 % rakenneuudistuskauden aikana, kun muu liikevoitto ([169]) otetaan huomioon), ja tosiasiallisesti negatiivisina (–2 %), kun muu liikevoitto jätetään pois ja huomioon otetaan vain DB Cargon pääasiallisesta toiminnastaan saamien tulojen odotettu kasvu rakenneuudistuskauden aikana (ks. taulukko 21). Komissio pitää tätä kehitystä kohtuullisena, sillä se on linjassa DB Cargon ennakoiman volyymin vähenemisen kanssa, joka on seurausta rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden täytäntöönpanosta.

(495) Lisäksi määrien ja hinnoittelun perusteellisemman analyysin perusteella komissio katsoo volyymien osalta, että Saksan olettamaa DB Cargon kuljetusten kokonaisvolyymin kehitystä (tonnikilometreissä mitattuna) voidaan pitää nykyisillä markkinoilla kohtuullisena ja realistisena (vuosien 2025–2029 yhdistetty vuotuinen kasvuvauhti rajoittuu [...] %:iin). DB Cargon kuljetusvolyymin kasvua koskevat oletukset ovat varovaisia – yksittäisvaunukuljetusten segmentin osalta Saksa ei ennakoi lainkaan markkinavetoista lisäkasvua ja kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten segmenttien osalta kasvun ennustetaan alittavan markkinoiden kasvuvauhdin.

(496) Komissio pitää myös Saksan ennakoimaa DB Cargon tonnikilometrikohtaisten tulojen yhdistettyä vuotuista kasvuvauhtia ([...] prosenttia vuosina 2025–2029) kohtuullisena ja realistisena oletuksena sen perusteella, että kustannusten nousun siirtäminen hintoihin perustuu pitkälti DB Cargon tuottavuuden ja palvelun laadun parantumiseen. Tämä puolestaan on seurausta osana rakenneuudistussuunnitelmaa täytäntöön pantavista eri toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on nimenomaan pystyä tarjoamaan asiakkaille parempia palveluja vastineena korkeammista hinnoista.

(497) Tämän perusteella komissio katsoo, että Saksan toimittamat oletukset kokonaistulojen kehityksestä ovat kohtuullisia ja uskottavia.

(498) Toiseksi kustannusennusteiden osalta komissio toteaa, että kolmesta tärkeimmästä kustannuslajista (materiaalit, henkilöstö ja muut toimintakustannukset), joiden rakenneuudistuskauden aikaisesta kehityksestä esitetään ennuste, materiaali- ja henkilöstökustannusten odotetaan laskevan vuoteen 2026 mennessä noin 10 prosenttia vuoteen 2023 verrattuna (materiaali- ja henkilöstökustannukset muodostavat yhdessä reilusti yli [...] % tuensaajan koko kustannuspohjasta) ja DB Cargon muiden toimintakustannusten tätäkin enemmän. Näiden kustannusvähennysten, jotka voivat vaikuttaa absoluuttisesti katsottuna merkittäviltä mutta suhteellisesti vähemmän merkittäviltä, katsotaan olevan kohtuullisia nimenomaan niiden suhteellisen merkityksen takia. Lisäksi ne

([169]) Muuhun liikevoittoon sisältyy veturien myynnistä (vuonna 2026) saatavien tulojen kirjanpitoarvon kertaluonteinen vaikutus.

perustuvat tarkkaan määriteltyihin ja sovittuihin kustannusten vähentämiseen tähtääviin ohjelmiin sekä tukevat DB Cargon käyttökatteen paranemista ja mahdollistavat positiivisen käyttökatteen (107 miljoonaa euroa) saavuttamisen jo vuonna 2025 eli vuotta ennen rakenneuudistuskauden päättymistä.

(499) DB Cargon liikevoittoa ja käyttökatetta parantaa myös DB Cargon taseessa näkyvä poistojen pieneneminen, kun pääomamenoja supistetaan – sekä liikevoiton että käyttökatteen odotetaan kääntyvän positiivisiksi rakenneuudistuskauden loppuun eli vuoteen 2026 mennessä (liikevoitto […] % ja käyttökate […] %).

(500) Saksan esittämiä oletuksia DB Cargon kustannusten kehityksestä ja sen elinkelpoisuuden palautumisen perusteena käytettyjä oletuksia voidaan pitää DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman yhteydessä toteuttamien erilaisten rakenneuudistustoimenpiteiden perusteella kohtuullisina ja uskottavina.

(501) Yhteenvetona todetaan, että komissio on tarkastellut huolellisesti keskeisiä Saksan toimittamia DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteiden perustana olevia oletuksia ja se katsoo, että rahoitussuunnitelmien perustana olevat oletukset ovat kohtuullisia ja uskottavia ja niiden toteutuminen on siten mahdollista.

5.4.2.3.3 Arvio tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisen uskottavuudesta

(502) Varmistettuaan rahoitussuunnitelmien perusteena olevien oletusten uskottavuuden komissio arvioi seuraavaksi, onko tuensaajan elinkelpoisuuden palautuminen rakenneuudistuksen päättymiseen mennessä mahdollista näiden suunnitelmien pohjalta. Tarkemmin sanottuna komissio selvittää, odottaako tuensaaja saavuttavansa riittävästi tuottoa toiminnastaan tilivuoden 2026 loppuun mennessä ja pystyykö se kilpailemaan markkinoilla omin voimin.

(503) DB Cargon liikevoittomarginaalin (jossa ei ole huomioitu muuhun liikevoittoon lukeutuvia tuloja) ennustetaan olevan negatiivinen (–[...] %) vuoden 2024 lopussa ja positiivinen ([...] %) rakenneuudistuskauden loppuun eli joulukuuhun 2026 mennessä. Näin ollen DB Cargon kannattavuuden (liikevoittomarginaalina mitattuna) odotetaan parantuvan merkittävästi rakenneuudistuskauden aikana (ja vakautuvan sen jälkeen) ([170]). Nämä parantuneet tulokset eivät ole vertailukelpoisia aiempien tulosten kanssa, sillä aiemmat tulokset olivat pääosin kielteisiä ja edellä esitetty merkittävä parannus perustuu DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoon.

(504) DB Cargon odotetaan myös tuottavan positiivisen nettotuloksen sekä perus- että pessimistisessä skenaariossa. Suunnitelman perusteella tämä myönteinen kehitys jatkuu myös rakenneuudistuskauden jälkeen, ja siten se vahvistaa myös DB Cargon omaa pääomaa.

(505) DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman talouslukujen perusteella myös DB Cargon tuottoindikaattorit paranevat koko rakenneuudistuskauden ajan: sijoitetun pääoman tuotto nousee [...] prosenttiin vuoden 2026 loppuun mennessä ja kasvaa rakenneuudistuskauden jälkeen edelleen (esimerkiksi vuonna 2030 sijoitetun pääoman tuotto on [...] %). Saksan laskelman mukaan DB Cargon pääoman tuotto (sijoitetun pääoman tuottona mitattuna) olisi näin ollen rakenneuudistuskauden päättymisestä (vuonna 2026) alkaen jatkuvasti suurempi kuin sen [...] (ks. alaviite 112). Tämän perusteella komissio katsoo, että DB Cargon sijoitetun pääoman tuottoaste on riittävän korkea, jotta sitä voidaan pitää asianmukaisena ennustettuna pääoman tuottona eli DB Cargo pystyy sen turvin vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja kilpailemaan markkinoilla omin voimin.

([170]) On tärkeää huomata, että tämä liikevoittomarginaali voidaan saavuttaa vain kunnianhimoisten yhtiön sisäisten toimenpiteiden sekä Saksan yksittäisvaunukuljetuksiin myöntämän noin 300 miljoonan euron vuotuisen tuen ansiosta. Ilman tätä tukea yksittäisvaunukuljetusten segmentti ei palaisi kannattavaksi. Lisäksi on huomattava, että Saksan liittovaltion rautatieviranomainen ei ole vielä hyväksynyt DB Cargon yksittäisvaunukuljetuksia koskevaa vuoden 2024 rahoitushakemusta. Ei siis ole vielä selvää, kuinka suuri osa sektorille myönnettävästä vuotuisesta 300 miljoonan euron rahoituksesta osoitetaan DB Cargolle. Perusskenaarion oletuksen mukaan DB Cargolle jaettava osuus on [...] prosenttia tästä määrästä ([...] euroa vuodessa).

(506) Tämä komission päätelmä pätee varsinkin, kun otetaan huomioon, että Saksan arvioima DB Cargon sijoitetun pääoman tuotto sisältää yksittäisvaunukuljetusten segmentin vaatimattoman panoksen DB Cargon kokonaiskannattavuuteen. Yksittäisvaunukuljetusten segmentin panos on vaatimaton sen takia, että kuten 5.4.2.1 jaksossa selitetään, kyseisellä segmentillä on useita haasteita (korkeat kiinteät kustannukset, rautatieverkon rajallinen kattavuus ja kilpailu nopeampien ja joustavampien maantiekuljetusten kanssa), mutta samalla se on ratkaisevassa roolissa Euroopan logistiikkaverkossa (erityisesti kemikaalisektorin, auto- ja valmistusteollisuuden ja muiden niiden kaltaisten teollisuudenalojen kannalta, jotka tarvitsevat joustavia rautateiden tavaraliikennepalveluja) ja välttämätön hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja EU:n ilmastotavoitteen saavuttamiseksi, sillä yksittäisvaunukuljetukset tarjoavat kestävämmän ja tehokkaamman vaihtoehdon maantiekuljetuksille.

(507) Komissio katsoo myös, että DB Cargon tuloksen odotetaan olevan parempi kuin sen verrokkien. DB Cargon ja sen verrokkien liikevoittomarginaalien (liikevoitto on tärkeä osa sijoitetun pääoman tuottoa kuvaavaan suhdelukua) vertailun perusteella komissio toteaa, että DB Cargon liikevoittomarginaalin odotetaan saavuttavan [...] prosenttia rakenneuudistuskauden loppuun mennessä eli vuonna 2026, kun taas sen verrokkien marginaalit vastaavien toimintojen osalta olivat vuosina 2021–2023 keskimäärin 2 prosenttia (ja 5 %, kun tarkastellaan vain niitä verrokkiyrityksiä, jotka eivät harjoita yksittäisvaunukuljetustoimintaa). DB Cargon tuloksen odotetaan siis olevan sen tämänhetkisten verrokkien tasolla tai ylittävän niiden tuloksen.

(508) Vakavaraisuusindikaattoreiden osalta todetaan, että DB Cargon oman pääoman odotetaan säilyvän positiivisena ja kasvavan koko rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon ajan. Lisäksi sen omavaraisuusaste (oman pääoman osuus kokonaispääomasta) nousee tasaisesti rakenneuudistuskauden loppuun asti ja sen jälkeen ([...] %:iin joulukuussa 2026 ja [...] %:iin joulukuussa 2030). Myös DB Cargon käyttökatteen ja nettorahoituskulujen suhteen odotetaan kehittyvän myönteisesti rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana ja olevan reilusti yli 1 vuoden 2026 loppuun mennessä (ja yli 1,5 joulukuuhun 2030 mennessä).

(509) Rahoitussuunnitelmien perusskenaarion vaihtoehtona on rakenneuudistussuunnitelmassa määritelty pessimistinen skenaario, jota komissio pitää niin ikään asianmukaisena ja uskottavana, sillä siinä otetaan huomioon useita mahdollisia kielteisiä kehityskulkuja, jotka vaikuttavat tärkeimpiin tuensaajan tulokseen vaikuttaviin parametreihin. Näitä kielteisiä kehityskulkuja ovat muun muassa mahdolliset viivästykset DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden toteuttamisessa, volyymien merkittävä supistuminen sekä voimakas hintakilpailu. Tämän perusteella komissio toteaa, että pessimistisessä skenaariossa otetaan asianmukaisesti huomioon uskottavat vaihtelut tulo- ja kustannustekijöissä, jotka voivat yksin tai yhdessä vaikuttaa DB Cargon elinkelpoisuuteen. Lisäksi komissio toteaa, että pessimistiseen skenaarioon sisältyvien tuloihin ja kustannuksiin kielteisesti vaikuttavien tekijöiden oletetaan esiintyvän samanaikaisesti.

(510) Pessimistisessä skenaariossa DB Cargon tulokset heikkenevät mutta pysyvät edelleen positiivisina ja kestävällä tasolla, eli ne eivät vaaranna tuensaajan elinkelpoisuuden palautumista. Odotettu nettotulos kaikkien toimintakustannusten kattamisen jälkeen, korkokustannukset ja poistot mukaan lukien, on myös pessimistisessä skenaariossa positiivinen rakenneuudistuskauden loppuun eli vuoteen 2026 mennessä, minkä jälkeen se kehittyy samalla tavalla kuin perusskenaariossa. DB Cargon liikevoittomarginaali on pessimistisessä skenaariossa [...] euroa ([...] % tuloista) vuonna 2026, mutta sitä seuraavina vuosina se kasvaa lähelle [...] euroa (noin [...] % tuloista).

(511) Myös DB Cargon sijoitetun pääoman tuottoasteen odotetaan pessimistisessä skenaariossa ensin laskevan [...] prosenttiin (perusskenaariossa [...] %) mutta nousevan sitten [...] prosenttiin vuoteen 2030 mennessä (perusskenaariossa [...] %). Tämä vahvistaa, että DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen on myös pessimistisessä skenaariossa vakaalla pohjalla kaikista kyseiseen skenaarioon sisältyvistä kielteisistä oletuksista huolimatta.

(512) Tämän vahvistaa myös DB Cargon kokonaispääoman tuoton odotettu kehitys: pessimistisessä skenaariossa kokonaispääoman tuotto on rakenneuudistuskauden lopussa lähellä [...] prosenttia (perusskenaariossa [...] %), josta se kasvaa vuoteen 2030 mennessä 2,5 prosenttiin (perusskenaariossa [...] %).

(513) Vakavaraisuusindikaattoreiden osalta todetaan, että DB Cargon oman pääoman odotetaan myös pessimistisessä skenaariossa säilyvän positiivisena ja kasvavan koko rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon ajan. Sen omavaraisuusaste (oman pääoman osuus kokonaispääomasta) nousee tasaisesti rakenneuudistuskauden loppuun asti ja sen jälkeen ([...] %:iin), kuten perusskenaariossakin. Vastaavasti DB Cargon käyttökatteen ja nettorahoituskulujen suhteen odotetaan myös pessimistisessä skenaariossa kehittyvän myönteisesti rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana ja olevan lähes 1 vuoden 2026 loppuun mennessä (ja yli 1 joulukuuhun 2030 mennessä).

(514) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että ehdotettu rakenneuudistussuunnitelma on sekä siinä esitetyssä perusskenaariossa että pessimistisessä skenaariossa toteuttamiskelpoinen, johdonmukainen ja kauaskantoinen ja se mahdollistaa DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen kohtuullisessa ajassa.

5.4.3 *Tuen myönteiset vaikutukset taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitykseen ylittävät sen kielteiset vaikutukset kilpailun vääristymisen ja kaupankäyntiä haittaavien kielteisten vaikutusten osalta*

(515) Jotta voidaan arvioida, vaikuttaako tuki kilpailuun ja kaupankäynnin edellytyksiin kohtuuttomasti, on tutkittava tukitoimenpiteiden tarve, tarkoituksenmukaisuus ja oikeasuhteisuus ja varmistettava niiden avoimuus. Lisäksi on selvitettävä tuen vaikutukset kilpailuun ja kaupankäyntiin sekä verrattava myönteisiä vaikutuksia, joita tuesta aiheutuu sen taloudellisen toiminnan ja sen talousalueen kehitykselle, joita varten tuki on myönnetty, ja tuen muita myönteisiä vaikutuksia sen kielteisiin vaikutuksiin sisämarkkinoilla.

5.4.3.1 Tuen tarpeellisuus ja kannustava vaikutus

(516) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 53 kohdan mukaan jäsenvaltioiden, jotka aikovat myöntää rakenneuudistustukea, on esitettävä vertailu uskottavaan vaihtoehtoiseen skenaarioon, johon ei liity valtiontukea. Vertailusta on käytävä ilmi, kuinka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.1.1 jaksossa tarkoitettua tukeen liittyvää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä ei ilman tukea saavutettaisi kyseisessä vaihtoehtoisessa skenaariossa tai se saavutettaisiin vähäisemmässä määrin. Osoittaakseen, että rakenneuudistustuella on kannustava vaikutus, jäsenvaltioiden on myös osoitettava, että ilman tukea tuensaaja olisi järjestelty uudelleen, myyty tai asetettu selvitystilaan tavalla, jolla ei olisi saavutettu kyseisiä markkinoiden toimintapuutteiden tai sosiaalisten vaikeuksien välttämistä koskevia tavoitteita (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 59 kohta).

(517) Vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa DB AG ei olisi irtisanonut voittojen ja tappioiden siirtoa koskevaa sopimusta ja se olisi myöntänyt ja myöntäisi edelleen rakenneuudistustukea negatiivisen oman pääoman ratkaisemiseksi, DB Cargo olisi saattanut herättää asiakkaissa tai toimittajissa epäluottamusta, mikä olisi pakottanut sen vähentämään nopeasti tappiotaan, ensin niissä liiketoimintasegmenteissä, joiden tappiot ovat suurimmat, erityisesti yksittäisvaunukuljetusten segmentissä. Tämän seurauksena DB Cargo olisi pian kirjannut suuria tappioita, mikä olisi johtanut sen tosiasialliseen maksukyvyttömyyteen.

(518) Lisäksi kun otetaan huomioon, että DB Cargolla on aina ollut vain yksi osakkeenomistaja, DB AG (ks. johdanto-osan 13 kappale), on epärealistista, että jokin toinen määräysvaltaa käyttävä osakkeenomistaja olisi halunnut tai haluaisi edelleen tarjota lyhyellä aikavälillä pääomaa DB Cargon tappioiden kattamiseksi. Näin ollen oli DB AG:n vastuulla pyrkiä estämään tuensaajan toiminnan loppuminen tai merkittävä supistuminen. Vaihtoehtoisessa skenaariossa ilman tukea vaarana oli ja on edelleen, että DB Cargo lopettaa sellaisten tärkeiden yksittäisvaunukuljetusten segmentin maaliikennepalvelujen tarjoamisen Saksassa, joita kilpailijoiden olisi niiden laajuuden ja luonteen vuoksi vaikeaa luoda riittävän nopeasti uudelleen.

(519) Kuten kaikki edellä esitetyt seikat osoittavat, rakenneuudistustuella on ollut ja on edelleen ratkaiseva vaikutus, sillä se kannustaa panemaan täytäntöön kaikki suunnitellut rakenneuudistustoimenpiteet, jotka mahdollistavat pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisen, samalla kun ehkäistään riski siitä, että tuensaaja lopettaa sellaiset yksittäisvaunukuljetusten segmentin tai muiden rautateiden tavaraliikenteen segmenttien maakuljetustoiminnot, jotka ovat välttämättömiä tavarankuljetusalan kestävän taloudellisen kehityksen varmistamiseksi sisämarkkinoilla, tai supistaa niitä merkittävästi.

5.4.3.2 Tarkoituksenmukaisuus

(520) Rakenneuudistustukea ei voida katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla, vähemmän kilpailua vääristävillä toimenpiteillä. Lisäksi tuesta on maksettava asianmukainen korvaus ja valittujen välineiden on oltava tarkoituksenmukaisia kyseessä olevien vakavaraisuuteen tai likviditeettiin liittyvien ongelmien ratkaisemisen kannalta ([171]).

(521) Rakenneuudistustuen muotona on DB Cargon tappioiden siirto DB AG:lle. Tappioiden siirto vaikuttaa myönteisesti DB Cargon vakavaraisuuteen suojaamalla DB Cargon omaa pääomaa tappioiden kielteisiltä vaikutuksilta. Komissio huomauttaa, että tappioiden siirto ei tarjoa DB Cargolle suoraan likviditeettiä, mikä on linjassa sen kanssa, että DB Cargolla ei ollut likviditeettiongelmia, kun siitä tuli vaikeuksissa oleva yritys.

([171]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan c alakohta sekä 54 ja 58 kohta.

(522) Tuen vakavaraisuutta parantavan vaikutuksen osalta todetaan, että ilman tukea tappiot olisi pitänyt kattaa DB Cargon omasta pääomasta, joka olisi sen seurauksena muuttunut negatiiviseksi vuonna 2022, kuten johdanto-osan 442 kappaleessa selitetään. Negatiivinen oma pääoma, joka tarkoittaa sitä, että yrityksen velat ylittävät sen varat, olisi vakava vakavaraisuusongelma, joka vältettiin vuosina 2022–2024 tukea myöntämällä.

(523) Välineistä maksettavaa asianmukaista korvausta koskevan kysymyksen osalta komissio toteaa, että DB Cargon emoyhtiö DB AG kattaa tappiot automaattisesti voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla. DB AG ei saa suoraa positiivista nettokorvausta sille siirretyistä tappioista. DB AG kuitenkin omistaa DB Cargon kokonaan, joten DB Cargon ainoana osakkeenomistajana se saa kaiken hyödyn DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumisesta.

(524) Arvioinnissa ennakoidaan tältä osin, että DB Cargo tuottaa tulevaisuudessa kohtuullista taloudellista tuottoa, jonka odotetaan turvaavan DB AG:n laajemmat strategiset edut (muun muassa DB Cargon kaltaisen keskeisen tytäryhtiön olemassaolon), erityisesti tuottamalla palveluja teräs-, auto- ja kemikaaliteollisuudelle, jotka tuottavat huomattavan osan DB Cargon 4,5 miljardin euron vuosituloista. Näin ollen varmistamalla DB Cargon toiminnan jatkumisen tuen avulla Saksa säilyttää sen pitkän aikavälin strategisen aseman. Perusskenaarion ennusteiden arvioinnissa DB Cargon ennakoidaan kohtuullisin perustein tuottavan seuraavien viiden–kymmenen vuoden aikana kumulatiivista taloudellista tuottoa, joka vastaa odotettua korvausta rakenneuudistuskauden aikana ja sen jälkeen. Tuotot ovat pienemmät kuin mitä vastaavassa tilanteessa oleva markkinasijoittaja, joka on joutunut kattamaan vuodesta 2022 alkaen aiheutuneet tappiot, olisi voinut saada, mutta kuitenkin kohtuulliset ja riittävät erityisesti rakenneuudistuskauden viimeisenä vuonna ja sen jälkeen. Tältä osin komissio on laskenut sisäisen korkokannan, jota DB AG voisi odottaa rakenneuudistussuunnitelman onnistuneen täytäntöönpanon jälkeen. Tätä varten komissio on käyttänyt johdanto-osan 378 ja 379 kappaleessa kuvattua menetelmää. Keskipitkän aikavälin suunnitelmien sijaan komissio on kuitenkin käyttänyt perustana rakenneuudistussuunnitelman perusskenaarion ennusteita. Tämän laskelman perusteella DB AG voisi odottaa sisäiseksi korkokannaksi noin [...] prosenttia. Tämä sisäinen korkokanta olisi Deutsche Bahn Finance GmbH:n viimeisimpien liikkeeseen laskemien joukkovelkakirjojen ([172]) tuoton (tällä hetkellä [...]–[...] prosenttia ([173])) vaihteluvälin sisällä. Näin ollen välineistä maksettava korvaus vastaa karkeasti DB AG:n rahoituskustannuksia.

(525) Tässä tilanteessa odotetulla tukivälineellä puututaan heikentyneeseen vakavaraisuustilanteeseen ja korjataan se, samalla kun se mahdollistaa riittävän korvauksen DB AG:lle ja siten Saksan valtiolle, jonka omistusosuus tuensaajasta kasvattaa arvoaan.

(526) Näin ollen rakenneuudistustuen tarjoamiseen käytettävä väline on tarkoituksenmukainen.

5.4.3.3 Tuen oikeasuhteisuus ja vastuunjako

(527) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan e alakohdan mukaan rakenneuudistustuki ei saa ylittää vähimmäismäärää, joka on tarpeen tuen tavoitteen saavuttamiseksi. Rakenneuudistustuen määrä ja intensiteetti on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai yhtymän, johon tuensaaja kuuluu, käytettävissä olevat varat (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 61 kohta). Erityisesti on varmistettava, että rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen osallistutaan riittävällä omalla rahoitusosuudella, sekä vastuunjako, jos valtiontukea myönnetään muodossa, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa. Näiden vaatimusten arvioinnissa otetaan huomioon mahdollinen etukäteen myönnetty pelastamistuki.

([172]) Joukkovelkakirjat, joiden kansainväliset arvopaperien tunnusnumerot (ISIN-tunnukset) ovat
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Perustuu sivustolta https://www.boerse-frankfurt.de/en poimittuihin tietoihin (sivustolla käyty viimeksi 27. marraskuuta 2024).

5.4.3.3.1 Oma rahoitusosuus

(528) Tuensaajan eli DB Cargon on osallistuttava rakenneuudistuksen kustannuksiin omista tai osakkeenomistajansa tai velkojiensa (tai uusien sijoittajien) omista varoista peräisin olevalla omalla rahoitusosuudellaan, jonka on oltava todellinen ja konkreettinen ja jonka olisi tavallisesti oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiasemaan. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan mukaan komission on arvioitava, ovatko oman rahoitusosuuden eri lähteet todellisia, ja varmistettava, ettei niihin sisälly tukea. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan mukaan komissio pitää omaa rahoitusosuutta yleensä riittävänä, jos sen määrä on vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista.

(529) Ensiksikin alustavana huomautuksena oikeasuhteisuuden arvioinnin osalta on todettava, että rakenneuudistussuunnitelman kustannusten kattamiseen käytettävän rakenneuudistustuen määrä rajoittuu välineen muodon vuoksi tosiasiallisesti rakenneuudistuskauden aikana 31. joulukuuta 2024 mennessä aiheutuneiden nettotappioiden määrään. Tämän jälkeen, kun DB AG:n kanssa tehty voittojen ja tappioiden siirtoa koskeva sopimus on irtisanottu, DB Cargolle mahdollisesti aiheutuvat nettotappiot – joita odotetaan aiheutuvan vuonna 2025 – olisi kirjattava ja niiden olisi kohdistuttava kirjatun suuruisina DB Cargon tuloslaskelmaan ja taseeseen. Lisäksi DB Cargon osakkeenomistajan oma rahoitusosuus sisältää kerrosteisia lainoja (842 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja), jotka voidaan tarvittaessa muuntaa osakkeiksi, mikä vahvistaisi DB Cargon omaa pääomaa ja vakavaraisuusasemaa samalla tavalla kuin rakenneuudistustuki vuoden 2024 loppuun asti.

(530) Mahdollisia voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanomisen jälkeen ilmeneviä vakavaraisuusongelmia tai sen viivästyneitä vaikutuksia varten käytettävissä on DB AG:n tarjoamat luottojärjestelyt ja erityisesti kerrosteiset lainat (842 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia lainoja), jotka ovat suurin yksittäinen omaan rahoitusosuuteen sisältyvä erä, siihen asti, että odotettavissa on voittoa. Kerrosteisilla lainoilla olisi DB Cargon vakavaraisuuden kannalta samanlainen rooli kuin voittojen ja tappioiden siirtoa koskevalla sopimuksella, eli ne vahvistaisivat DB Cargon omaa pääomaa, koska niiden etuoikeusasema on huonompi, lähes sama kuin omalla pääomalla.

(531) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan osalta komission on tarkistettava, ovatko 4.1.5.3.2.2 jaksossa kuvatut rakenneuudistussuunnitelman kustannuksiin osoitetun oman rahoitusosuuden eri rahoituslähteet tuettomia ja todellisia eli ovatko ne riittävän todennäköisesti toteutumassa suunnitelman täytäntöönpanon aikana, lukuun ottamatta voittoja. Tuettomuutta koskevan vaatimuksen osalta todetaan, että omaisuuserien myyntiä ja factoring-rahoitusta lukuun ottamatta suurin osa tuensaajan omasta rahoitusosuudesta koostuu rahoitusvälineistä tai tuesta, jotka DB AG on myöntänyt DB Cargolle valtion varoista. Tällaisten rahoitusvälineiden ja tuen on oltava erittäin selkeästi jäsenneltyjä ja markkinaehtoisia.

5.4.3.3.1.1 Kerrosteiset lainat (842 miljoonaa euroa etuoikeusasemaltaan huonompia vaihtovelkakirjalainoja) ja luottojärjestelyt (325 miljoonaa euroa ja 434 miljoonaa euroa)

(532) Komissio katsoo, että DB AG on noudattanut tätä markkinaehtoperiaatetta, sillä se määritti ensin DB Cargolle sen yksilöllisten taloudellisten erityispiirteiden perusteella mitattavissa ja todennettavissa olevan ja markkinapohjaisen sisäisen luokituksen ja toiseksi se määritti DB Cargolle tarjoamiensa rahoitusvälineiden hinnan maineikkailta markkinahinnoittelupalvelujen tarjoajilta, kuten LSEG Data & Analytics -yritykseltä ([174]), saatujen tietojen perusteella. Tällä tavoin varmistettiin, että eri välineisiin sovellettavat korot vastaavat DB Cargon luokitukseen liittyvää riskiä.

([174]) LSEG Data & Analytics (aiemmin Refinitiv) on amerikkalais-brittiläinen maailmanlaajuinen rahoitusmarkkinatietojen ja -infrastruktuurin toimittaja. Yritys perustettiin vuonna 2018 Thomson Reutersin tytäryhtiöksi. Elokuussa 2018 Thomson Reuters myi 55 prosentin osuuden yrityksestä Blackstone Group LP:lle. Lokakuussa 2019 Blackstone ja Thomson Reuters ilmoittivat yrityksen myynnistä London Stock Exchange Groupille (LSEG). LSEG Data & Analytics -yritystä pidetään erittäin luotettavana rahoitusmarkkinoita koskevien tietojen toimittajana vakiintuneen maineensa sekä tuottamiensa tietojen hyvän maailmanlaajuisen kattavuuden ja täsmällisyyden ansiosta. Yritys tuottaa reaaliaikaista ja täsmällistä tietoa eri omaisuusluokista, ja se on osa merkittäviä rahoitusjärjestelmiä. LSEG Data & Analytics kertoo noudattavansa tiukkoja sääntelyvaatimuksia sekä varmistavansa toimintansa avoimuuden ja vaatimustenmukaisuuden. Yrityksen liittyminen LSEG:hen on vahvistanut entisestään sen mainetta luotettavana toimijana. LSEG Data & Analytics on yksi rahoitusalan tärkeimmistä toimijoista, jonka luotettavia data- ja analytiikkatyökaluja käyttävät niin rahoituslaitokset, analyytikot kuin sääntelyviranomaiset.

(533) Yritysrahoitustoiminnassa luottoluokitukset ovat keskeinen väline yrityksen maksukyvyttömyysriskin ja sitä kautta sen velan kustannusten arvioimiseksi. Niin kutsutun pääomarakenteen trade off -teorian mukaan yritykset pyrkivät tasapainoon velan tuomien hyötyjen (verosuoja) ja kustannusten (konkurssiriski ja korkokustannukset) välillä. Kun DB Cargon kaltainen yritys kohtaa taloudellisia vaikeuksia, sen luottoluokitus huononee ja lainakustannukset nousevat kasvaneen maksukyvyttömyysriskin seurauksena.

(534) Tältä osin komissio katsoo, että se, että DB AG arvioi sisäisesti DB Cargon luottokelpoisuutta vakiintuneiden yritysrahoitusperiaatteiden mukaisesti, jotka ovat yhdenmukaisia S&P:n kaltaisten luottoluokituslaitosten käyttämien periaatteiden ([175]) kanssa, on vankka perusta DB Cargon sisäisen luottoluokituksen määrittämiselle. Suurissa yhtiöissä sisäinen luottoluokitusprosessi tyypillisesti noudattaa pääosin ulkoisten laitosten menetelmiä, mutta sitä on mukautettu tietyiltä osin, jotta siinä otetaan paremmin huomioon yhtiön omat strategiset ja operatiiviset tiedot. Tämän perusteella komissio katsoo, että DB AG:n sisäinen luokitusprosessi varmistaa, että DB AG:n rahoitusosuus on sovellettavien sääntelyvaatimusten ja sellaisten markkinaperiaatteiden mukainen, jotka muodostavat perustan rahoitusvälineiden asianmukaisten riskipreemioiden ja korkojen määrittämiselle, muun muassa niiden rahoitusvälineiden (etuoikeusasemaltaan huonommat lainat, kerrosteiset lainat ja luottojärjestelyt) tapauksessa, joita DB AG tarjoaa DB Cargolle tuensaajan omaksi rahoitusosuudeksi DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman rahoituskustannuksiin.

(535) Lisäksi komissio panee merkille, että taloudelliset tunnusluvut (kuten kassavirtasuhde eli operatiivisen toiminnan kassavirta verojen jälkeen jaettuna nettovelalla, nettovelan suhde käyttökatteeseen ([176]) sekä käyttökatteen suhde nettorahoituskuluihin ([177])), joita DB AG käyttää määrittäessään tytäryhtiöidensä, mukaan lukien DB Cargon, luottoluokkia ja -luokituksia taloudellisten suhdelukujen perusteella, kuuluvat luottoriskinarvioinneissa käytettäviin perustietoihin. DB AB:n käyttämät tunnusluvut ovat yritysrahoitusteoriassa ([178]) yleisesti tunnettuja tunnuslukuja, joita käytetään yritysten velanhoitokyvyn, likviditeetin ja operatiivisen suorituskyvyn arvioimiseksi, ja näin ollen niitä käyttävät säännöllisesti myös yritysten luottokelpoisuutta arvioivat rahoitusmarkkinoiden analyytikot.

(536) DB AG päätti alentaa DB Cargon sisäistä luokitusta luokasta ”[...]” luokkaan ”[...]” arvioituaan DB Cargon taloudellisia tuloksia ja ennusteita (kuten vuodelle 2024 ennustettua käyttökatetta). Tämä päätös perustui erityisesti DB Cargon taloudellisen tilanteen heikkenemiseen vuosien 2021 ja 2023 välisenä aikana. Komissio katsoo, että DB AG:n tältä osin noudattama varovainen lähestymistapa varmisti osaltaan, että DB AG:n DB Cargolle tarjoamiin rahoitusvälineisiin sovellettavat korot olivat realistisempia ja asianmukaisempia.

(537) DB Cargon luokituksen alentaminen luokkaan ”[...]” tarkoittaa, että yhtiön velkakirjat kuuluvat korkean tuoton (”junk bond”) luokkaan. Tämä luokitus yhdistetään usein vaikeuksissa oleviin yrityksiin, joiden maksukyvyttömyyden todennäköisyys määritetään käyttämällä Altman Z- ja Merton-mallien ([179]) kaltaisia luottoriskimalleja. DB AG käyttää sisäisessä luottoluokitusprosessissaan taloudellisia suhdelukuja ja markkinaolosuhteita samalla tavalla kuin näissä malleissa.

(538) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että DB Cargon sisäinen luottoluokitus (”[...]”) kuvaa asianmukaisesti yhtiön luottokelpoisuuden heikkenemistä, joka johtuu vuoden 2024 heikentyneistä käyttökateodotuksista. Näiden heikentyneiden odotusten taustalla ovat alan haasteet ja operatiiviset vaikeudet, jotka heikentävät DB Cargon kykyä tuottaa riittävää liikevoittoa velkansa hoitamiseksi, erityisesti kun otetaan huomioon yhtiön pääomavaltaisuus, joka on tyypillistä logistiikka-alan yrityksille.

([175]) Esimerkiksi S&P:n julkaisemat historialliset tiedot maksukyvyttömyyden todennäköisyyksistä.

([176]) Nettovelan suhde käyttökatteeseen on yrityksen velkaantumisasteen mittari, joka kertoo, kuinka monta vuotta yritys tarvitsisi velkojensa takaisinmaksuun, jos sekä velka että käyttökate pysyisivät muuttumattomina. Hyvän käytännön mukaan suhdelukua, joka on yli 3, pidetään usein merkkinä kohonneesta luottoriskistä, ja DB Cargon kohdalla korkea nettovelan ja käyttökatteen suhde todennäköisesti vaikutti sen luottoluokituksen heikkenemiseen.

([177]) Käyttökatteen suhde nettorahoituskuluihin mittaa yrityksen kykyä hoitaa velkaansa; suurempi suhdeluku kuvaa parempaa rahoitusvakautta.

([178]) Nykyaikaisten yritysrahoituskäytäntöjen mukaan kattavassa sisäisessä luottoluokitusmallissa arvioidaan sekä määrällisiä (taloudelliset suhdeluvut) että laadullisia (liiketoiminnan näkymät, johtamisen laatu, toimialariski) tekijöitä.

([179]) Altman Z on rahoitusmalli, jolla ennakoidaan yritysten konkurssin todennäköisyyttä. Mallissa yhdistetään useita taloudellisia suhdelukuja, joiden perusteella yritykselle määritetään pisteytys; korkeampi pistemäärää viittaa pienempään maksukyvyttömyyden riskiin. Merton-mallissa yrityksen luottoriski arvioidaan laskemalla maksukyvyttömyyden todennäköisyys yrityksen omaisuuden ja velan suhteen perusteella optionhinnoitteluteorian avulla.

(539) Alhaisempi luottoluokitus tarkoittaa suurempaa luottoriskiä paremman luottoluokituksen saaneisiin tytäryhtiöihin verrattuna, ja se vaikuttaa suoraan velkarahoituksen korkoihin, sillä Modigliani-Miller-teoreeman ([180]) mukaisesti talousvaikeudet nostavat velan hintaa, joka heijastaa korkeampaa maksukyvyttömyysriskipreemiota. Näin ollen komissio katsoo, että korot, joita DB AG soveltaa DB Cargon 842 miljoonan euron kerrosteiseen lainaan eli etuoikeusasemaltaan huonompaan vaihtovelkakirjalainaan ja kahteen luottojärjestelyyn (325 miljoonaa euroa ja 434 miljoonaa euroa), vastaavat DB Cargon riskipreemiota ja ovat laajalti hyväksyttyjen, tuoton ja riskin yhteyttä koskevien yritysrahoitusperiaatteiden mukaiset. Komissio katsoo myös, että riskipreemiossa on otettu asianmukaisesti huomioon DB Cargon luokitus (”[...]”), mikä varmistaa, että lainaehdot ovat kilpailukykyiset vastaavien markkinoilla tarjolla olevien korkean tuoton velkakirjojen kanssa.

(540) Tarkasteltavana olevien korkojen osatekijöiden ja marginaalien sekä niiden taloudellisten perustelujen arvioinnin jälkeen käytännössä on aiheellista arvioida myös, millaiseksi korkotaso muodostuisi DB Cargolle myönnettyä (etuoikeusasemaltaan huonompaa) kerrosteista lainaa ja kahta luottojärjestelyä koskevien rahoitussopimusten määräysten soveltamisen perusteella.

(541) Koska DB Cargo ei lainaa ulkopuolisilta rahoituslaitoksilta tai pankeilta, vertailukohtana ei voida käyttää sen lainoista perittävää markkinakorkoa. Ei ole myöskään käytännössä mahdollista yksilöidä sellaista rautateiden tavaraliikenteen harjoittajaa – tai muuta toimijaa –, joka ottaisi markkinaehtoista lainaa ja jonka toiminta- ja rahoitusprofiili olisi riittävän samankaltainen kuin DB Cargon ja jonka avulla voitaisiin siten tehdä päteviä johtopäätöksiä DB Cargon lainauskustannuksista, jos se hankkisi rahoitusta markkinoilta tai rahoituslaitoksilta. Tällaisia tilanteita varten viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetussa komission tiedonannossa ([181]) esitetään kriteerit, joiden perusteella markkinakorolle voidaan määrittää kuvaaja.

(542) Viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetun tiedonannon perusteella asianmukainen markkinakoron kuvaaja olisi laina, jonka emoyhtiö antaa DB Cargon kaltaiselle tytäryhtiölle, jonka luottoluokitus on alhainen ja jolla ei ole ulkopuolisia lainoja. Maksukyvyttömyystilanteessa emoyhtiöllä eli lainanantajalla olisi oikeus tytäryhtiön kiinnittämättömiin omaisuuseriin, joilla maksamaton laina voitaisiin kattaa. DB Cargon kiinteiden pitkäaikaisten varojen arvo taseessa on [...] miljardia euroa eli selvästi enemmän kuin niiden rahoitusvälineiden kokonaisarvo (1,7 miljardia euroa), jotka DB AG tarjoaa DB Cargon rakenneuudistussuunnitelman kustannusten kattamiseksi. Lainanantajalle ei siis koituisi lainkaan tai sille koituisi vain vähäisiä tappioita, jos DB Cargo joutuisi maksukyvyttömäksi. Viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetun tiedonannon mukaisesti emoyhtiön eli lainanantajan perimä korko olisi [...]–[...] prosenttia. Vuotuinen korko, jonka DB AG perii DB Cargolta kahdesta luottojärjestelystä ([...] %), jotka kuuluvat oman rahoitusosuuden lainoista ylimpään etuoikeusluokkaan, asettuu tämän vaihteluvälin sisälle: se on reilusti vaihteluvälin alhaisemman arvon yläpuolella ja lähellä ylempää arvoa. Etuoikeusasemaltaan riskialttiimpaan rahoitukseen, kuten kerrosteisiin lainoihin (etuoikeusasemaltaan huonompiin vaihtovelkakirjalainoihin), sovelletaan huomattavasti korkeampia korkoja ([182]). Kerrosteisen lainana korko on DB AG:n kanssa tehdyissä lainasopimuksissa vahvistetun markkinaehtoisen ja objektiivisen menetelmän mukaisesti tällä hetkellä peräti [...] prosenttia.

(543) Komissio myös keräsi rahoitustietoja S&P Capital IQ -tietokannasta ([183]) verratakseen DB Cargon luottojärjestelyistä ja kerrosteisista lainoista maksamia korkoja niihin. Tältä osin komissio keräsi tietoja sellaisten muiden kuin rahoitusalan yritysten joukkovelkakirjojen tuotoista, joilla on samanlainen riskiprofiili kuin DB Cargolla eli joiden luottoluokitus on ”[...]” tai ”[...]”. Kaaviossa 9 esitetään valittujen yritysten joukkovelkakirjojen tuottokäyrät. Käyrässä esitetään kummankin riskiryhmän osalta arvio tuotosta, jonka mukaan markkinat tällä hetkellä hinnoittelevat kyseisten liikkeeseenlaskijoiden velan. Komissio käyttää näitä joukkovelkakirjojen tuottoja kuvaamaan DB Cargon maksamaa korkoa, sillä joukkovelkakirjan tuotto eli sijoittajan siitä saama tuotto antaa hyvän kuvan yrityksen ottaman lainan kokonaiskustannuksista.

([180]) Modigliani-Miller-teoreeman mukaan täydellisillä markkinoilla luottoluokitus, taloudelliset vaikeudet ja konkurssiriski eivät vaikuta yrityksen arvoon, koska pääomarakenteella ei ole merkitystä. Todellisuudessa näillä tekijöillä on kuitenkin merkitystä, koska markkinat eivät ole täydelliset. Näin ollen luottoluokitus ja konkurssiriski vaikuttavat aina lainauskustannuksiin/korkokuluihin, sijoittajien näkemyksiin ja vaikeuksissa olevien yritysten rahoitusvakauteen, minkä vuoksi reaalimaailman skenaarioissa pääomarakennetta koskevat päätökset ovat ratkaisevan tärkeitä.

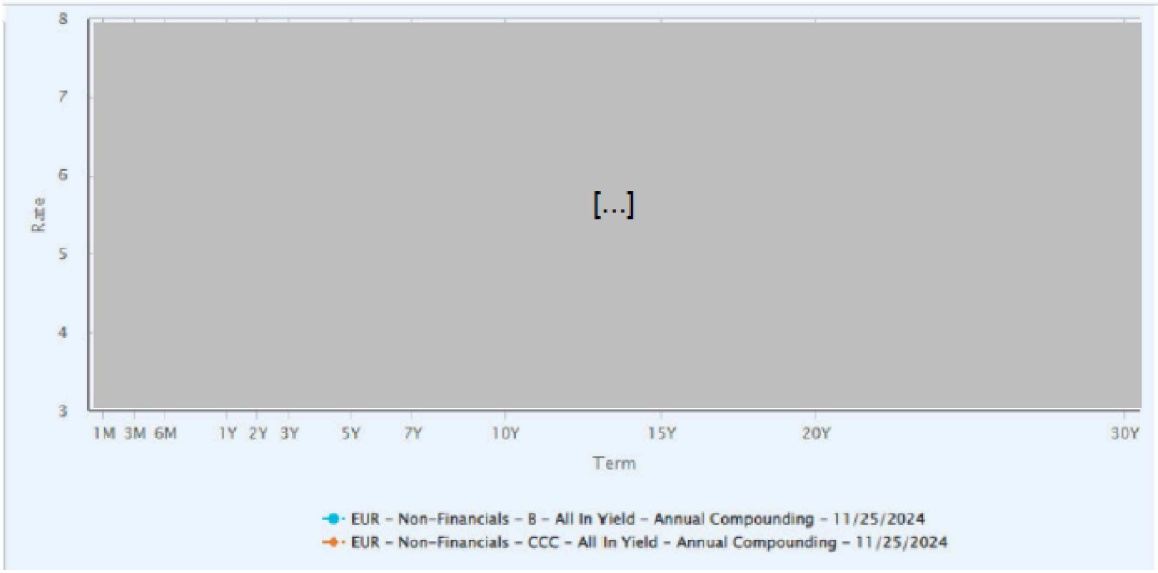
([181]) EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6.

([182]) Kerrosteisten lainojen korko on yleensä korkeampi, minkä vuoksi ne sijoittuvat yritysrahoituksen nokkimisjärjestysteorian mukaisesti pääomarakenteessa ylimpään etuoikeusluokkaan kuuluvan velan alapuolelle. Tämän eri rahoitusmuotojen hierarkiaa koskevan teorian mukaan yritykset suosivat rahoitusta hankkiessaan ensisijaisesti edullisimpia rahoitusmuotoja. Kerrosteiset lainat sijoittuvat tässä hierarkiassa oman pääoman ja ylimmän etuoikeusluokan lainojen väliin. DB Cargon tapauksessa, toisin kuin kerrosteisten lainojen tapauksessa yleensä, DB AG:n myöntämien kerrosteisten lainojen koronmaksua ei voida keskeyttää eikä takaisinmaksupäivää lykätä, minkä vuoksi perittävä korko on alhaisempi kuin oman pääoman ehtoisessa rahoituksessa, jolla ei ole erääntymisaikaa ja joka ei edellytä koron maksamista.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Kaavio 9

Yritysten joukkovelkakirjalainojen tuottokäyrät maturiteetin ja luokituksen mukaan



Lähde: S&P Capital IQ, sivustolla käyty 26. marraskuuta 2024.

(544) Komissio toteaa, että väliaikaisten luottojärjestelyjen (ks. johdanto-osan 257 kappaleen f ja b kohta) osalta sovellettava korko lasketaan kullekin nostolle erikseen. Komissio toteaa, että kun esimerkkinä käytetään kuuden kuukauden ajanjaksoa, vuosikorko on sopimuksissa kuvatun koronmääritysmenetelmän mukaan tällä hetkellä [...] prosenttia. Markkinat puolestaan hinnoittelevat velan koroksi kuuden kuukauden erääntymisajalla tällä hetkellä [...] prosenttia, kun yrityksen luottoluokitus on [...], ja [...] prosenttia, kun luottoluokitus on [...]. DB Cargon korko asettuu tämän vaihteluvälin sisälle, lähemmäs vaihteluvälin ylempää arvoa. Näin ollen korko näyttää olevan markkinoiden odotusten mukainen.

(545) Etuoikeusasemaltaan huonompien vaihtovelkakirjojen (ks. johdanto-osan 257 kappaleen a–e kohta) osalta komissio toteaa, että näiden lainojen maturiteetti on noin viidestä seitsemään vuotta ja sovellettava vuosikorko tällä hetkellä [...] prosenttia. Markkinat hinnoittelevat velan koroksi viiden vuoden erääntymisajalla tällä hetkellä [...] prosenttia, kun yrityksen luottoluokitus on [...], ja [...] prosenttia, kun luottoluokitus on [...]. Seitsemän vuoden erääntymisajalla tällaisten velkakirjojen tuotto on tällä hetkellä [...] prosenttia, kun yrityksen luottoluokitus on [...], ja [...] prosenttia, kun luottoluokitus on [...]. DB Cargo maksaa siis näistä etuoikeusasemaltaan huonommista vaihtovelkakirjoista niiden suuremman riskin vuoksi huomattavan preemion verrattuna tämänhetkisiin joukkovelkakirjojen tuottoihin. Näin ollen tämän vertailuanalyysin perusteella DB AG ei ole myöntänyt DB Cargolle rahoitusta selvästi edullisin ehdoin, mikä pätee myös etuoikeusasemaltaan huonompiin vaihtovelkakirjoihin.

(546) Edellä esitetyn perusteella todetaan, että DB Cargon käyttöön oman rahoitusosuuden lähteiksi asetettujen kerrosteisten lainojen ja luottojärjestelyjen lainaehdot vastaavat markkinakorkojen laskennallisesti määritettyä tasoa ja vertailukohtia ja ovat itse asiassa niiden yläpuolella, eikä niihin siten sisälly tukea.

5.4.3.3.1.2 Omaisuuserien myyntituotot ([460–560] miljoonaa euroa)

(547) DB Cargon myytäviä omaisuuseriä, joiden arvo on yhteensä [460–560] miljoonaa euroa ja jotka on myytävä rakenneuudistuskauden aikana, ei myydä konsernin sisälle, minkä perusteella voidaan katsoa, ettei myynteihin liity valtion varojen käyttöä. Lisäksi yksityisille toimijoille jo myydyistä omaisuuseristä saadut esimerkit ja suunniteltuihin myynteihin sovellettavat periaatteet osoittavat, että ostajan valinnassa noudatetaan markkinaehtoista ja DB Cargon edun mukaista lähestymistapaa (ks. 4.1.5 jakso), jota Saksan ja DB Cargon olisi noudatettava omaisuuserien luovutus- ja myyntisitoumustensa yhteydessä.

(548) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan mukaan todelliseen omaan rahoitusosuuteen ei kuitenkaan voida laskea arvioituja tulevia voittoja. Saksan määrittämään DB Cargon todelliseen omaan rahoitusosuuteen sisältyy [460–560] miljoonaa euroa omaisuuserien tai omistusosuuksien myynnistä odotettuja tuottoja. Nämä myynnit on toteutettava [...]. Näiden tuottojen toteutuminen täysimääräisinä ei ole vielä riittävän varmaa. Eräässä aiemmassa tapauksessa ([184]), jossa rautateiden tavaraliikenteen alalla toimivalle kilpailijalle myönnetty tuki katsottiin sisämarkkinoille soveltuvaksi, komissio katsoi, että sitoumus luopua omaisuuseristä tai omistusosuuksista rakenneuudistussuunnitelman aikana oli emoyhtiön tarjoaman rahoituksen ohella pätevä tosiasiallisen oman rahoitusosuuden lähde, vaikka sitoumusta ei ollutkaan pantu kokonaan täytäntöön eikä sitovia ostotarjouksia ollut vielä saatu.

(549) Komissio noudattaa kuitenkin tältä osin varovaista lähestymistapaa ja jättää DB Cargolle myönnetyn rakenneuudistustuen oikeasuhteisuutta koskevan arvioinnin ulkopuolelle sellaisista omaisuuserien luovutuksista tai myynneistä odotetut tulot, joista ei ole vielä allekirjoitettu sopimusta ja joiden osalta ei ole yksilöity riittävällä tavalla sitoutuneita ostajia ja/tai joissa myyntihinnaksi on esitetty pelkkä arvio. Näin ollen näitä tuloja vastaava määrä kustannuksista on rahoitettava normaalista toiminnasta odotetuilla tuloilla.

(550) Saksan viranomaisten toimittaman tilannekuvan mukaan odotetuista kokonaismyyntituloista ([460–560] miljoonaa euroa) [...] euroa on määrä saada sellaisista omaisuuserien luovutuksista tai myynneistä, joista on allekirjoitettu sopimus tai joiden osalta on yksilöity sitovan tarjouksen tehneitä ostajaehdokkaita (ks. johdanto-osan 325 kappale). Näistä jälkimmäiseksi mainitut tulot, jotka on jo maksettu DB Cargolle tai jotka se tulee saamaan hyvin pian, olisi katsottava osaksi tuensaajan todellista omaa maksuosuutta.

5.4.3.3.1.3 HSBC:n kanssa sovittu saamisten factoring-rahoitus ([100–140] miljoonaa euroa)

(551) Tarjouskilpailumenettelyn perusteella valitun ja parhaan sitovan tarjouksen tehneen yksityisen [...]-pankin kanssa on sovittu [100–140] miljoonan euron saamisten factoring-rahoituksesta (ks. johdanto-osan 257 kappaleen c kohdan f alakohta). Saamisten factoring-rahoituksella pienennetään DB Cargon tämänhetkisiä ja myöhempiä kustannuksia, ja se parantaa DB Cargon käyttöpääomaa ja kassavirtoja. [...] tarjoaman factoring-rahoituksen kautta käyttöön saatavat varat eivät ole Saksan valtion määräysvallassa, joten kyseessä on todellisen oman rahoitusosuuden lähde, johon ei sisälly tukea.

5.4.3.3.1.4 Palkka- ja irtisanomiskustannusten siirto ja kattaminen ([100–140] miljoonaa euroa)

(552) Rakenneuudistussuunnitelmaan kuuluvien DB Cargon henkilöstövähennysten kustannukset katetaan DB JobService GmbH:n rahoitusosuudella (ks. johdanto-osan 257 kappaleen c kohdan f alakohta). Yhtiön toimivaltaiset sisäiset elimet ovat sopineet vähennettävän ja muualle DB-konserniin siirrettävän henkilöstön tarkoista määristä, joten DB JobService GmbH:n osallistuminen on varmaa ja se on määritelty tarkasti. Tämä rahoitusosuus perustuu DB AG:n ennalta vahvistamien yhtiösääntöjen ja toimintaperiaatteiden soveltamiseen. DB Cargon päätös käyttää DB JobService GmbH:ta on itsenäinen konsernin sisäinen päätös, johon valtio ei todennäköisesti ole osallistunut tai puuttunut ominaisuudessaan DB AG:n osakkeenomistajana.

(553) Lisäksi DB JobService GmbH:lla on konsernin sisäisenä palveluntarjoajana samanlainen rooli kuin työmarkkinoilla toimivilla työnvälitystoimistoilla niiden avustaessa irtisanottuja työntekijöitä uudelleentyöllistymisessä. Vaikka kyseinen palvelu, sen tarjoaminen ja sen tuottama arvo rajoittuvat konsernin sisälle, tämä ei estä katsomasta, että palvelu tarjotaan markkinaehtoisesti, samalla tavalla kuin yksityisomistuksessa olevan samankokoisen ja samankaltaista toimintaa harjoittavan konsernin tapauksessa. Näin ollen tämä oman rahoitusosuuden lähde on todellinen eikä se sisällä tukea.

5.4.3.3.1.5 Päätelmät

(554) Tuensaajan ja sen osakkeenomistajan sekä factoring-rahoituksen tarjoavan pankin myöntämien varojen osalta voidaan katsoa, etteivät ne sisällä valtiontukea. Saksan esittämien rahoitusosuuksien tosiasiallinen kokonaismäärä on 2 291 miljoonaa euroa, mikä ylittää rakenneuudistustuen arvioidun määrän (1 914 miljoonaa euroa). Määrä vastaa 54:ää prosenttia rakenneuudistussuunnitelman kustannuksiin tarvittavasta rahoituksesta. Tuen määrä rajoittuu vuosina 2022 ja 2023 aiheutuneiden sekä vuoden 2024 odotettujen tappioiden määrään, ja se on oikeasuhteinen, mikäli 31. joulukuuta 2024 kirjattavat tosiasialliset tappiot, jotka vielä siirretään voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen nojalla, jäävät DB Cargon omaa rahoitusosuutta pienemmiksi.

([184]) Päätös C(2004) 3955 final, annettu 2 päivänä maaliskuuta 2005, johdanto-osan 82–87, 186 ja 187 kappale.

(555) Osa rakenneuudistuskauden aikana toteutettavista omistusosuuksien luovutuksista tai omaisuuserien myynneistä odotetuista [460–560] miljoonan euron tuotoista ei kuitenkaan ole todellisia, mikä on edellytyksenä sille, että ne lasketaan omaksi rahoitusosuudeksi. Vaikka oletettaisiinkin erittäin varovaisesti, että DB Cargo ei saisi mitään tuloja suunnitelluista myynneistä ja luovutuksista, joiden osalta ei ole vielä tiedossa riittävällä tavalla sitoutuneita ostajia ja jotka DB Cargon on toteutettava rakenneuudistuksen aikana, tähän mennessä varmistuneista muista tukea sisältämättömistä rahoituslähteistä peräisin oleva todellinen oma rahoitusosuus olisi silti vähintään 50 prosenttia kokonaiskustannuksista.

(556) Näin ollen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan vaatimus, jonka mukaan tuensaajan oma rahoitusosuus katsotaan yleensä riittäväksi, jos sen määrä on merkittävä ja vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista, täyttyy.

5.4.3.3.2 Vastuunjako

(557) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 65–67 kohdassa todetaan, että jos valtiontukea myönnetään muodossa, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, tällöin seurauksena voi olla osakkeenomistajien ja huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien suojelu vaikutuksilta, joita niiden päätöksellä sijoittaa tuensaajaan olisi, mikä voi luoda moraalikatoa ja heikentää markkinakuria. Tämän vuoksi tappioiden kattamiseen olisi myönnettävä tukea ainoastaan ehdoin, joiden mukaan nykyiset sijoittajat osallistuvat vastuunjakoon asianmukaisesti, ja valtion toimenpiteitä olisi toteutettava vasta sen jälkeen, kun tappiot on jaettu kokonaisuudessaan olemassa oleville osakkeenomistajille ja huonommassa etuoikeusasemassa oleville velkojille.

(558) Asianmukainen vastuunjako tarkoittaa yleensä sitä, että olemassa olevien osakkeenomistajien ja tarvittaessa huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien on katettava tappiot kokonaisuudessaan. Huonommassa etuoikeusasemassa olevien velkojien olisi osallistuttava tappioiden kattamiseen joko kyseisen instrumentin pääoman muuntamisella osakepääomaksi tai alaskirjauksella. Näin ollen valtion toimenpiteitä olisi toteutettava vasta sen jälkeen, kun tappiot on jaettu kokonaisuudessaan olemassa oleville osakkeenomistajille ja huonommassa etuoikeusasemassa oleville velkojille. Rahavarojen ulosvirtaus tuensaajalta osakepääoman tai etuoikeusasemaltaan huonomman velan haltijoille olisi joka tapauksessa estettävä rakenneuudistuksen aikana, mikäli se on lainsäädännön puitteissa mahdollista, jollei sillä ole suhteetonta vaikutusta niihin, jotka ovat sijoittaneet uutta omaa pääomaa (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohta).

(559) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa edellytetään, että kaikki valtiontuki, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, olisi myönnettävä ehdoin, jotka antavat valtiolle kohtuullisen osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta ottaen huomioon sen, kuinka paljon omaa pääomaa valtio sijoittaa verrattuna yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen.

(560) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa rakenneuudistustuki ei kannusta moraalikatoon tai liialliseen riskinottoon sen johdosta, että se olisi hyödyttänyt tuensaajan osakkeenomistajia tai velkojia. DB Cargon rahoittajien joukossa ei ole yhtäkään huonommassa etuoikeusasemassa olevaa velkojaa, koska kaikki DB Cargon saama rahoitus on suoraan DB AG:n Treasuryn myöntämää ja peräisin konsernin sisältä. Tässä tapauksessa ainoa osakkeenomistaja DB AG on kattanut ja kattaa vielä vuoden 2024 osalta tosiasiallisesti DB Cargon tappiot, jotka voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen ansiosta eivät ole koituneet yhtiölle itselleen, siirtämällä ne voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen mukaisesti itselleen 31. joulukuuta 2022 lähtien. Näin ollen tällä hetkellä ei ole enempää kirjattuja tappioita, jotka DB AG:n olisi katettava tai jotka siirrettäisiin sille. Kirjanpidollisesti tappioita ei ole kirjattu eikä katettu, mutta tosiasiallisesti DB Cargon ainoan osakkeenomistajan tarjoama tuki kattaa ne jo. Kun otetaan huomioon tappioiden siirto, rakenneuudistustuki ja voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen irtisanominen 31. joulukuuta 2024 alkaen, mikä estää DB Cargon voittojen automaattisen siirtämisen DB AG:lle, pääomaa vahvistava tuki on tässä tapauksessa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 66 kohdan mukaista.

(561) Rakenneuudistustuki on myös pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdan mukaista, koska tuki vahvistaa DB Cargon omaa pääomaa estämällä nettotappioita heikentämästä sitä ja Saksa DB Cargon ainoana osakkeenomistajana (DB AG:n kautta) saa kaikki mahdolliset osakkeenomistajalle koituvat hyödyt, jotka rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta ja DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumisesta koituu. Näin on riippumatta siitä, ovatko suunnitelman täytäntöönpanosta koituvat hyödyt muodoltaan tulevia osinkoja vai kertyneitä voittovaroja. Nämä molemmat kasvattavat omaa pääomaa ja valtion välillisen omistusosuuden arvoa, joita tappioiden siirto on lisännyt vuodesta 2022 lähtien ja lisää vielä vuonna 2024. Tämän perusteella valtion toimenpiteen ehdot antavat Saksalle DB AG:n kautta kohtuullisen osuuden DB Cargon tulevasta arvonnoususta.

5.4.3.3.3 Päätelmät

(562) Edellä esitetyn perusteella komissio päättelee, että rakenneuudistustuki on oikeasuhteista ja että vastuunjako on toteutettu asianmukaisesti.

5.4.3.4 Tuen ainutkertaisuuden periaate ja kilpailun vääristymisen rajoittaminen

(563) Sen varmistamiseksi, että tuen kielteiset vaikutukset ovat rajoitettuja, jotta vältetään kohtuuttomat vaikutukset kilpailuun ja kaupankäyntiin, ja että toimenpiteen kokonaisvaikutus on myönteinen ([185]), tukea saa myöntää vaikeuksissa oleville yrityksille tuen ainutkertaisuuden periaatteen mukaisesti kerran kymmenessä vuodessa.

(564) Komissio hyväksyy rakenneuudistustuen vain yhteen rakenneuudistustoimeen tarvittaessa edellyttäen, että tuen edellisestä myöntämiskerrasta, rakenneuudistuksen päättymisestä tai rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen keskeyttämisestä on kulunut yli kymmenen vuotta ([186]). Komissio sallii poikkeuksia tähän sääntöön, jos rakenneuudistustukea myönnetään pelastamistuen myöntämisen jälkeen osana yksittäistä rakenneuudistustoimea ([187]).

5.4.3.4.1.1 Tuen ainutkertaisuuden periaate

(565) Rakenneuudistustuella tuetaan vain yhtä tuensaajan rakenneuudistustoimea. Saksan viranomaiset ovat vahvistaneet, että tuensaaja ei ole aiemmin saanut pelastamis- tai rakenneuudistustukea tai väliaikaista rakenneuudistustukea eikä se ole osa yhtymää, joka on voinut saada tällaista tukea. Komission arvio DB Cargon aiemmasta taloudellisesta tilanteesta sekä komission aiemmista pelastamis- ja rakenneuudistustuista ja väliaikaisista rakenneuudistustuista kirjaamat tiedot vahvistavat Saksan ilmoittamien tietojen paikkansapitävyyden. Näin ollen rakenneuudistustuen yhteydessä noudatetaan tuen ainutkertaisuuden periaatetta.

(566) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 74 kohdan mukaan tuen ainutkertaisuuden periaate koskee koko konsernia, mikä tarkoittaa, että jos konserni on saanut pelastamistukea, rakenneuudistustukea tai väliaikaista rakenneuudistustukea, komissio ei tavallisesti hyväksy itse konsernille tai siihen kuuluville yksiköille myönnettävää uutta pelastamis- tai rakenneuudistustukea, jos on kulunut vähemmän kuin 10 vuotta tuen myöntämisestä, rakenneuudistusvaiheen päättymisestä tai rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen keskeyttämisestä, riippuen siitä, mikä näistä on tapahtunut viimeksi. Lisäksi jos jokin konserniin kuulunut yksikkö on saanut pelastamistukea, rakenneuudistustukea tai väliaikaista rakenneuudistustukea mutta konsernille kokonaisuudessaan ja muille siihen kuuluville yksiköille voidaan edelleen myöntää pelastamis- tai rakenneuudistustukea, jäsenvaltioiden on osoitettava, ettei konsernilta tai muilta siihen kuuluvilta yksiköiltä siirretä tukea aiemmalle tuensaajalle.

(567) Saksan viranomaiset vahvistivat DB-konsernin osalta, ettei tuensaajan emoyhtiö eivätkä sen sisaryhtiöt ole aiemmin saaneet pelastamis- tai rakenneuudistustukea tai väliaikaista rakenneuudistustukea. Komission aiemmista pelastamis- ja rakenneuudistustuista ja väliaikaisista rakenneuudistustuista kirjaamat tiedot vahvistavat Saksan ilmoittamien tietojen paikkansapitävyyden. Näin ollen pelastamistuen yhteydessä noudatetaan tuen ainutkertaisuuden periaatetta.

5.4.3.4.1.2 Kilpailun vääristymisen rajoittaminen

(568) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 76 kohdassa todetaan, että kun rakenneuudistustukea myönnetään, on toteutettava kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä, jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset ja myönteiset vaikutukset kielteisiä suuremmat. Kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 87–93 kohdassa selitetään, kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet olisi kalibroitava ja laadittava niin, että ne ovat oikeassa suhteessa tuen vääristäviin vaikutuksiin. Tässä yhteydessä merkityksellisiä tekijöitä ovat erityisesti tuen määrä ja luonne, sen myöntämisehdot ja -olosuhteet, oman rahoitusosuuden suuruus, vastuunjaon aste, DB Cargon koko ja suhteellinen painoarvo markkinoilla sekä asianomaisten markkinoiden ominaispiirteet. Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet eivät myöskään saisi vaarantaa elinkelpoisuuden palautumista eivätkä ne saisi olla haitaksi kuluttajille ja kilpailulle.

([185]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan f alakohta.
([186]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 ja 71 kohta.
([187]) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan a alakohta.

(569) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 122 kohdassa muistutetaan, että tuensaajan on toteutettava rakenneuudistussuunnitelma kokonaisuudessaan ja noudatettava kaikkia muita tuen hyväksymistä koskevassa komission päätöksessä asetettuja velvoitteita. Kuten 4.1.5 jaksossa yksityiskohtaisesti selostetaan, Saksa sitoutuu siihen, että DB Cargo toteuttaa seuraavat kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet, joita sovelletaan [...]: i) omistusosuuksien myynti (4.1.5.1.2 jaksossa kuvatulla tavalla) ii) kielto hyödyntää myönnettyä valtiontukea markkinoinnissa (ks. johdanto-osan 301 kappale), iii) hankintakielto (ks. 4.1.5.1.1 jakso), iv) tiettyjen tuotantomäärien ulkoistamista koskeva sitoumus (ks. 4.1.5.2 jakso), v) DB Cargon tuotantomäärien rajoittamista koskeva sitoumus (ks. 4.1.5.3 jakso) ja vi) veturien myynti (ks. 4.1.5.4 jakso). DB Cargon olisi pantava kyseiset toimenpiteet täytäntöön omasta aloitteestaan, huolellisesti ja määräajassa.

(570) Arvioitaessa edellä esitettyjen toimenpiteiden kalibroinnin asianmukaisuutta on huomioitava DB Cargolle myönnetyn rakenneuudistustuen vaikutus kilpailuun ottaen huomioon tarkasteltavana olevassa asiassa saavutettu oman rahoitusosuuden suuruus ja vastuunjaon aste. Oman rahoitusosuuden osalta todetaan, että eri lähteiden ja välineiden luonne ja niistä saatavat määrät tukevat päätelmää, jonka mukaan tuki on oikeasuhteista, samalla kun ne osoittavat nykyisen osakkeenomistajan luottavan DB Cargon toiminnan jatkumiseen, kunhan rakenneuudistus toteutetaan. Lisäksi vastuu on jaettu asianmukaisesti, sillä nykyinen osakkeenomistaja on kattanut DB Cargon tappiot (myös tukitoimenpiteen kautta), DB Cargolla ei ole huonommassa etuoikeusasemassa olevaa velkaa ja valtiolla on DB AG:n kautta oikeus kohtuulliseen osuuteen DB Cargon tulevasta arvonnoususta.

(571) Tuen määrän ja luonteen osalta (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 88 kohta) komissio toteaa, että voittojen ja tappioiden siirrosta tehdyn sopimuksen nojalla vuodesta 2022 lähtien siirrettyjen tappioiden kokonaismäärä on noin 1 914 miljoonaa euroa (ks. taulukko 19). Vaikka vuosittain siirrettyjen tappioiden yhteenlaskettu määrä on huomattava ([...] DB Cargon vuoden 2024 odotetuista vuosituloista; ks. johdanto-osan 282 kappaleessa oleva taulukko 21), kun niitä verrataan erikseen asianomaisen vuoden vuotuisiin tuloihin (ks. johdanto-osan 282 kappaleessa oleva taulukko 21) tai kokonaisvaroihin (ks. taulukko 22), niiden merkitys on pienempi: [...] prosenttia tuloista ja [...] prosenttia kokonaisvaroista vuonna 2022, [...] prosenttia tuloista ja [...] prosenttia kokonaisvaroista vuonna 2023 ja [...] prosenttia tuloista ja [...] prosenttia kokonaisvaroista vuonna 2024. Tuen määrä ei vaikuta liialliselta myöskään suhteutettuna rautateiden tavaraliikenteen osuuteen Saksan koko tavaraliikenteen markkinoista (ks. taulukko 31) tai edes Saksan rautateiden tavaraliikenteen markkinoiden kokoon, kun otetaan huomioon, että näiden markkinoiden arvioidaan tuottaneen vuonna 2022 tuloja yhteensä noin 6,3 miljardia euroa eli ne kasvoivat vuoteen 2021 verrattuna (kuten kaaviosta 10 käy ilmi).

Kaavio 10

Saksan rautatiemarkkinoiden tuottamien tulojen kehitys, miljardia euroa (tavaraliikenne – harmaa osuus pylväiden yläpäässä)

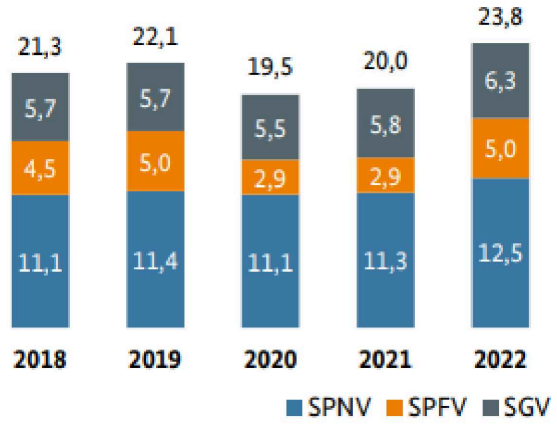


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Lähde: Liittovaltion verkkovirasto (Bundesnetzagentur), Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), sivustolla käyty viimeksi 10. lokakuuta 2024.

(572) Komissio toteaa, että vuonna 2022 DB Cargo tarjosi noin 8,5 prosenttia kaikista Saksassa tarjotuista tavaraliikennepalveluista (myös aiempina vuosina osuus on ollut noin 10 prosenttia tai vähemmän). Tarkasteltaessa pelkästään rautateiden tavaraliikenteestä koostuvaa taloudellista toimintaa DB Cargon yhteenlaskettu markkinaosuus Saksassa yksittäisvaunukuljetusten, yhdistettyjen maantie-/rautatiekuljetusten ja kokojunakuljetusten segmenteissä on merkittävämpi, noin 43 prosenttia (vuonna 2022). DB Cargon osuus rautateiden tavaraliikenteestä on kuitenkin pienentynyt jatkuvasti, samaan aikaan kun muut palveluntarjoajat ovat kasvattaneet omia osuuksiaan (ks. johdanto-osan 26 kappale). DB Cargo tarjoaa rautateiden tavaraliikennepalveluja myös laajemmalla maantieteellisellä alueella sisämarkkinoilla. Saksan lisäksi se toimii useissa muissa jäsenvaltioissa, joissa sen markkinaosuus vaihtelee [...] prosentista [...] prosenttiin. Tarkasteltaessa kaikkia maita yhdessä DB Cargon markkinaosuus on kuitenkin noin 22 prosenttia (ks. kaavio 2), ja se on viime vuosina pienentynyt jatkuvasti, mikä on heikentänyt DB Cargon markkina-asemaa. Lisäksi DB Cargolla on Saksan lisäksi merkittävä markkinaosuus vain kahdessa muussa jäsenvaltiossa: [...] (ks. johdanto-osan 26 ja 27 kappale, taulukko 2 ja taulukko 12). Eri liiketoimintasegmenteistä (yksittäisvaunukuljetukset, yhdistetyt maantie-/rautatiekuljetukset sekä kokojunakuljetukset) DB Cargolla on Saksassa lähes monopoliasema yksittäisvaunukuljetusten markkinoilla ja myös kokojunakuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusten segmenteissä merkittävä markkinaosuus ([...]–[...] %) (ks. taulukko 3). Liittovaltion verkkoviraston raportin mukaan Saksan rautateiden tavaraliikenteen markkinoilla toimii suhteellisen suuri määrä toimijoita, ja DB Cargon osuus näistä kokonaismarkkinoista, mukaan lukien yksittäisvaunukuljetusten segmentti (jossa vain harva näistä lukuisista rautateiden tavaraliikennepalvelujen toimittajista toimii), oli vain 39,3 prosenttia vuonna 2023 (ks. taulukko 3).

Kaavio 11

Rautateiden tavaraliikennemarkkinat Saksassa vuonna 2023

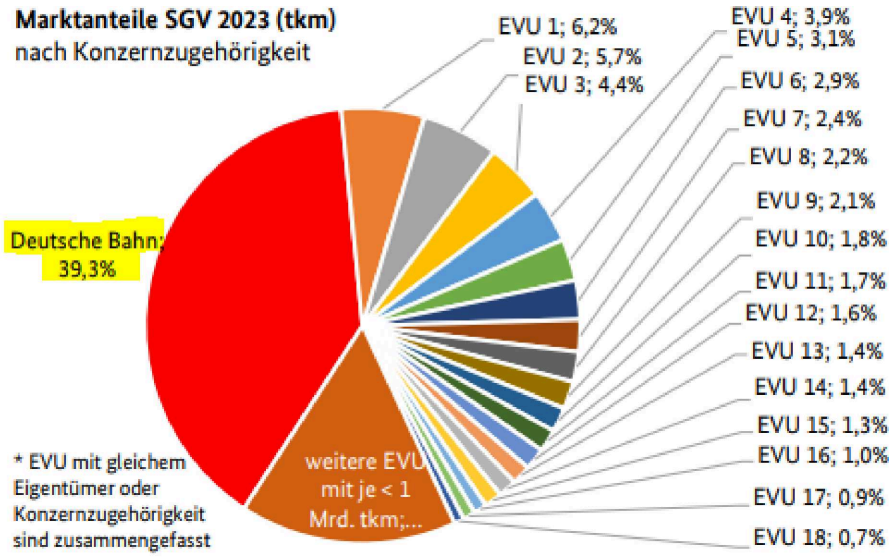


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Lähde: Liittovaltion verkkovirasto (Bundesnetzagentur), Marktuntersuchung Eisenbahnen (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023) (bundesnetzagentur.de), sivustolla käyty viimeksi 10. lokakuuta 2024.

(573) Komissio arvioi, ovatko Saksan esittämät kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet asianmukaisia, ottaen huomioon tuen määrän ja luonteen, oman rahoitusosuuden suuruuden, vastuunjaon asteen sekä DB Cargon markkina-aseman (ks. johdanto-osan 570–572 kappale).

5.4.3.4.1.2.1 Rakenteelliset toimenpiteet

Omistusosuuksien myynti

(574) Johdanto-osan 305 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa kuvatut omistusosuuksien luovutukset koskevat tiettyjen elinkelpoisten yritysten liiketoimintojen myyntiä näiden yritysten toiminnan keskeytymättä. Omistusosuuksien luovuttamista koskevista yrityksistä […] ovat välillisesti DB Cargon määräysvallassa olevia tytäryhtiöitä (ks. johdanto-osan 324 kappale). Saksan toimittaman näytön perusteella nämä yritykset ovat olleet perinteisesti voittoa tuottavia (ks. taulukko 30), joten DB Cargo -konsernin luopuessa omistusosuuksistaan kilpailijoille avautuu välittömästi uusia mahdollisuuksia, kuten potentiaalisten ostajien jo osoittama kiinnostus osoittaa (ks. johdanto-osan 325 kappale). Komissio panee merkille, että omistusosuuksien luovutukset eivät koske vain Saksaa ([...]) vaan myös [...], missä DB Cargo -konsernilla on merkittävä markkinaosuus.

(575) Lisäksi yli [...] luovutus koskee perinteisesti voittoa tuottaneita yrityksiä, kuten taulukosta käy ilmi.

(576) [...] luovutuksen osalta on parhaillaan käynnissä due diligence -prosessi (ks. johdanto-osan 325 kappaleen c alakohta). Näitä omaisuuseriä kohtaan osoitettu kiinnostus osoittaa, että ne tarjoavat uusia mahdollisuuksia DB Cargo -konsernin kilpailijoille. Myös nämä luovutukset koskevat elinkelpoisia yrityksiä, joskin [...] tuotti tappiota vuonna 2023.

(577) Jos edellä kuvattuja luovutuksia koskevaa sitoumusta ei ole pantu 31. joulukuuta 2026 mennessä kokonaisuudessaan täytäntöön, komissio varmistaa, että niiden sijasta toteutetaan laajuudeltaan ja vaikutuksiltaan vastaavia vaihtoehtoisia toimenpiteitä.

Vetureiden myynti

(578) Omistusosuuksien myynnin lisäksi DB Cargo aikoo luopua myös merkittävästä määrästä vetureita (ks. johdanto-osan 318 kappale). Vetureiden myynti koskee enimmillään [...] veturia, mikä on huomattava määrä.

(579) Vetureiden luovutus vähentää DB Cargon kapasiteettia sekä heikentää sen kykyä tarjota tavaraliikennepalveluja ja vaikuttaa siten kielteisesti DB Cargon kilpailukykyyn. Lisäksi veturit myydään kilpailijoille, mikä vahvistaa niiden kilpailukykyä DB Cargoon nähden. Lisäksi komissio toteaa, että myytävät veturit ovat käytössä kokojuna- ja yhdistettyjen kuljetusten segmenteissä, joissa DB Cargolla on eniten kilpailijoita.

(580) Nämä toimenpiteet voidaan arvioida vaikuttaviksi, vaikka Saksa on sitoutunut panemaan ne täytäntöön vaiheittain. Tältä osin varmistetaan erityisesti, ettei DB Cargo joudu menettämään enempää kuin [...] prosenttia veturien markkina-arvosta sen takia, että se on velvoitettu myymään ne vuoteen 2026 mennessä. Veturien pakkomyynti markkina-arvoa alhaisempaan hintaan heikentäisi kohtuuttomasti DB Cargon käytettävissä olevia omia varoja, jotka olisivat tarpeen erityisesti tässä päätöksessä kuvatussa pessimistisessä skenaariossa. Jos veturien myyntiä ei ole toteutettu kokonaisuudessaan määräaikaan mennessä, komissio varmistaa, että niiden sijasta toteutetaan laajuudeltaan ja vaikutuksiltaan vastaavia vaihtoehtoisia toimenpiteitä.

5.4.3.4.1.2.2 Toimintaa säätelevät toimenpiteet

Tuotantomäärien rajoitus

(581) Kuten johdanto-osan 317 kappaleessa kuvataan, DB Cargo sitoutuu olemaan ylittämättä tiettyjä tuotantomääriä. Komissio toteaa, että tämän sitoumuksen – joka on pantava täytäntöön rakenneuudistuskauden loppuun eli 31. joulukuuta 2026 mennessä – täytäntöönpanon myötä DB Cargon tuotantomäärä vähenee tosiasiallisesti noin [...] prosenttia verrattuna sen vuonna 2022 tuottamien palvelujen määrään. Koska DB Cargon tuotanto sen keskeisellä maantieteellisellä toiminta-alueella vähenee absoluuttisesti mitattuna merkittävästi, tuotannon väheneminen on myös suhteellisesti mitattuna merkittävä. DB Cargo odottaa markkinoiden itse asiassa kasvavan tulevina vuosina (ks. johdanto-osan 279 kappale), ja tällaisessa skenaariossa, jossa markkinakysynnän odotetaan kasvavan, DB Cargon tuotannon rajoittaminen myös heikentää DB Cargon markkinaläsnäoloa enemmän kuin kysynnän pysyessä vakaana tai vähentyessä. Tuotantomäärän vähentäminen aiheuttaa todennäköisesti viivästyneitä vaikutuksia myös rakenneuudistuskauden jälkeen, minkä seurauksena DB Cargon osuus kaikista Saksassa tarjottavista rautateiden tavaraliikennepalveluista pienenee havaittua tavanomaista vuotuista vähennystä enemmän tai nopeammin.

Tuotantomäärien ulkoistaminen

(582) Tuotantomäärien rajoittamisen lisäksi DB Cargo sitoutuu myös ulkoistamaan osan tuotannostaan kolmansille toimijoille (ks. johdanto-osan 314 kappale). Vaikka tämä toimenpide ei sinänsä heikennä DB Cargon markkinaläsnäoloa nimellisesti, sillä tuotanto vain ulkoistetaan ja DB Cargo säilyttää edelleen sopimukset asiakkaiden kanssa, se tarjoaa kuitenkin kilpailijoille mahdollisuuksia laajentaa nykyistä liiketoimintaansa ja lisätä kilpailua tulevaisuudessa. Tämä johtuu siitä, että ulkoistaminen vaikuttaa kielteisesti DB Cargon kapasiteetin käyttöasteeseen, jos kapasiteettia ei vähennetä. Sen lisäksi, että ulkoistamissopimusten nojalla palveluja tuottavat kilpailijat saavat tuloja palveluista, niille voi avautua uusia mahdollisuuksia, mikäli asiakkaat ovat tyytyväisiä niiden tuottamiin palveluihin.

Markkinointia koskeva kielto ja yritysostokielto

(583) DB Cargon liiketoiminnan kasvun rajoittamiseksi sille asetetaan myös kielto hankkia muiden yritysten osakkeita rakenneuudistuksen aikana, paitsi jos se on välttämätöntä DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi (ks. johdanto-osan 302 kappale). Saksa ei ole esittänyt mitään suunniteltua hankintaa, joka täyttäisi tässä vaiheessa tämän edellytyksen eli olisi välttämättömän DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Mikäli tulevaisuudessa ilmenee hankintoja, joita Saksa pitää välttämättöminä DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi, sen on ilmoitettava niistä komissiolle ja perusteltava niiden tarve asianmukaisesti sekä pidättäydyttävä niiden toteuttamisesta, kunnes komissio vahvistaa, että hankinta on välttämätön DB Cargon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi.

(584) Koska DB Cargo vähentää tuotantoaan ja ulkoistaa palvelujaan ja myös sen kasvumahdollisuuksia rajoitetaan, kun sitä estetään hankkimasta ulkopuolisia kilpailijoita tai sellaisten tuotteiden tai palvelujen toimittajia, jotka täydentävät sen omia tuotteita tai palveluja, rakenneuudistussuunnitelman loppuun asti, kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet varmistavat, että DB Cargo ei saa takaisin markkinaosuuttaan hankkimalla muiden yritysten osakkeita tai ota tarpeettomia riskejä vaan keskittää resurssinsa rakenneuudistuksen loppuun saattamiseen. Toisin kuin kilpailijat, DB Cargo ei siis voi laajentaa toimintaansa yritysostoilla, mikä olisi epäsuorasti mahdollista rakenneuudistustuen avulla.

(585) DB Cargo myös pidättäytyy esittämästä valtiontukea kilpailuetuna, kun se markkinoi tavaroitaan ja palvelujaan (ks. johdanto-osan 301 kappale).

(586) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Saksan esittämät kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet ovat asianmukaisia rakenneuudistustuen kielteisten vaikutusten vähentämiseksi.

5.4.3.5 DB Cargolle tai sen tytäryhtiöille rakenneuudistuskauden aikana myönnetty tuki

(587) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 127–130 kohdan mukaan muun tuen myöntäminen rakenneuudistusaikana vaikuttaa komission arviointiin tarvittavien kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden laajuudesta, vaikka kyseinen muu tuki myönnettäisiin jo hyväksytystä ohjelmasta. Komission on otettava tällainen muu tuki huomioon rakenneuudistustukea arvioidessaan ja varmistettava, että sen avulla ei kierretä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimuksia.

(588) Saksa on ilmoittanut, mitä tukia tuensaajalle on myönnetty tai suunnitellaan myönnettävän rakenneuudistuskauden aikana, sekä ilmoittanut, että DB Cargo saa tai sen odotetaan saavan rakenneuudistuskauden loppuun mennessä tukea 12 jäsenvaltiolta (Ranska, Italia, Itävalta, Alankomaat, Ruotsi, Belgia, Tšekki, Saksa, Puola, Unkari, Espanja ja Tanska). Kyseiset tuet on myönnetty tai myönnetään 29 tukiohjelmasta, jotka ovat olleet voimassa vuodesta 2019 lähtien ja joista osa koskee koko rautatiesektoria yleisesti ja osa nimenomaan rautateiden tavaraliikennettä. Toteutuneet ja odotettavissa olevat määrät ovat vuoden 2023 osalta yhteensä 337,7 miljoonaa euroa, vuoden 2024 osalta 340 miljoonaa euroa, vuoden 2025 osalta 502,9 miljoonaa euroa ja vuoden 2026 osalta 502,5 miljoonaa euroa.

(589) Komissio toteaa, että kyseiset yksittäiset tuet, joita luetellut 12 jäsenvaltiota ovat myöntäneet tai suunnittelevat myöntävänsä tuensaajalle, liittyvät erityisesti energiakustannusten tai radan käyttöoikeusmaksujen alentamiseen tai rautateiden tavaraliikenteen tukemiseen ja ne ovat yleisesti myös muiden tavaraliikennepalvelujen tarjoajien saatavilla maantiekuljetusten tarjoajia lukuun ottamatta. Tällaiset yksittäiset tuet eivät ole oikeudellisesti eivätkä tosiasiallisesti tapauskohtaista tukea. Kun otetaan huomioon voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen muodossa olevan rakenneuudistustukivälineen toimintaperiaate ja tausta sekä edellä tarkoitettujen ohjelmien aikajärjestys ja maantieteellinen kattavuus, ei vaikuta siltä, että näin monen eri jäsenvaltion myöntämien tai suunnittelemien yksittäisten tukien tarkoituksena olisi kiertää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen vaatimuksia tai että ne johtaisivat kyseisten vaatimusten kiertämiseen erityisesti vähentämällä keinotekoisesti suunnitelmaa tukevan rakenneuudistustuen määrää. Näin ollen tarkasteltavana olevassa tapauksessa ei ole aiheellista vaatia lisätoimenpiteitä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi asianomaisissa jäsenvaltioissa.

(590) Kuten 5.4.2.1 jaksossa todetaan, tavaraliikenteen hiilestä irtautuminen on ensiarvoisen tärkeää unionin vihreän kehityksen ohjelman kannalta ja DB Cargon tarjoamiin palveluihin liittyy luonnostaan kustannushaittoja verrattuna maantiekuljetuksiin kuorma-autolla. Edellä tarkoitetuilla 29 ohjelmalla puututaan osittain näihin kustannushaittoihin, ja ne ovat periaatteessa kaikkien sellaisten rautateiden tavaraliikenteen harjoittajien käytettävissä, jotka täyttävät vaaditut tukikelpoisuusedellytykset. Tältä osin todetaan, että DB Cargon oma pääoma pysyy koko rakenneuudistussuunnitelman ajan vakaana, ja edellyttäen, että suunnitelma pannaan asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti täytäntöön, komissio ei vastusta sitä, että DB Cargo saa edelleen tukea kyseisistä ohjelmista, sanotun kuitenkaan rajoittamatta vaatimusta näissä ohjelmissa asetettujen ehtojen noudattamisesta, jonka arviointi on asianomaisten jäsenvaltioiden vastuulla.

(591) Komissio pyytää Saksaa ilmoittamaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 129 kohdan mukaisesti kustakin tuesta, myös hyväksytyn ohjelman mukaisesti myönnettävä tuesta, jota tuensaajalle mahdollisesti myönnetään rakenneuudistuskauden aikana johdanto-osan 588 kappaleessa tarkoitettujen yksittäisten tukien lisäksi, joista Saksa on jo ilmoittanut komissiolle.

5.4.3.6 Avoimuus

(592) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan g alakohdan mukaan jäsenvaltioilla, komissiolla, talouden toimijoilla ja kansalaisilla on oltava mahdollisuus saada helposti käyttöönsä kaikki tarvittavat säädökset ja muut myönnettyä tukea koskevat tarpeelliset tiedot. Tämä tarkoittaa, että Saksan on noudatettava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 96 kohdassa vahvistettuja avoimuutta koskevia säännöksiä. Komissio panee merkille, että Saksa sitoutuu noudattamaan näitä velvoitteita. Asiaankuuluvat tiedot asetetaan saataville seuraavalla verkkosivustolla:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komissio katsoo, että Saksan olisi toimitettava säännöllisesti kertomus rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta kuuden kuukauden välein tämän päätöksen antamispäivästä alkaen rakenneuudistuskauden päättymiseen saakka. Näissä kertomuksissa olisi erityisesti täsmennettävä varatun rahoituksen tosiasialliset maksupäivät ja erien määrät sekä rakenneuudistustuen että oman rahoitusosuuden osalta, mahdolliset suunnitellut tuet tuensaajalle tai sen tytäryhtiöille, mukaan lukien hyväksyttyjen ohjelmien mukaisesti myönnettävät tuet, kilpailun vääristymistä rajoittavien toimenpiteiden täytäntöönpanon tila, mahdolliset poikkeamat rakenneuudistussuunnitelman taloudellisista tai toimintaan liittyvistä kehityspoluista, rakenneuudistustoimenpiteillä ehkäisty kustannusten nousu ja toimenpiteillä aikaansaadut kustannussäästöt ja tulot sekä mahdolliset Saksan, DB AG:n tai tuensaajan omien toimivaltuuksiensa puitteissa suunnittelemat tai toteuttamat korjaavat toimenpiteet. Saksan velvollisuus toimittaa tällaisia kertomuksia vahvistetaan tämän päätöksen 4 artiklassa.

(594) Lisäksi komissio muistuttaa Saksaa velvollisuudesta toimittaa komissiolle vuosikertomukset pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 131 kohdan mukaisesti sekä velvollisuudesta ilmoittaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 129 kohdan mukaisesti kaikista DB Cargolle tai sen tytäryhtiöille rakenneuudistuskauden aikana sisämarkkinoilla myönnettävistä tuista, myös hyväksytyn ohjelman mukaisesti myönnettävistä tuista.

5.4.4 *Myönteisten ja kielteisten vaikutusten vertailu*

(595) Huolellisesti suunnitellulla valtiontukitoimenpiteellä on voitava varmistaa, että toimenpiteen kokonaisvaikutus on myönteinen, välttämällä muuttamasta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(596) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa komissio esittää perusteet, joiden täyttymisen se tutkii arvioidessaan, onko rakenneuudistustuki sisämarkkinoille soveltuvaa. Näin varmistetaan, että kyseisen taloudellisen toiminnan kehitys ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Kuten alajaksoissa 5.4.3.1, 5.4.3.2 ja 5.4.3.3 selitetään, tarkasteltavana olevalla rakenneuudistustuella on kannustava vaikutus ja se on välttämätöntä, asianmukaista ja oikeasuhteista. Lisäksi käytössä on riittävät suojatoimet kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi, mukaan lukien avoimuuden osalta (ks. alajaksot 5.4.3.4 ja 5.4.3.6), sekä riittävät kilpailua koskevat toimenpiteet, joilla vähennetään rakenneuudistustuen kielteisiä vaikutuksia (ks. alajakso 5.4.3.4).

(597) Rakenneuudistustuen myönteinen vaikutus asianomaisen taloudellisen toiminnan kehitykseen on suurempi kuin mahdolliset kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kaupankäyntiin, joten niiden edellytykset eivät muutu yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

6. **PÄÄTELMÄ**

(598) Komissio toteaa, että Saksa on pannut tarkasteltavana olevan tuen sääntöjenvastaisesti täytäntöön ja rikkonut siten SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa. Edellä esitettyjen päätelmien perusteella komissio kuitenkin toteaa, että asianomainen rakenneuudistustuki täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistetut edellytykset sisämarkkinoille soveltuvuudelle edellyttäen, että DB Cargo toteuttaa kokonaisuudessaan toimenpiteet, jotka esitetään rakenneuudistussuunnitelmassa ja/tai joihin Saksa on sitoutunut. Asianomainen tuki edistää tietyn taloudellisen toiminnan kehitystä, eikä se muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Näin ollen tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Toimenpiteet, jotka koostuvat Deutsche Bahnin konsernin sisäisten palvelujen tarjoamisesta DB Cargo AG:lle, Deutsche Bahn Treasuryn DB Cargo AG:lle myöntämästä lainarahoituksesta, DB Cargo AG:n palveluksessa olevien virkamiesten palkkojen kattamisesta osittain sekä DB Cargo AG:n vuotuisten tappioiden siirtämisestä 31 päivään joulukuuta 2021 saakka Deutsche Bahn AG:n ja DB Cargo AG:n 25 päivänä lokakuuta 2012 tekemän voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen mukaisesti, sellaisena kuin se on jatkettuna, eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

1. DB Cargo AG:n vuotuisten tappioiden siirtäminen Deutsche Bahn AG:lle 1 päivän tammikuuta 2022 ja 31 päivän joulukuuta 2024 välisenä aikana Deutsche Bahn AG:n ja DB Cargo AG:n 25 päivänä lokakuuta 2012 tekemän voittojen ja tappioiden siirtoa koskevan sopimuksen mukaisesti, sellaisena kuin se on jatkettuna, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Kyseinen tuki on myönnetty SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu tuki soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla edellyttäen, että tämän päätöksen 3 artiklassa säädettyjä edellytyksiä ja 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita noudatetaan.

3 artikla

Saksan on varmistettava, että DB Cargo AG tai tapauksen mukaan Deutsche Bahn AG panevat DB Cargo AG:n rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet sekä niihin liittyvät kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet kokonaisuudessaan täytäntöön rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyissä määräajoissa tai tapauksen mukaan rakenneuudistuskauden loppuun mennessä eli viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026.

4 artikla

Saksan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sen noudattamiseksi suunnittelemansa tai toteuttamansa toimenpiteet.

Tämän jälkeen Saksan on toimitettava komissiolle säännöllisesti raportti rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta kuuden kuukauden välein rakenneuudistuskauden loppuun eli 31 päivään joulukuuta 2026 saakka. Näissä raporteissa olisi erityisesti täsmennettävä tuensaajan omaksi rahoitusosuudeksi ilmoitetun rahoituksen tosiasialliset maksupäivät, mahdolliset suunnitellut tuet DB Cargo AG:lle tai sen tytäryhtiöille, mukaan lukien hyväksyttyjen ohjelmien mukaisesti myönnettävät tuet, edistyminen tässä päätöksessä säädettyjen edellytysten täyttämisessä, mahdolliset poikkeamat rakenneuudistussuunnitelman taloudellisista tai toimintaan liittyvistä kehityspoluista, operatiiviseen toimintaan liittyvillä rakenneuudistustoimenpiteillä ehkäisty kustannusten nousu, toimenpiteillä saavutetut kustannussäästöt ja niillä aikaansaatu tulojen lisäys sekä mahdolliset Saksan tai tapauksen mukaan DB Cargo AG:n tai Deutsche Bahn AG:n suunnittelemat tai toteuttamat korjaavat toimenpiteet.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Saksan liittotasavallalle.

Tehty Brysselissä 29 päivänä marraskuuta 2024.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Johtava varapuheenjohtaja