2025/1167

2025.6.30.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1167 HATÁROZATA

(2024. november 29.)

a Németország által a DB Cargo javára nyújtott SA.50952. (2022/C.) (korábbi 2018/FC.) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2024) 8610. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben az SA.50952. (2022/C.) (korábbi 2018/FC.) számú ügyben meghatározott intézkedések tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott ([1]),

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([2]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2018. április 19-én panasz érkezett a Bizottsághoz a DB Cargo Aktiengesellschaft (a továbbiakban: DB Cargo) részére nyújtott állítólagos állami támogatással kapcsolatban ([3]).

(2) 2022. január 31-i levelében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) a panaszos és Németország ott ismertetett különböző beadványait követően, nevezetesen azután, hogy a panaszt az első információkéréssel együtt 2018. szeptember 20-án továbbították, a Bizottság tájékoztatta Németországot arról a határozatáról, hogy a DB Cargo javára hozott négy intézkedés tekintetében megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást.

(3) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2022. augusztus 19-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([4]). A Bizottság felkérte a német hatóságokat és az érdekelt feleket, hogy egy hónapon belül nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.

(4) A német hatóságok 2022. április 21-én kelt levelükben benyújtották a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket. Emellett Németország 2023. május 17-én, június 8-án, július 25-én, augusztus 28-án, szeptember 26-án és október 23-án további észrevételeket és információkat küldött. 2024-ben Németország március 13-án, június 10-én és július 1-jén kiegészítő információkat nyújtott be.

([1]) A Bizottság C(2022) 639 final határozata (2022. január 31.) az SA.50952. (2022/C.) (korábbi 2018/FC.) számú ügyben – Németország – A DB Cargo részére biztosított állítólagos állami támogatási intézkedések.
([2]) HL C 316., 2022.8.19., 20. o.
([3]) A panaszos kiléte bizalmas.
([4]) Vö. az 1. lábjegyzettel.

(5) A Bizottság 2022. szeptember 19-én észrevételeket kapott az Európai Vasúti Fuvarozási Szövetségtől (ERFA), amely egy, a független vasúti árufuvarozó magántársaságok érdekeit képviselő európai szervezet, valamint a panaszostól. 2022. november 18-án a Bizottság az érdekelt felek észrevételeit megküldte a német hatóságoknak, és felhívta őket észrevételeik megtételére; a német hatóságok észrevételeiket 2023. január 18-án kelt levelükben közölték.

(6) A Bizottság 2022. július 26-i levelében további információkat és pontosításokat kért Németországtól, amelyre Németország 2022. szeptember 26-i levelében válaszolt. A Bizottság 2023. augusztus 1-jén és szeptember 27-én kelt levelében kiegészítő információkat kért Németországtól (e levelekre Németország a 2023. október 31-i és november 9-i levelében válaszolt). A Bizottság 2024. május 15-i, 2024. szeptember 5-i és 2024. november 17-i levelében is megkereséseket nyújtott be, amelyekre Németország 2024. június 10-i, szeptember 5-i és 27-i, november 1-jei, 21, -i, 22-i, 23-i és 25-i levelében válaszolt.

(7) A Bizottság szolgálatai 2023-ban többek között a következő időpontokban találkoztak a német hatóságokkal: február 24., április 19., május 12., június 30., július 28., augusztus 18., augusztus 29., szeptember 21., november 21. és december 20., valamint 2024-ben a következő időpontokban: március 13., április 30., június 13., július 5., július 11., szeptember 12., és 19., valamint november 19. és 25.

(8) 2024. november 21-i levelében a Németországi Szövetségi Köztársaság kormánya beleegyezett abba, hogy kivételesen lemond az EUMSZ-nek az 1/1958/EK rendelet 3. cikkével összefüggésben értelmezett 342. cikkéből eredő jogairól, és így az EUMSZ 297. cikkének értelmében e határozat elfogadására és az értesítésre angol nyelven kerül sor.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. DB Cargo: vállalati előzmények, szervezeti felépítés és vállalati szabályok

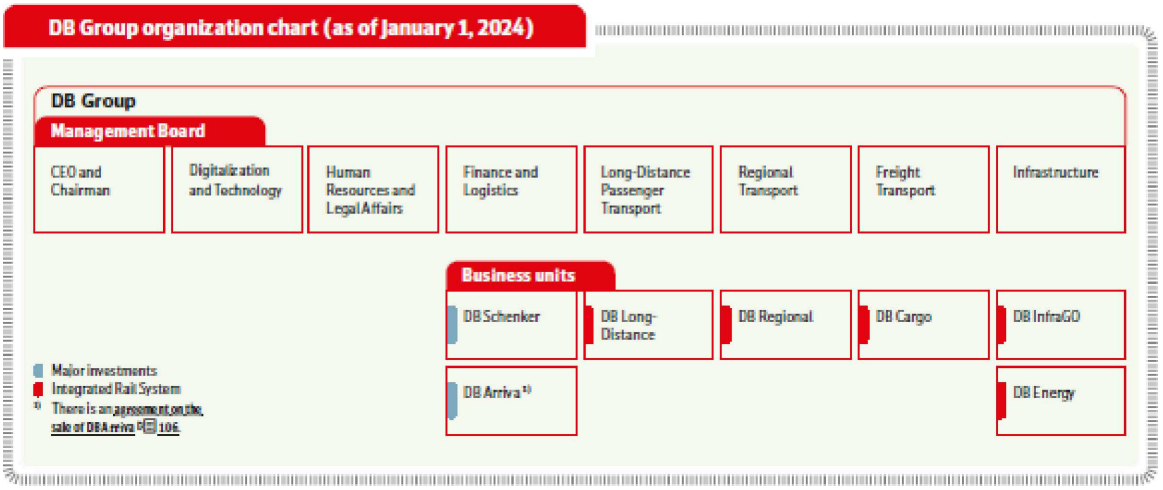
(9) A DB Cargo vasúti árufuvarozási szolgáltató, amelynek székhelye a németországi Mainzban található. 17 országban, köztük a tagállamokban nyújt vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat. Maga a DB Cargo belföldi leányvállalatokon, például a TFG Transfracht GmbH-n, valamint a többek között más tagállamokban is tevékeny nemzetközi leányvállalatokon, mint például a DB Cargo Belgium BV-n, a DB Cargo Scandinavia A/S-en, a DB Cargo France SAS-en, a DB Cargo Nederland N.V.-n, a DB Cargo Polska S.A.-n vagy a Transfesa Logistics, S.A.-n (Spanyolország) keresztül (a továbbiakban együtt: DB Cargo-csoport) ([5]) működik a belső piacon.

(10) A DB Cargo a Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (a továbbiakban: DB AG) leányvállalata. A DB AG holdingtársaság, emellett több belföldi és nemzetközi leányvállalat anyavállalata, köztük a DB Cargóé (a DB AG és a DB AG tulajdonában álló összes társaság a továbbiakban: DB-csoport). A DB-csoport a belföldi és nemzetközi árufuvarozás és személyszállítás, a logisztika és a vasúti szállításhoz kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások területén tevékenykedik. Az 1. ábra a DB-csoport különböző műveleteinek egyszerűsített ábrázolását mutatja be.

([5]) Az 1. intézkedést (lásd a (39) preambulumbekezdést) illetően a Németország által szolgáltatott információk szerint a nyereség- és veszteségátruházás számítási alapja a DB Cargo AG-nál keletkezett „*Ergebnis nach Steuern*" (adózás utáni nyereség). A DB Cargo AG adózás utáni nyeresége magában foglalja a belföldi leányvállalatok adózás utáni nyereségét is. A DB Cargo AG-n kívül a következő belföldi leányvállalatokat kell figyelembe venni:
— 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.

1. ábra

A DB-csoport üzleti szervezete



Forrás: A Deutsche Bahn 2023. évi integrált éves jelentése.

(11) 1994-es létrehozása óta a DB AG 100 %-ban a német szövetségi állam (Bund) tulajdonában van. A DB AG más üzletágak mellett a DB-csoport vasúti árufuvarozási üzletágát is ellenőrzi. Az évek során a DB AG 92 % és 100 % közötti részesedéssel rendelkezett a vasúti árufuvarozási üzletágat működtető társaságban; 2011 óta a DB AG 100 %-os részesedéssel rendelkezik a vasúti árufuvarozási üzletágat működtető társaságban. A vasúti árufuvarozási üzletág szervezeti felépítése és a DB-csoport struktúráján belüli elhelyezkedése az idők során megváltozott.

(12) A vizsgált időszakban (az 1. intézkedés tekintetében 2012. január 1-jétől, a 2–4. intézkedés tekintetében 2008. szeptember 20-tól) a DB AG vasúti árufuvarozási üzletágát a 2.3. szakaszban leírtak szerint több jogalany működtette. A könnyebb hivatkozás érdekében – eltérő rendelkezés hiányában – a „DB Cargo” kifejezés a DB-csoporthoz tartozó és a csoport vasúti árufuvarozási üzletágát működtető jogalanyt jelöli:

a) 2003. szeptember 1-jétől 2009. február 15-ig a vasúti árufuvarozási üzletágat működtető jogalanyt Railion Deutschland AG cégnév alatt jegyezték be.

b) 2009. február 16. és 2012. október 29. között a vasúti árufuvarozási üzletágat működtető jogalanyt DB Schenker Rail Deutschland AG cégnév alatt jegyezték be.

c) 2012. október 30-án a társaság neve DB Schenker Rail AG-ra változott.

d) 2016. március 1-je óta a vasúti árufuvarozási üzletág DB Cargo cégnév alatt működik.

(13) A DB Cargo 2016 óta a DB AG közvetlenül, 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata. Ezt megelőzően a DB Cargo 2012. január 1-jétől a DB Mobility Logistics AG (a továbbiakban: DB ML) közvetlen leányvállalata volt. 2003 óta, 2012 előtt a DB Cargo a DB ML közvetett leányvállalata volt. A DB ML közvetlenül, 100 %-ban a DB AG tulajdonában volt, míg a (11) preambulumbekezdésben leírtak szerint a vasúti árufuvarozást működtető társaságban fennálló részesedés legalább 92 % volt. Így 2011 óta a DB Cargo közvetetten, 100 %-ban a DB AG tulajdonában volt, míg 2011 előtt a DB AG legalább 92 %-os közvetett részesedéssel rendelkezett a DB Cargóban.

(14) 2015. december 31-ig a DB ML különböző, a DB-csoport által kínált szolgáltatásokért volt felelős, különösen a DB-csoport vasúti szállítási tevékenységeiért (személyszállítás és árufuvarozás). A DB Cargo (amely 2016. február 29-ig DB Schenker Rail AG néven szerepelt a cégjegyzékben) a DB ML 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata volt, más leányvállalatokkal, például a két vasúti személyszállítási leányvállalattal, a DB Regio AG-val és a DB Fernverkehr AG-val együtt. 2016. augusztus 26-án a DB ML beolvadt a DB AG-ba. Ennek eredményeként a DB Cargo, a DB Regio AG és a DB Fernverkehr AG a DB AG közvetlen leányvállalataivá váltak. Az összefonódási megállapodást a DB AG és a DB ML írta alá, majd a két társaság közgyűlése 2016. július 15-én jóváhagyta. Az összefonódási megállapodás 2016. január 1-jére visszaható hatállyal bírt.

(15) A DB AG az 1994-es létesítése óta, a DB Cargo pedig 2009 óta *Aktiengesellschaften*ként (a továbbiakban: AG), azaz a német társasági jog szerinti részvénytársaságként van bejegyezve. Ugyanez volt igaz a DB ML-re annak fennállása idején. Az *Aktiengesellschaften*re különösen a részvénytársaságokról szóló német törvény (*Aktiengesetz* – AktG) vonatkozik. Egy AG-ban a részvényesek a közgyűlésben (*Hauptversammlung*) képviseltetik magukat. A közgyűlés választja a részvényesek képviselőit a felügyelőbizottságba (*Aufsichtsrat*). A munkavállalók képviselőit a döntéshozatalban való munkavállalói részvételről szóló német törvénnyel (*Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG) összhangban választják meg. A felügyelőbizottság választja meg az AG ügyvezetéséért felelős igazgatóság (*Vorstand*) tagjait. Noha az igazgatóság tagjait a felügyelőbizottság választja meg, az *Aktiengesellschaften*re vonatkozó jogszabályok szerint az *Aktiengesellschaft* igazgatósága független a felügyelőbizottságtól és a közgyűléstől abban az értelemben, hogy ez utóbbi főszabály szerint nem adhat utasításokat az igazgatóságnak ([6]).

(16) Az 1. táblázat a DB-csoport, valamint a DB Cargo-csoport és az egyénileg vett DB Cargo bevételeit mutatja a vizsgált időszakra vonatkozóan.

1. táblázat

A DB-csoport és a DB Cargo bevételei 2012 és 2023 között ([7])

(millió EUR)

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

Forrás: A DB-csoport integrált jelentései és a DB Cargo éves pénzügyi kimutatásai.

(17) Ami a DB-csoporton belüli döntéshozatali folyamatot illeti, a DB AG igazgatóságának eljárási szabályzata (*Geschäftsordnung*) a rövid távú és a középtávú tervezésre, valamint a hosszú távú stratégiai célokra vonatkozó döntéseket az igazgatósága számára tartja fenn. Ezenkívül az igazgatóság dönt a csoportnak szóló iránymutatások kiadásáról, módosításáról és hatályon kívül helyezéséről is. Ami a konkrét, egyedi intézkedéseket illeti, az igazgatóság határozatára is szükség van a következők tekintetében, még akkor is, ha leányvállalatokra vagy kapcsolt vállalkozásokra vonatkoznak ([8]):

a) Kulcsfontosságú tevékenységi területek megkezdése és megszüntetése, a társaság szervezetének alapvető megváltoztatása, valamint társasági megállapodások ([9]) megkötése, módosítása és felmondása.

b) Társaságok létesítése; 10 millió EUR vagy azt meghaladó értékű részesedés megszerzése, értékesítése és változása (beleértve az átalakítást és a tőkeintézkedéseket), a csoporton belüli intézkedések kivételével.

c) Legalább 10 millió EUR értékű ingatlan és egyéb tulajdonjogok megszerzése, értékesítése, megterhelése és a felette való egyéb rendelkezés, amely esetben a telekjelzálog-adás kizárt.

d) Értékpapír-kibocsátás, hitelfelvétel és hitelnyújtás: ide nem értve a csoporton kívüli, egy évnél rövidebb futamidejű hitelfelvételt, valamint a csoporton belüli hitelnyújtást és -felvételt.

([6]) Ez az *Aktiengesetz* 76. §-ának (1) bekezdéséből következik.

([7]) A DB-csoportra és a DB Cargo-csoportra vonatkozó számadatok az IFRS számviteli standardokon alapulnak. Eközben a DB Cargo egyéni bevétele a német kereskedelmi törvénykönyvben (*Handelsgesetzbuch – HGB*) meghatározott számviteli standardokon alapul. Ezért ezek a számadatok nem teljes mértékben összehasonlíthatók.

([8]) Az igazgatóság által jóváhagyandó egyedi intézkedések listája 2010 óta nem változott, az azelőtti verzió szerint a b), c), e) és f) pont szerinti pénzügyi értékhatárok alacsonyabbak voltak.

([9]) A „társasági megállapodások” („*Unternehmensverträge*”) az AktG 291.§-a és azt követő szakaszai által szabályozott megállapodásokra utalnak, idetartoznak az irányítási és a nyereségátruházási megállapodások.

e) Garanciák és biztosítékok elfogadása és nyújtása a szokásos üzleti tevékenységen kívül; legalább 10 millió EUR volumenű garanciák és biztosítékok elfogadása és nyújtása a szokásos üzleti tevékenység keretében.

f) A legalább 250 millió EUR volumenű, a vállalati tervezésben szereplő beruházási, kiadási, bérleti és lízingprojektek jóváhagyása; a vállalati tervezésben szereplő olyan projektek jóváhagyása, amelyek összértéke/előre jelzett összértéke vagy sajáttőke-szükséglete legalább 10 millió EUR-val meghaladja a tervezést; a vállalati tervezésben nem szereplő, legalább 10 millió EUR volumenű projektek további jóváhagyása.

g) Változások a vezető testületek összetételében, a vezetőségben és más vezető pozíciókban, amennyiben azok a csoportirányítási körhöz tartoznak.

h) A társaság általános képviselőinek kinevezése és felmentése, valamint meghatalmazás adása és visszavonása a társaság nevében.

(18) Az eljárási szabályzat szerint a DB AG igazgatósága egyhangúlag hoz határozatot. Ha nem sikerül konszenzusra jutni, a határozatot a döntéshozatali folyamatban részt vevő tagok kétharmados többségének kell jóváhagynia ahhoz, hogy érvényes legyen.

(19) Ami a DB AG felügyelőbizottságával fennálló kapcsolatokat illeti, a DB AG igazgatósága évente írásban rövid és középtávú vállalati tervet nyújt be a felügyelőbizottságnak a társaság valamennyi kulcsfontosságú tevékenységi területére kiterjedően.

(20) Ezenkívül egyes egyedi intézkedésekhez – még ha leányvállalatokra vagy kapcsolt vállalkozásokra vonatkoznak is – szükség van a DB AG felügyelőbizottságának jóváhagyására. A DB AG felügyelőbizottságának ilyen jóváhagyását igénylő kereskedelmi ügyletek katalógusa szerint az ilyen intézkedések különösen a következőket foglalják magukban ([10]):

a) jelentős új tevékenységi területek kezdeményezése vagy a meglévő jelentős tevékenységi területek elhagyása;

b) alapvető változások a társaság és a csoport szervezetében;

c) a feladatkörök vezető testületek közötti elosztásában és a társaság általános képviselőiben bekövetkezett változások;

d) társaságok létesítése, átvétele vagy megszüntetése, valamint társasági részesedések megszerzése és értékesítése, beleértve a részesedési arány változásait és az apport ellenében történő tőkeemelésben való részvételt, minden esetben kivéve a csoporton belüli ügyleteket, ha az egyedi intézkedés értéke meghaladja a 25 millió EUR-t;

e) a csoporthoz tartozó társaságokra és részesedésekre vonatkozó intézkedések, amelyek alapvető fontosságúak vagy hátrányosak a társaság vagy a csoport számára, vagy jelentős pénzügyi vonatkozásuk van;

f) ingatlanok és tulajdonjogok megszerzése, értékesítése és megterhelése, valamint az azok feletti egyéb rendelkezés, ha az egyedi intézkedés értéke meghaladja a 25 millió EUR-t;

g) egy évnél hosszabb futamidejű kötvények kibocsátása vagy egy évnél hosszabb futamidejű hitelvelvétel, kivéve a leányvállalatoktól vagy kapcsolt vállalkozásoktól történő hitelfelvételt;

h) garanciák vállalása, adósságígéretek és egyéb biztosítékok nyújtása a szokásos üzleti tevékenységen kívül, ha az egyedi intézkedés értéke meghaladja az 5 millió EUR-t;

i) a szokásos üzleti tevékenységen kívüli hitelnyújtás, ha az egyedi intézkedés értéke meghaladja az 5 millió EUR-t, a leányvállalatoknak vagy kapcsolt vállalkozásoknak nyújtott kölcsönök kivételével;

([10]) Az eljárási szabályzat 2008 és e határozat meghozatalának időpontja között alkalmazandó különböző változataiban az említett intézkedések jegyzéke nem módosult.

j) olyan együttműködési megállapodások, amelyek túlmutatnak a szokásos üzleti tevékenység körén, és alapvető fontosságúak a társaság számára;

k) a rövid és középtávú vállalati tervezésben még nem szereplő beruházási projektek, amennyiben összegük egyedi esetekben meghaladja a 10 millió EUR-t.

(21) A DB AG alapszabálya szerint a DB AG felügyelőbizottsága 20 tagból áll. Tíz tag a részvényeseket, tíz tag a munkavállalókat képviseli. Ami a tíz részvényesi képviselőt illeti, e képviselők közül hetet a közgyűlés választ meg, míg a szövetségi kormánynak joga van ahhoz, hogy közvetlenül három tagot delegáljon a felügyelőbizottságba. A DB AG felügyelőbizottságának eljárási szabályzata szerint törvény vagy a DB AG alapszabálya többségre vonatkozó eltérő rendelkezésének hiányában a felügyelőbizottság határozataihoz a leadott szavazatok többsége szükséges. Ha a szavazás szavazategyenlőséget eredményez, az elnöknek két szavazata van az ugyanarra a kérdésre vonatkozó további szavazás során.

(22) A DB Cargo igazgatóságra vonatkozó eljárási szabályzata előírja, hogy igazgatósága testületileg dönt a társaság számára alapvető vagy nagy jelentőséggel bíró valamennyi kérdésben, valamint a törvény, a társaság alapszabálya vagy eljárási szabályzata alapján rá ruházott ügyekben. A határozatokat egyhangúlag, vagy ennek hiányában minősített többséggel hozzák meg, a (18) preambulumbekezdésben a DB AG igazgatósága tekintetében leírtak szerint. A DB Cargo igazgatóságának eljárási szabályzatát a DB Cargo közvetlen anyavállalatának jóváhagyását igénylő üzleti ügyletek kötelező katalógusa egészíti ki. Ezek az intézkedések a következők ([11]):

a) minden alapvető és nagy jelentőségű kérdés;

b) kulcsfontosságú tevékenységi területek kezdeményezése és megszüntetése, a társaság szervezetének alapvető megváltoztatása, valamint társasági szerződések megkötése, módosítása és megszüntetése;

c) társaságok létesítése;

d) részesedésszerzés, -értékesítés és -változtatás (beleértve az átalakítást és a tőkeintézkedéseket is), kivéve azokat az intézkedéseket, i. amelyekben csak olyan társaságok vesznek részt, amelyek közvetlenül vagy közvetve a DB AG kizárólagos tulajdonában vannak, vagy ii. amelyek tárgya nem teljes mértékben konszolidált és 10 millió EUR-nál kisebb értékű részesedés;

e) műveletek vagy részműveletek beszerzése és értékesítése, kivéve azokat az intézkedéseket, i. amelyekben csak olyan társaságok vesznek részt, amelyek közvetlenül vagy közvetve a DB AG kizárólagos tulajdonában vannak, vagy ii. amelyek értéke nem éri el a 10 millió EUR-t;

f) legalább 10 millió EUR értékű ingatlan és egyéb tulajdonjogok megszerzése, értékesítése, megterhelése és a felette való egyéb rendelkezés, amely esetben a telekjelzálog-adás kizárt;

g) értékpapír-kibocsátás, hitelfelvétel és hitelnyújtás; ide nem értve a csoporton kívüli, egy évnél rövidebb futamidejű hitelfelvételt, valamint a DB AG és a DB Finance B.V. számára történő hitelnyújtást és -felvételt;

h) garanciák és biztosítékok vállalása és nyújtása a szokásos üzleti tevékenységen kívül; garanciák és biztosítékok vállalása és nyújtása a szokásos üzleti tevékenység keretében, legalább 10 millió EUR értékben;

i) a legalább 250 millió EUR volumenű, a vállalati tervezésben szereplő beruházási, kiadási, bérleti és lízingprojektek jóváhagyása; a vállalati tervezésben szereplő olyan projektek jóváhagyása, amelyek összértéke vagy sajáttőke-szükséglete legalább 10 millió EUR-val meghaladja a tervezést; ezenfelül, a vállalati tervezésben nem szereplő, legalább 10 millió EUR volumenű projektek jóváhagyása és átadása;

j) a vezető testületek és más vezető beosztások összetételében bekövetkező változások.

([11]) A (17) preambulumbekezdésben ismertetett egyedi intézkedésekhez hasonlóan a 2009-es és 2011-es évre vonatkozó régebbi verziók itt is alacsonyabb értékhatárokra hivatkoznak. A 2011. évi változat az f) pontban a DB ML-re is hivatkozik, nem csak a DB AG-ra és a DB Finance B.V.-re.

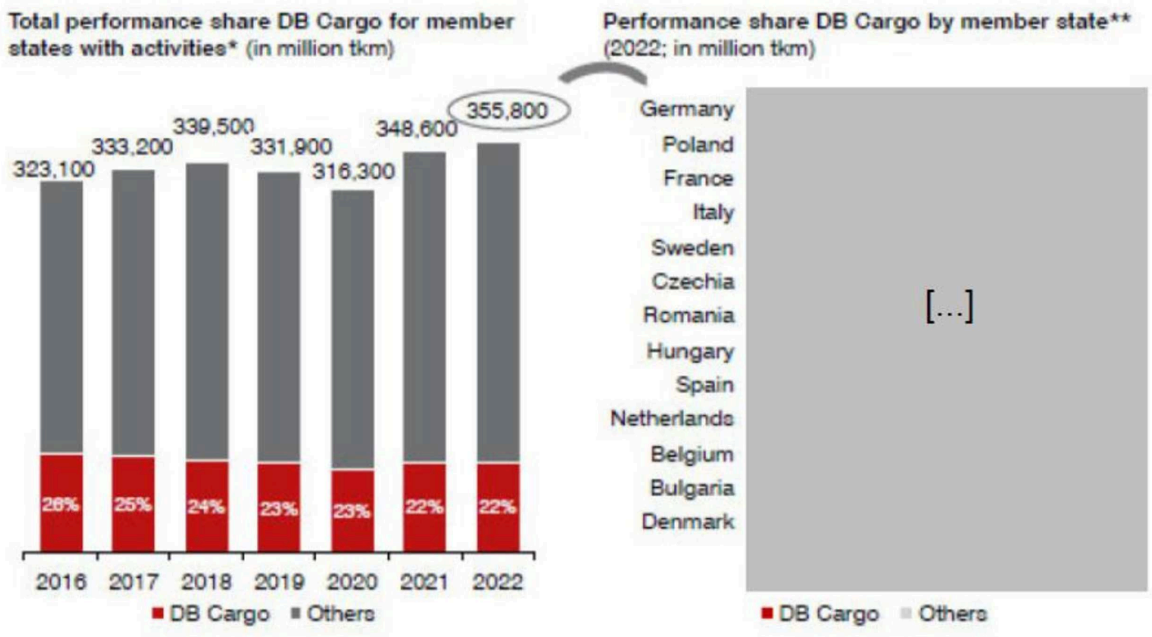
2.2. A DB Cargo tevékenységei és pozíciója különböző szolgáltatási piacokon

(23) Németország rámutat arra, hogy a DB Cargo Európa egyik vezető vasúti árufuvarozója, amely kulcsszerepet játszik az Unión belüli árufuvarozásban. Németország kifejti, hogy a DB Cargo küldetése, hogy fenntartható belföldi és határokon átnyúló vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtson, különösen összpontosítva a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére és arra, hogy megbízható logisztikai megoldásokat kínáljon a különböző iparágakban.

(24) Németország azt is jelezi, hogy a DB Cargo Európa-szerte hatalmas hálózatot üzemeltet, évente több millió tonna árut – többek között nyersanyagokat, ipari termékeket és fogyasztási cikkeket – szállít, és hogy a DB Cargo a kiterjedt európai vasúthálózatában rejlő előnyöket integrált, határokon átnyúló logisztika megvalósítására használja, összhangban az EU fenntarthatósági céljaival. Ezzel összefüggésben Németország kifejti, hogy a DB Cargo 13 tagállamban tevékenykedik, és Belgiumban, Dániában, Franciaországban, Németországban, Hollandiában és Romániában nemzeti szinten a teljes vasúti árufuvarozási teljesítményből való részesedése meghaladja a […] %-ot (tonnakilométerben, azaz tkm-ben mérve) ([12]) (2. táblázat). Összességében 2022-ben azokban a tagállamokban, amelyekben a DB Cargo tevékenykedik, a DB Cargo mintegy […] %-os részesedéssel rendelkezett a vasúti árufuvarozási ágazatban. A 2. ábra a DB Cargo teljes piaci részesedését mutatja a belső piacon azokra a tagállamokra korlátozódva, amelyekben a DB Cargo tevékenykedik. Az ábráról az olvasható le, hogy 2016 és 2022 között a DB Cargo piaci részesedést veszített a munkálatok volumene, azaz tonnakilométerek tekintetében.

2. ábra

A DB Cargo piaci részesedése összesen azokban a tagállamokban, ahol a DB Cargo jelen van



Forrás: A Németország által benyújtott, 2023. szeptember 6-i SCI/Verkehr-tanulmány, 9. o.

(25) Németország jelzi, hogy az európai vasúti árufuvarozási piac növekvő integrációja miatt a DB Cargo leányvállalatai hozzájárulnak a DB Cargo ügyfelei részére Európán belül és Ázsiába irányulóan nyújtott, határokon átnyúló fuvarozás megkönnyítéséhez, mivel 2022-ben a németországi vasúti árufuvarozási tevékenységek mintegy […] %-át határokon átnyúló fuvarozás révén teljesítették.

([12]) Tonnakilométer vagy tkm az árufuvarozás azon mértékegysége, amely egy tonna (1 000 kg) áru vasúti fuvarozását jelenti egy kilométer távolságon. Ez a mértékegység (tkm) alapvető fontosságú az Unión belüli vasúti árufuvarozás értékelése szempontjából, mivel szabványosított mérőszámot biztosít a vasúton fuvarozott áruk tömege és a szállítási távolság tekintetében. Ez segít értékelni az üzemeltetők teljesítményét, nyomon követni az árufuvarozás volumenének változásait és támogatni a fenntarthatósági célokat azáltal, hogy népszerűsíti a vasutat mint a közúti fuvarozás alacsonyabb kibocsátású alternatíváját. A vasúti piac nyomonkövetési rendszere (RMMS) révén a tkm-adatok lehetővé teszik a belső piacon belüli összehasonlítást, iránymutatást nyújtva a vasúti versenyképesség fokozására és a kibocsátáscsökkentési célok felé történő előrelépésre irányuló szakpolitikához és beruházásokhoz.

(26) Németország kifejti továbbá, hogy Németországban a DB Cargo 2022-ben az összes vasúti árufuvarozási tevékenység 43 %-át adta, ám részesedése folyamatosan csökken, a versenytársak pedig nagyobb részesedést szereznek a német vasúti árufuvarozási ágazatban. Németország jelzi, hogy míg a DB Cargo 2016-ban még 54 %-os részesedéssel rendelkezett a német vasúti árufuvarozási forgalomból, részesedése 11 százalékponttal (20 %-kal) csökkent a következő hét évben.

(27) Dániában és Hollandiában a DB Cargo (más szereplők integrálását követően) inkumbensként működik, és részesedése […] %, illetve […] % a helyi piacon.

2. táblázat

A DB Cargo pozíciója a különböző tagállamok vasúti árufuvarozási piacán

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	

Forrás: A Németország által benyújtott, 2023. szeptember 6-i SCI/Verkehr-tanulmány, 8. o.

(28) Németország kifejti, hogy a tágabb vasúti árufuvarozási piacon belül a DB Cargo három fő alszegmensben tevékenykedik, ezek: i. az egyes kocsi szegmens, ii. az irányvonatok szegmense és iii. a kombinált fuvarozási szegmens.

(29) Az egyes kocsi (SWL) szegmensben a DB Cargo rugalmas árufuvarozási szolgáltatásokat nyújt kisebb szállítmányok számára. Több ügyféltől összegyűjti az egyes teherkocsikat, rendező pályaudvarokon teljes vonatokba kapcsolja, és Európa-szerte szállítja őket. Ez a szolgáltatás alapvető fontosságú azon iparágak számára, amelyeknek kisebb mennyiségű olyan árut kell fuvarozniuk, amelyek nem töltenek meg teljes vonatokat.

(30) Az irányvonatok szegmensében a DB Cargo külön vonatokat kínál a nagy mennyiséget fuvaroztatni kívánó ügyfelek számára, lehetővé téve az áruk közvetlen, pont-pont közötti szállítását közbenső megállók nélkül. Ez a szolgáltatás ideális az ömlesztett áruk, például a szén, az acél és a vegyi anyagok, valamint a nagy konténeres szállítmányok tekintetében. Az irányvonatok segítenek az iparágaknak gyorsabb és költséghatékonyabb logisztikát biztosítani, nagy távolságokra nagy megbízhatóság mellett.

(31) A DB Cargo a kombinált fuvarozásban is működik, ahol az árukat többféle (pl. vasúti, közúti, tengeri) szállítási mód alkalmazásával fuvarozzák. Ebben a modellben a konténereket, a cserefelépítményeket és a félpótkocsikat az út távolsági szakaszán vasúton fuvarozzák, majd a végső szakaszon tehergépjárművekre vagy hajókra rakják át. Ez a szolgáltatás támogatja a közúti fuvarozásról a vasútira való átállást, csökkentve a szén-dioxid-kibocsátást és javítva az intermodális logisztikai megoldásokat Európa-szerte.

(32) Mindezek alapján Németország azzal érvel, hogy az európai vasúti árufuvarozási ágazat általában versenyképesnek tekinthető, és hogy az ERFA által megrendelt közelmúltbeli, 2022-es tanulmány a következő megállapítást teszi az európai vasúti árufuvarozási ágazat versenydinamikájáról: „*Jelenleg nagy a verseny a vasúti árufuvarozás szereplői között. Az inkumbensek és a nemzetközi kihívók (korábbi új belépők) külföldi tevékenységei bővítik nemzetközi tevékenységeiket, elsősorban a távolsági nemzetközi szolgáltatásokra összpontosítva. Következésképpen a feladók, a szállítmányozó és logisztikai vállalatok, valamint az intermodális szolgáltatók egy országon belül vagy nemzetközi folyosók mentén több kompetens vasúti árufuvarozó közül választhatnak.*” Németország továbbá azzal érvel, hogy ugyanez a tanulmány a német vasúti árufuvarozási ágazat versenyképességével kapcsolatban a következőket is megállapítja: „*Következésképpen a németországi vasúti személyszállítási és árufuvarozási piac nagyon versenyképessé vált, és az új belépők minden üzleti szegmensben kihívást jelentettek a Deutsche Bahn számára. Napjainkra a kihívók a németországi vasúti árufuvarozási piac több mint 50 %-át megszerezték.*”

(33) A német vasúti árufuvarozási ágazatot illetően Németország azt állítja, hogy a vasúti árufuvarozási ágazat fent ismertetett különböző üzleti szegmenseit figyelembe véve a DB Cargo 2022-ben messze a legjelentősebb szolgáltató volt Németországon belül az egyes kocsi fuvarozás terén, az egyes kocsi fuvarozás teljes volumenének mintegy […] %-ával. Németország azt állítja, hogy a nagy versenytársak hiánya ebben az üzleti szegmensben azzal magyarázható, hogy az egyes kocsi fuvarozási szegmens évek óta rendszerszinten veszteséges, és ezért nem vonzó támogatás nélkül az új belépők számára.

(34) E tekintetben Németország azt állítja, hogy míg a DB Cargo 2023-tól átalakítja üzleti szegmensét a hatékonyság és a termékminőség javítása érdekében, Németországban folyamatban van az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott állami támogatás növelése.

(35) A kombinált fuvarozást illetően Németország kifejti továbbá, hogy a DB Cargo nem rendelkezik a fuvarozásra vonatkozó integrált termelési rendszerrel, és bár a DB Cargo 2022-ben a németországi forgalom mintegy […] %-át adta, egyre erősebb és diverzifikáltabb versennyel szembesül többek között a Metrans, a HUPAC, a TX Logistik és az SBB Cargo International részéről.

(36) Németország rámutat arra, hogy az irányvonatok szegmensében a DB Cargo 2022-ben […]–[…] %-os részesedéssel rendelkezett a németországi vasúti árufuvarozás volumenéből, és úgy véli, hogy ez szerény piaci részesedés, ha figyelembe vesszük a DB Cargo mint inkumbens vasúti árufuvarozási vállalkozás hátterét. Ebben a szegmensben a DB Cargo erős versennyel szembesül a Captrain Deutschland (az SNCF-csoport tagja), a TX Logistik (egy páneurópai, független logisztikai vállalat) és számos kisebb versenytárs részéről.

(37) A 3. táblázat áttekintést nyújt a DB Cargo vasúti árufuvarozási volumenből való részesedéséről azokban a tagállamokban, ahol tevékenykedik (2022-től).

3. táblázat

A DB Cargo pozíciója tevékenységenként a különböző tagállamokban

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

Source: SCI Verkehr

Forrás: Németország 2023. október 31-i beadványa, 28. oldal.

(38) Németország jelzi, hogy a DB Cargo a legtöbb érintett tagállamban a teljes szállítási volumennek csak kis részét adja. E tekintetben Németország hangsúlyozza, hogy a DB Cargo részesedése csak Dániában ([13]), Németországban és Hollandiában ([14]) haladja meg a […] %-ot, és hogy a legtöbb tagállamban a DB Cargo a vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak még kevesebb mint […] %-át nyújtja.

2.3. **A vizsgálat tárgyát képező intézkedések**

(39) Az eljárás megindításáról szóló határozat az alábbi négy, DB Cargo javára hozott intézkedést határozta meg. Ezeket az intézkedéseket ez a szakasz a Németország és az érdekelt felek által a vizsgálati eljárás során nyújtott tényszerű pontosítások figyelembevételével ismerteti.

2.3.1. *A DB Cargo éves veszteségeinek kompenzálása a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján (a továbbiakban: 1. intézkedés)*

(40) A DB Cargo a 2012. január 1-je óta hatályos irányítási és nyereség- és veszteségátruházási megállapodás (a továbbiakban: nyereség- és veszteségátruházási megállapodás) alapján veszteségeit anyavállalatára ruházta át.

(41) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás 2012. október 25-én jött létre a DB Cargo (akkori nevén DB Schenker Rail Deutschland AG) és anyavállalata (akkoriban a DB ML, amely 100 %-ban a DB AG tulajdonában volt) között, egy irányítási és nyereségátruházási megállapodásnak nevezett szerződés (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]) részeként. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás értelmében a DB Cargo anyavállalata (2016-ig a DB ML, és ez utóbbi 2016. évi beolvadása óta a DB AG) vállalta, hogy minden pénzügyi év végén automatikusan viseli a DB Cargo veszteségeit. Ha viszont a DB Cargo a pénzügyi év végén nyereséget termel, kötelezettséget vállal arra, hogy e nyereséget automatikusan átruházza az anyavállalatára.

(42) Mivel a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*ként alakították ki, az a megállapodás alapján az anyavállalat által ellenőrzött („*beherrscht*") leányvállalat ügyvezetésére is hatással van. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerint a DB Cargo a társaság üzletvitelét a DB ML ellenőrzése alá helyezte. Következésképpen a DB ML igazgatósága jogosult volt arra, hogy utasítsa a DB Cargo igazgatóságát a társaság üzletvitele kapcsán. Az üzletvitel és a képviselet azonban a DB Cargo igazgatóságánál maradt. Ezenkívül a DB ML azon joga, hogy a DB Cargo igazgatóságát utasítsa, nem tartalmazta azt a lehetőséget, hogy a DB Cargo igazgatóságát utasítani lehessen a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás módosítására, fenntartására vagy felmondására.

(43) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás adózási egységet is létrehozott a DB Cargo és a DB AG között. Ez magában foglalja mind a nyereségadó, mind a héa szempontjából vett adózási egységet. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodással összefüggő nyereségadózási egység lehetővé teszi, hogy a csoporthoz tartozó különböző társaságok nyereségét és veszteségét az egyes leányvállalatok utáni nyereségadó-fizetés helyett egymással szemben beszámítsák. A héa szempontjából vett adózási egység a DB ML (és később a DB AG) DB Cargo feletti ellenőrzését megállapító nyereség- és veszteségátruházási megállapodásból ered. A héa szempontjából vett adózási egység azt eredményezi, hogy a belső forgalom nem tartozik a héa hatálya alá.

([13]) A DB Cargo dán vasúti árufuvarozási piaci részesedését illetően Németország azt állítja, hogy Dániát nem helyénvaló földrajzi vasúti árufuvarozási piacnak tekinteni, hanem inkább tranzitországnak, és ebben az összefüggésben a DB Cargo 2001-ben átvette a belföldi inkumbenst, és vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújt Németországnak mint a legnagyobb európai gazdaságnak Skandináviával való összekapcsolására.

([14]) Ami a DB Cargo hollandiai vasúti árufuvarozási piaci részesedését illeti, Németország azt állítja, hogy Dániához hasonlóan a holland vasúti árufuvarozás volumene is hasonlóan alacsony (a német volumen mintegy 5 %-a), és hogy – mint Dániában – a DB Cargo 2001-ben megszerezte a belföldi inkumbenst az országok közötti tranzit és összeköttetés indokával, mint például a holland és belga kikötők Németországon keresztül Genovával való összekapcsolása, valamint az Északi-tengernek a Földközi-tengerrel Belgiumon és Franciaországon keresztül történő összekapcsolása. Németország ezért azt állítja, hogy nem helyénvaló Hollandiát a szomszédos országok vasúti árufuvarozási ágazataitól független földrajzi vasúti árufuvarozási piacnak tekinteni.

([15]) A *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* az *Aktiengesetz* 291. §-ban, valamint a 293. és azt követő §-aiban szabályozott szerződéstípus. Az AktG 293. §-ának (1) bekezdése szerint a 291. és azt követő §-ok szerinti megállapodások csak a közgyűlés jóváhagyásával lépnek hatályba. A határozathoz a határozathozatalkor képviselt jegyzett tőke legalább háromnegyedes többsége szükséges. Az alapszabály nagyobb tőketöbbséget és egyéb követelményeket írhat elő.

(44) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodást a DB ML mint anyavállalat és a DB Cargo 2012. október 25-én írta alá ([16]). A nyereség- és veszteségátruházási megállapodást a DB ML és a DB Cargo közgyűlése 2012. október 26-án hagyta jóvá. A megállapodás 2012. január 1-jéig visszamenőleges alkalmazásról rendelkezett ([17]).

(45) A DB ML és a DB Cargo közötti nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírásakor a DB AG és a DB ML között is hatályban volt egy nyereség- és veszteségátruházási megállapodás ([18]). E megállapodás értelmében a DB AG kötelezettséget vállalt arra, hogy minden pénzügyi év végén automatikusan fedezi a DB ML veszteségeit mindaddig, amíg a megállapodás hatályban van. A DB ML pedig kötelezettséget vállalt arra, hogy nyereségét minden pénzügyi év végén automatikusan átruházza a DB AG-ra. Így a DB ML és a DB Cargo közötti 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodás miatt a DB ML pénzügyi helyzetére gyakorolt bármely hatásnak közvetlen költségvetési vonzata volt DB AG számára. A DB AG és a DB ML közötti nyereség- és veszteségátruházási megállapodás a két társaság 2016-os összefonódásáig továbbra is hatályban volt.

(46) 2016. augusztus 26-án a DB AG és a DB ML közötti összefonódás részeként a DB ML és a DB Cargo között létrejött nyereség- és veszteségátruházási megállapodást átruházták a DB AG-ra. A DB AG új anyavállalatként vállalta a DB ML-nek a DB Cargo felé fennálló jogait és kötelezettségeit. Ugyanakkor a DB AG és a DB ML között 2003-ban kötött nyereség- és veszteségátruházási megállapodás okafogyottá vált.

(47) Németország azt állítja, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások egy láncolata (különböző szintű alholdingokkal) mindig is létezett az 1999. december 31. és a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás DB ML-ről a DB AG-ra történő 2016-os átruházása közötti időszakban, amely láncolatban a DB Cargo volt a végső soron érintett leányvállalat, a DB AG pedig a végső soron érintett anyavállalat. 1999. június 1. és 1999. december 31. között a DB AG és a DB Cargo között közvetlen nyereség- és veszteségátruházási megállapodás volt hatályban.

(48) Feltételei szerint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás kezdeti időtartama öt év volt (azaz 2012. január 1-jétől 2016. december 31-ig), amelynek során azt csak fontos okokból („*wichtige Gründe*") lehetett felmondani. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás úgy rendelkezik, hogy a DB ML különösen jogosult fontos okokból felmondani a megállapodást abban az esetben, ha már nem rendelkezik a szavazati jogok többségével a DB Cargóban.

(49) Németország kifejti továbbá, hogy a német adóhatóságok azon az álláspontón vannak, hogy csak nagyon kivételes körülmények indokolhatják a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás rendkívüli felmondását az ötéves minimumidőszakban. E tekintetben Németország a német adóhatóságok társaságiadó-iránymutatására („*Körperschaftsteuerrichtlinien*" – KStR) hivatkozik, amely kimondja, hogy amennyiben egy olyan nyereség- és veszteségátruházási megállapodás, amely még nem volt hatályban öt egymást követő évben, felmondással vagy közös megegyezéssel szűnik meg, a megállapodás adózási szempontból hatályban marad azokra az évekre, amelyekben azt végrehajtották, amennyiben a felmondás fontos okokon alapul. Fontos okok különösen a részesedés anyavállalat általi eladása vagy apportja, az anyavállalat vagy a leányvállalat összefonódása, szétválása vagy felszámolása esetén állapíthatók meg. Ha a megállapodás megkötésekor már egyértelmű volt, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást az első öt év vége előtt felmondják, fontos okok nem feltételezhetők. Ha nem állnak fenn fontos okok, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást kezdettől fogva érvénytelennek kell tekinteni az adójogban ([19]).

(50) Németország szerint a német adóhatóságok iránymutatása alapján csak az értékesítéshez vagy bármely más, a tulajdonjog és/vagy az ellenőrzés megváltozását eredményező alapvető szerkezetátalakítási intézkedéshez hasonló ügyletek indokolták volna az idő előtti felmondást. A kezdeti ötéves minimumidőszakban nem voltak hasonló kiváltó események, amelyek indokolták volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondását. Az 1999-től napjainkig tartó időszakban a vállalati struktúrában bekövetkezett egyetlen változás csak belső reorganizációs intézkedéseket foglalt magában, és egyértelműen nem minősült fontos oknak.

([16]) A megállapodást a DB ML igazgatóságának (Vorstand) két tagja és a DB Schenker Rail Deutschland AG igazgatóságának két tagja írta alá.

([17]) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodást 2012. december 18-án tették közzé a cégjegyzékében a DB Cargo tekintetében, ami a megállapodás érvényességének feltétele volt.

([18]) Az említett nyereség- és veszteségátruházási megállapodást 2003-ban kötötték meg.

([19]) A KStR R14.5 (6) bekezdésének eredeti szövege: „*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) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás úgy rendelkezett továbbá, hogy a kezdeti ötéves időtartamot követően a megállapodás minden pénzügyi év végén automatikusan meghosszabbodik további egy évvel, kivéve, ha a két fél valamelyike úgy dönt, hogy felmondja azt. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondásához az érintett félre három hónapos felmondási idő alkalmazandó, azaz ahhoz, hogy a felmondás a DB Cargo következő pénzügyi évében hatályba lépjen, a félnek legalább három hónappal a DB Cargo folyó pénzügyi évének vége előtt értesítést kell küldenie a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondásáról.

(52) Az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásának időpontjában a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás még hatályban volt, és annak felmondását nem irányozták elő. A hivatalos vizsgálati eljárás során azonban Németország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a DB AG és a DB Cargo közötti nyereség- és veszteségátruházási megállapodást 2024 végével felmondták.

(53) A jelenlegi nyereség- és veszteségátruházási megállapodás hatálybalépése óta a DB Cargo nem ruházott át nyereséget a DB AG-ra (vagy 2016 előtt a DB ML-re). A 2012-ben megkötött nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján a DB Cargo veszteségeit az anyavállalata (a DB ML, majd a DB AG) fedezte. Mivel minden keletkezett veszteség átruházásra került, a DB Cargót megvédték attól, hogy veszteségei hatással legyenek a mérlegére, és így a kumulált hiány negatív pénzügyi hatásaitól. A 4. táblázat a DB Cargo jegyzett tőkéjének és teljes saját tőkéjének alakulását, valamint az általa generált éves veszteségeket mutatja a DB Cargo éves pénzügyi kimutatása ([20]) szerint, 2023. december 31-ig.

4. táblázat

A DB Cargo saját tőkéje és az anyavállalat által a 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján fedezett éves veszteségei (EBT) 2023. december 31-ig

(millió EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Jegyzett tőke	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Saját tőke összesen	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Éves veszteség	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Ez az előző évhez képest 21 millió EUR összegű növekedés a tőketartalék növelésének felel meg, amely a DB Cargo Logistics GmbH valamennyi, korábban a Schenker AG tulajdonában lévő részvényének a DB Cargo AG-re történő átruházásából ered.

([2]) A jegyzett tőkét hat részesedés (*Beteiligungen*) apportjával (*Einlage*) összefüggésben 6 000 EUR-val megemelték. A hat részesedés apportjának a jegyzett tőke emelését meghaladó értékét 105 millió EUR értékben átvezették a tőketartalékba.

Forrás: A DB Cargo 2012–2023. évi pénzügyi kimutatásai.

(54) A DB Cargo vállalatirányításának alapját a DB Cargo középtávú stratégiai tervei (a továbbiakban: középtávú tervek) képezik. Ezeket a középtávú terveket minden évben októberben véglegesítik, és november/december körül terjesztik a DB Cargo felügyelőbizottsága elé jóváhagyásra. A DB Cargo középtávú terveit évente egyeztetik a DB AG-val, és azok a csoport egészére kiterjedő középtávú tervezés részévé válnak. Ezenkívül a középtávú tervekben szereplő intézkedéseket és koncepciókat a DB AG döntéshozatali eljárásába is integrálják (kivéve, ha a stratégiákat már külön egyeztették a DB AG-val).

([20]) A német kereskedelmi törvénykönyv (*Handelsgesetzbuch* – HGB) és az Aktiengesetz rendelkezéseinek megfelelően készült.

(55) Németország szerint a DB Cargo éves középtávú terveinek elkészítése egy több hónapig tartó, kiterjedt folyamat, amelyben a DB Cargo és a DB AG stratégiai és ellenőrző szervezeti egységei is részt vesznek. A volumen- és ártervezés a hivatalos statisztikai és elismert gazdasági előrejelző intézetek (pl. Oxford Economics, Eurostat, nemzeti statisztikai hivatalok) által a gazdasági piac és a verseny alakulásával kapcsolatban készített elemzéseken alapul. Ezeket a statisztikákat a belső adatokkal együtt veszik figyelembe, a hivatalos statisztikákat és gazdasági előrejelzéseket készítő intézetek által előállított adatokat a DB Cargo és a DB AG stratégiai szervezeti egységei összesítik az árufuvarozásra vonatkozó fuvarozási piaci előrejelzések elkészítése céljából. A belföldi jogalanyok költségeinek alakulására vonatkozó feltételezések a DB AG valamennyi üzleti egysége tekintetében központilag szabályozottak, és a fent említett független adatforrásokon alapulnak. A fő költségkategóriák közé tartoznak például a bérek/keresetek, az üzemanyag/energia és a pályahasználati díjak. Emellett figyelembe veszik a folyamatban lévő stratégia és hatékonysági programok hatásait is. Ezenkívül a DB Cargo vagyonkezelése részletes beruházási és projekttervezést végez annak érdekében, hogy a volumentervezés a gyakorlatban megvalósítható legyen.

(56) A középtávú tervek ötéves tervezési horizontra vonatkoznak, például a DB Cargo felügyelőbizottságának 2016. december 9-én benyújtott középtávú terv a 2017–2021-es tervezési időszakra vonatkozott. A középtávú tervek kb. 40 oldaltól 159 oldalig terjednek (ez utóbbira példa a 2015. évi középtávú terv, amely meglehetősen átfogó részt tartalmaz a „Zukunft Bahn” projektről). A középtávú tervek minden évre vonatkozóan (többek között) a következő öt évre vonatkozó teljesítmény- és pénzügyi előrejelzéseket fogalmaznak meg. A DB Cargo-csoport és a DB Cargo vonatkozásában ezek a tervek eredménykimutatást és mérlegadatokat tartalmaznak. Más leányvállalatok esetében kiválasztott mutatókat is magukban foglalnak. Az alkalmazott fő jövedelmezőségi mutatók a kamatfizetés és adózás előtti eredmény (EBIT) marzsa és a befektetett tőke megtérülése (ROCE), amelyekre vonatkozóan célszinteket is meghatároznak ([21]). A vizsgált időszakban készített valamennyi középtávú terv legalább a tervezési időszak végén adózás előtti nyereséget vetített előre. Az 5. táblázat a 2011 és 2021 között készített valamennyi középtávú terv ([22]) tekintetében a kamatfizetés utáni üzemi eredményt ([23]), az EBIT-marzsot és a ROCE-t mutatja. Az 5. táblázatban szereplő adatok a DB Cargo AG-ra vonatkoznak.

5. táblázat

Középtávú tervek 2011 és 2021 között

(EBT, millió EUR-ban)

		1. tervezési év	2. tervezési év	3. tervezési év	4. tervezési év	5. tervezési év
2011	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	–	–	–	–	–
	ROCE-célérték	–	–	–	–	–

([21]) A ROCE-t a 2015-ös középtávú terv óta célszinttel rendelkező mutatóként használják. Ezen év előtt úgy tűnt, hogy csak az EBIT-marzsot használták a célteljesítmény jelzésére.

([22]) Míg a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján átutalandó nyereség és veszteség kiszámításának alapja a DB Cargo AG (beleértve a belföldi leányvállalatokat is) adózás utáni eredménye („*Ergebnis nach Steuern*”), amelyet a HGB számviteli elvei szerint számítanak ki, a középtávú tervek a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardokat (IFRS) követik. A 2018. évi középtávú tervig az előrejelzések csak a kamatfizetés utáni üzemi eredményt tartalmazzák a nyereség- és veszteség-előrejelzés végső eredményeként.

([23]) Ebben a határozatban az adózás előtti eredmény (EBT) helyettesítőjeként használják, ha az EBT nem szerepel kifejezetten a vonatkozó középtávú tervben.

(EBT, millió EUR-ban)

		1. tervezési év	2. tervezési év	3. tervezési év	4. tervezési év	5. tervezési év
2012	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	–	–	–	–	–
	ROCE-célérték	–	–	–	–	–
2013	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	–	–	–	–	–
	ROCE-célérték	–	–	–	–	–
2014	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke					
	ROCE	–	–	–	–	–
	ROCE-célérték	–	–	–	–	–
2015	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	–	–	–	–	[…]
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	–	–	–	–	13,0 %
2016	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT, millió EUR-ban)

		1. tervezési év	2. tervezési év	3. tervezési év	4. tervezési év	5. tervezési év
2017	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	–	–	–	–	–
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Kamatfizetés utáni üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	–	–	–	–	–
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-marzs célértéke	–	–	–	–	–
	ROCE ([3])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE-célérték	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

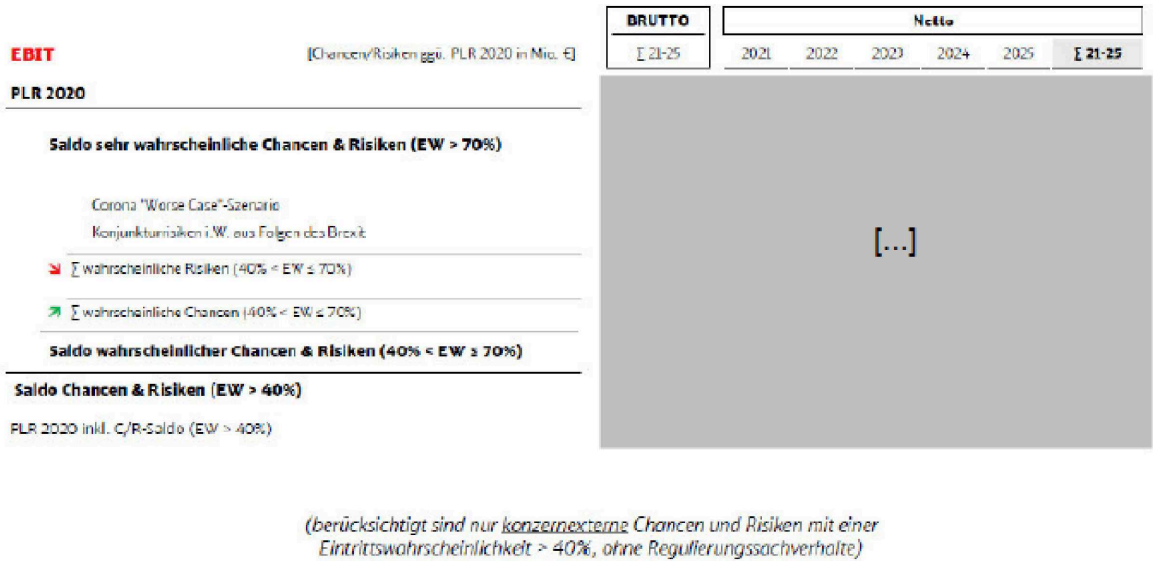
([1]) A terv II. üzemi eredményre („*Betriebsergebnis II*") hivatkozik, amely a Bizottság értelmezése szerint megegyezik a kamatfizetés utáni üzemi eredménnyel.
([2]) A bevétel %-ában.
([3]) Míg a ROCE-t 2015 előtt nem használták teljesítménymutatóként, a középtávú tervek magukban foglalják a befektetett tőkét is.
([4]) Kamatfizetés utáni üzemi eredmény („*operatives Ergebnis nach Zinsen*").
([5]) ROCE-előrejelzések csak a DB Cargo-csoportra vonatkozóan állnak rendelkezésre.
Forrás: A DB Cargo Németország által benyújtott középtávú tervei.

(57) A középtávú tervek a pénzügyi tervezés mellett tartalmazzák a jelenlegi és a tervezett piaci fejlemények átfogó elemzését, beleértve azoknak a teljesítményre gyakorolt hatását is, valamint 2016-tól a DB Cargo teljesítményének javítása érdekében elfogadott stratégiák és intézkedések leírását és értékelését, beleértve a DB-csoport egészére kiterjedő szerkezetátalakítási kezdeményezések, például a „*Zukunft Bahn*” vagy a „*Starke Schiene*” („Erős vasút”, amelyen belül a „Starke Cargo” – azaz az „Erős Cargo” DB Cargo-specifikus kiegészítő kezdeményezés) összefüggésében a DB Cargón belül meghozandó intézkedések leírását és értékelését. Ezenkívül a tervek tartalmazzák a korábbi középtávú tervekkel való összehasonlítást a korábbi tervektől való eltérések magyarázatával együtt.

(58) Ezenfelül a 2015. évi középtávú terv óta a tervek tartalmazzák azon kockázatok és lehetőségek előrejelzését is, amelyek hatással lehetnek az EBIT-re, és amelyek bekövetkezési valószínűsége meghaladja a 40 %-ot, de amelyek nem szerepelnek a tervezés alapforgatókönyvében. A 2017., 2019. és 2020. évre vonatkozó tervekben csak további kockázatokat azonosítottak ebben a kategóriában. További lehetőségeket nem határoztak meg. Ezek a további kockázatok jelentősek lehetnek, amint az a 2021 és 2025 közötti időszakra vonatkozó 2020. évi tervből is kiderül, ahogyan azt a 3. ábra: Kockázatok és lehetőségek a 2021-2025-ös időszakra vonatkozó középtávú tervben is mutatja ([24]).

3. ábra

Kockázatok és lehetőségek a 2021–2025-ös időszakra vonatkozó középtávú tervben



Forrás: a Németország által benyújtott 2020. évi középtávú terv ([25]).

([24]) Ebben az esetben az alapforgatókönyvben nem szereplő fő kockázat a piac mérsékelt növekedése volt.

([25]) *A német eredeti fordítása:*
Első sor: Bruttó–Nettó
Második sor: a 2020. évi PLR-hez viszonyított lehetőségek/kockázatok millió EUR-ban
Negyedik sor: a nagyon valószínű lehetőségek és kockázatok egyenlege (várható érték > 70 %)
Ötödik sor: Corona legrosszabb forgatókönyv
Hatodik sor: a brexit következményeként előálló, tágabb értelemben vett, gazdasági ciklussal összefüggő kockázatok
Hetedik sor: valószínű kockázatok (40 % < várható érték ≤ 70 %)
Nyolcadik sor: valószínű lehetőségek (40 % < várható érték ≤ 70 %)
Kilencedik sor: valószínű kockázatok és lehetőségek mérlege (40 % < várható érték ≤ 70 %)
Tizedik sor: lehetőségek és kockázatok egyenlege (várható érték > 40 %)
Tizenegyedik sor: 2020. évi PLR, beleértve a lehetőségek/kockázatok mérlegét (várható érték > 40 %)
Zárójelben: (kizárólag a csoporton kívüli lehetőségeket és kockázatokat veszik figyelembe, amelyek előfordulásának valószínűsége meghaladja a 40 %-ot, a szabályozási kérdések kivételével).

(59) A középtávú tervek mellett az üzleti stratégiákkal kapcsolatos, alkalmi dokumentumok is készülnek nem rendszeres jelleggel, például a DB Cargo felügyelőbizottságának rendkívüli ülései tekintetében, mint amilyen a Zukunft Bahn projekttel kapcsolatos 2017. januári ülése és a DB Cargo ott tárgyalt stratégiái ([26]). Az árufuvarozási piacra vonatkozó speciális eseti elemzésekhez és piaci jelentésekhez szakosodott külső szolgáltatókat vettek igénybe, például az SCI Verkehr-t. A részletes forgalmi jelentéseket a belső szervezeti egységek készítik el.

(60) Németország szerint a 2012 és körülbelül 2019 közötti időszakban a DB Cargo veszteségeinek fő oka az egyes kocsi (SWL) szegmens volt. 2019/2020-tól kezdődően e hatások már nem különíthetők el egyértelműen, ellentétben azzal, ami a korábbi időszakot jellemezte. A 6. táblázat azt mutatja, hogy a Covid19-világjárvány által jellemzett időszakban egyik szegmens (egyes kocsi – SWL), irányvonat – BT), kombinált fuvarozás – CT) sem tudott jövedelmezőséget elérni. Mindazonáltal a 2020–2022-es időszakban a DB Cargo forgalmának mintegy 30 %-át kitevő egyes kocsi szegmens veszteségei a teljes veszteség több mint felét adták ugyanebben az időszakban.

6. táblázat

Az EBIT szegmensenkénti megoszlása 2012–2022 között

(millió EUR)

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

Forrás: Németország 2023. november 9-i beadványa.

(61) 2019-ben a DB AG megrendelte az Oliver Wyman, az SCI Verkehr és a CK Rail & Logistics tanulmányát az egyes kocsi ágazatról (Studie „*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs*" – Az egyes kocsi fuvarozás stratégiai felülvizsgálata; a továbbiakban: az SWL-tanulmány). Az SWL-tanulmány 2019. októberi keltezésű volt, és 2020 januárjában kismértékben módosították, ami nem befolyásolta a tanulmány következtetését. A tanulmány magában foglalta a németországi és európai teljes egyes kocsi piac leírását és értékelését, a DB Cargo egyes kocsi szegmensének leírását és értékelését, valamint a DB Cargo egyes kocsi szegmensének lehetséges további lépéseit.

(62) Az SWL-tanulmányban a következő alternatív megoldásokat azonosították:

(1) A szegmens továbbfejlesztése további könnyítésekkel és állami támogatással: Az egyes kocsi szegmens továbbfejlesztésre kerülne az üzleti modell célzott optimalizálásával, valamint egy növekedési és innovációs programmal. Növekedne a fuvarozási teljesítmény és a területi lefedettség. Az egyes kocsi fuvarozás működését célzott könnyítésekkel kellene támogatni. Előmozdítanák a korszerűsítésbe és ezáltal a hosszú távú hatékonyságnövelésbe történő beruházásokat.

(2) Továbbfejlesztés további állami támogatás nélkül: Az egyes kocsi szegmenst úgy fejlesztenék, hogy az támogassa az árufuvarozás közútról vasútra való átterelését. Hasonló módon optimalizálnák az üzleti modellt (mint a könnyítésekkel és állami támogatással történő továbbfejlesztésben álló alternatíva szerint), valamint növekedési és innovációs programot hajtanának végre. A kormányzati támogatás hiánya miatti korlátozott beruházási kapacitás következtében azonban az innovációba és a növekedésbe történő beruházásokat szelektíven kezelnék és késleltetnék.

([26]) 2009 és 2015 között a DB-csoporton belüli „stratégiai irányítási folyamat" keretében a különböző üzleti szegmensek bemutatták stratégiáikat a csoport vezetőségének. Ez a rendszeres eljárás 2016 után nem folytatódott.

(3) A fő ügyfelekre való összpontosítás: Ebben a forgatókönyvben az egyes kocsi szegmens mérete csökkenne, hogy egy gazdasági magra összpontosítson. A fókuszált megközelítés célja az volt, hogy a „legfontosabb ügyfeleknek” ([27]) szóló ajánlatot nagy és stabil forgalommal hangolja össze. A költséghatékonyan („*eigenwirtschaftlich*”) nem üzemeltethető teherfuvarozó állomásokat az ügyfelekkel együtt felülvizsgálnák azzal a céllal, hogy a költségeket fedező árképzést érjenek el. Ha az ügyfelekkel nem sikerül a költségeket fedező megoldást találni, az árufuvarozó állomásra irányuló szolgáltatás megszűnik. Csak a munkanaponként egy vagy több kocsi volumennel jellemzett árufuvarozó állomásokat szolgálnák ki rendszeresen külön díj nélkül.

(4) A szegmens megszüntetése: ez a forgatókönyv az egyes kocsi fuvarozásból való rendezett kilépésre vonatkozik.

(63) Az SWL-tanulmány áttekintette az egyes kocsi szegmensnek a DB Cargo 2023-as és 2030-as nyereségéhez történő következő hozzájárulásait a négy vizsgált forgatókönyv szerint:

7. táblázat

Az egyes forgatókönyvek hozzájárulása a DB Cargo 2023-as és 2030-as nyereségéhez

(millió EUR)

	Fejlesztés állami támogatással	Fejlesztés állami támogatás nélkül	Fókusz	Kilépés
2023. év	[…]	[…]	[…]	[…]
2030. év	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: A Németország által benyújtott SWL-tanulmány.

(64) A négy forgatókönyvet hat kritérium alapján értékelték:

(1) a nemzetgazdaság számára nyújtott előnyök („*volkswirtschaftlicher Nutzen*”): a Németországra mint ipari helyszínre gyakorolt hatást értékeli;

(2) ökológiai előnyök („*ökologischer Nutzen*”): a németországi árufuvarozás fenntarthatóságára gyakorolt hatást értékeli;

(3) a DB Cargo stratégiai pozicionálása („*Strategische Positionierung DB Cargo*”): a DB Cargo üzleti modelljére gyakorolt hatást értékeli;

(4) a DB Cargo pénzügyei („*Finanzen DB Cargo*”): fő teljesítménymutatók alkalmazásával értékeli a DB Cargo pénzügyeire gyakorolt hatást. A hangsúly az egyes kocsi szegmens DB Cargo nyereségére gyakorolt hatásán és a nyereség elmaradása megszüntethetőségének mértékén van;

(5) a DB Cargo személyzete („*Personal DB Cargo*”): a foglalkoztatási helyzetre gyakorolt hatást értkeli. Figyelembe veszi azt a „különös felelősséget”, amelyet a DB Cargónak állami tulajdonú vállalatként viselnie kell a 2018-ban Németországban 17 000 feletti létszámú alkalmazottért;

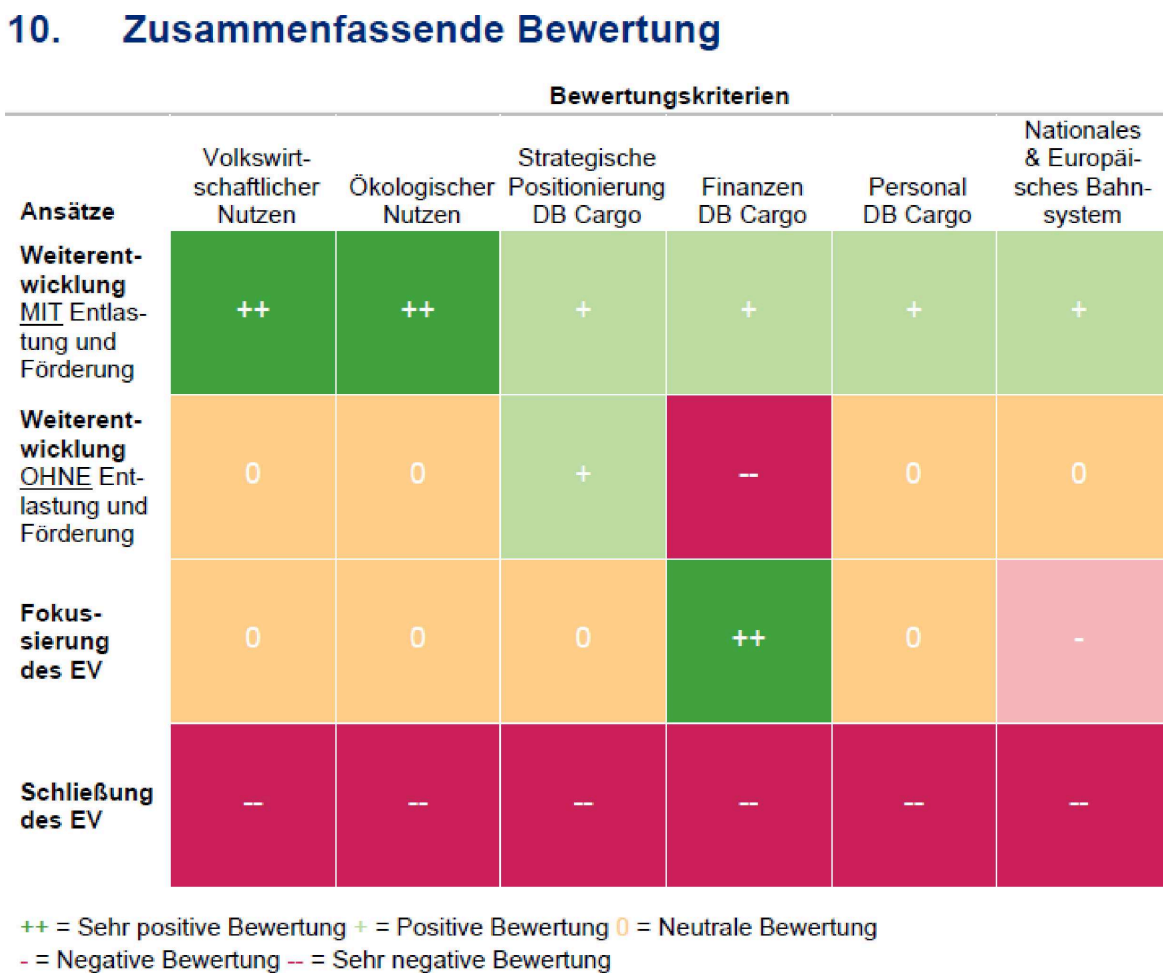
(6) belföldi és európai vasúti rendszer („*Nationales & Europäisches Bahnsystem*”): Az európai vasúti rendszerre gyakorolt hatás értékelésének egyik mutatója a határokon átnyúló közlekedés részesedése az egyes kocsi szegmensben. Ezenkívül azt is értékelik, hogy az így létrejött hálózatot hogyan lehet rugalmasan arányosítani Németországban és Európában a változó piaci dinamikára való reagálás érdekében.

(65) E kritériumok szerint az SWL-tanulmány általánosságban az egyes kocsi szegmens további könnyítésekkel és állami támogatással történő továbbfejlesztésének forgatókönyvét minősítette a legelőnyösebb forgatókönyvnek, miközben a DB Cargo pénzügyeire gyakorolt legnagyobb pozitív hatást a legfontosabb ügyfelekre való összpontosítás gyakorolná. A 4. ábra az SWL-tanulmányban vázolt következtetésmátrixot mutatja be.

([27]) A „legfontosabb ügyfeleket” mennyiségi és minőségi tényezők alapján kellett meghatározni:
Mennyiségi tényezők: árufuvarozásból származó bevételek, teherkocsik mennyisége, tonnakilométer-díjak.
Minőségi tényezők: a forgalom stabilitása és kiszámíthatósága, az ügyfeleknek az egyes kocsi fuvarozástól való függése, fizetési hajlandóság, az ügyfél hosszú távú üzleti potenciálja.

4. ábra

Az egyes kocsi fuvarozásra vonatkozó forgatókönyvek záró értékelése



Forrás: a Németország által benyújtott SWL-tanulmány ([28]).

([28]) *A német eredeti fordítása:*

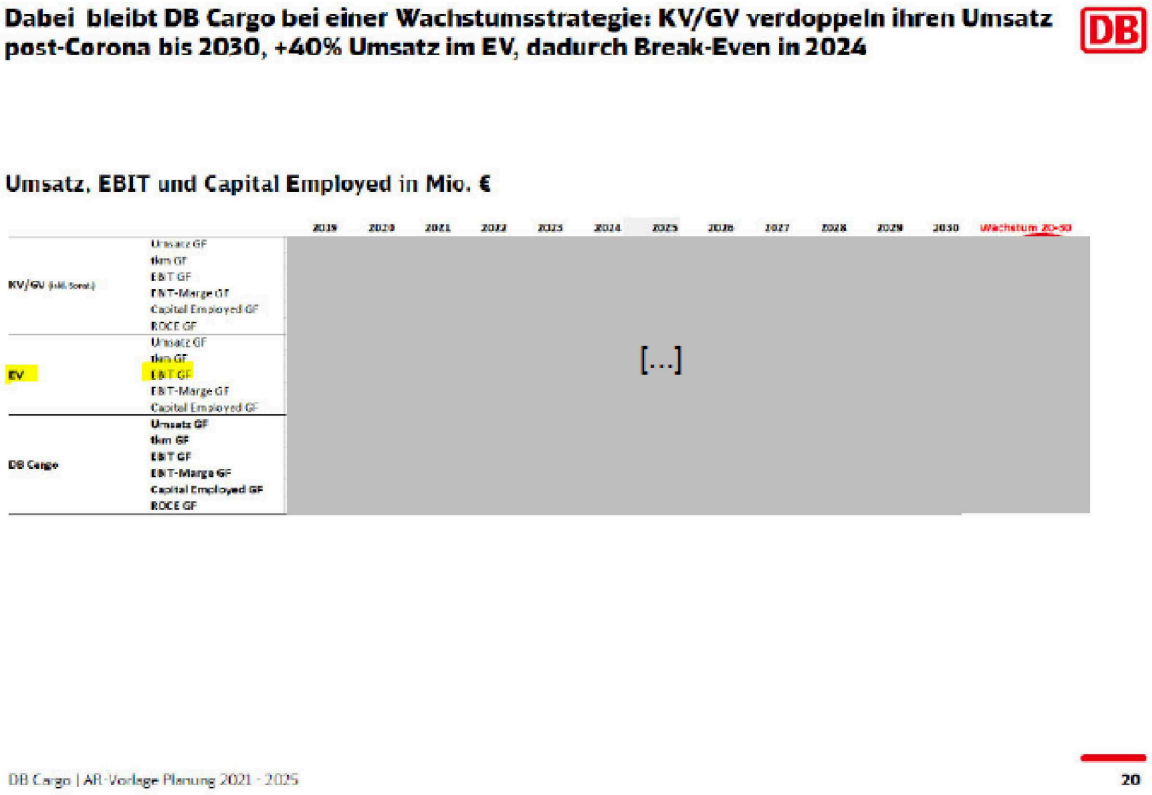
Értékelési kritériumok						
Megközelítés	A nemzetgazdaság számára nyújtott előnyök	Ökológiai előnyök	A DB Cargo stratégiai pozicionálása	A DB Cargo pénzügyei	A DB Cargo személyzete	Belföldi és európai vasúti rendszer
A szegmens továbbfejlesztése további könnyítésekkel és állami támogatással						
Továbbfejlesztés további állami támogatás nélkül						
A fő ügyfelekre való összpontosítás						
A szegmens megszüntetése						

++ = nagyon pozitív értékelés + = pozitív értékelés 0 = semleges értékelés
- = negatív értékelés -- = nagyon negatív értékelés.

(66) 2020-ban a DB Cargo új vezetői csoportot és új üzleti stratégiát vezetett be („Erős Cargo” – „*Starke Cargo*”). Az SWL-tanulmány következtetéseit nem ültették át közvetlenül a DB Cargo átfogó üzleti stratégiájába, de az fontos alapját képezte a „Starke Cargo” stratégia létrehozásának. Az új üzleti stratégia lényegében növekedési stratégia volt, és olyan stratégiát irányzott elő az egyes kocsi szegmensre vonatkozóan, amely egyezéseket tartalmazott az SWL-tanulmánynak „a szegmens további könnyítésekkel és állami támogatással történő továbbfejlesztésével kapcsolatos alternatívájával. Ez két indokon alapult: i. a közútról a vasútra történő modális váltás további fokozására irányuló politikai akaratból eredő, állami támogatásra vonatkozó várakozás, ii. egy leépítéses forgatókönyv esetén magasnak tekintették a negatív hálózati hatások kockázatát. A 2020. évi középtávú terv szerint az egyes kocsi szegmens hosszú távon működési szempontból továbbra is veszteséges maradna (EBIT-ben kifejezve) (lásd: 5. ábra).

5. ábra

A DB Cargo 2020. évi középtávú tervének mutatói üzleti szegmensek szerinti bontásban



Forrás: a Németország által benyújtott 2020. évi középtávú terv ([29]).

(67) A „Starke Cargo” stratégia végrehajtásának idején a „*Trassenkostenentlastung*” (a pályahasználati díjak csökkentése) elnevezésű, évi 350 millió EUR összegű állami támogatás az ágazat egészére vonatkozóan 2018. július 1-jétől már hatályban volt 2023. június 30-ig (később meghosszabbították a 2023 utáni időszakra) ([30]). Ezen túlmenően a DB Cargo a 2020. évi középtávú tervtől kezdődően 2021 és 2025 között összesen 200 millió EUR összegű állami támogatásra számíthatott az „*Anlagenpreisförderung*” (a vonat-összeállítás támogatása) elnevezésű állami támogatással (a Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztérium vezette be ténylegesen 2020-ban) ([31]).

([29]) *A német eredeti fordítása* [csak kiemelt rész]:
SWL EBIT GF.

([30]) Jóváhagyta az SA.109540. (2023/N.) számú, a vasúti árufuvarozás pályahasználati díjak részleges finanszírozása révén történő előmozdítását célzó támogatási program meghosszabbításáról és módosításáról szóló, 2023. december 19-i C(2023) 9130 final bizottsági határozattal (HL C, C/2024/800., 2024.1.16., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj) módosított és meghosszabbított, az SA.51956. számú, a vasúti árufuvarozás előmozdítását célzó támogatási program ügyben hozott, 2018. december 10-i C(2018) 8744 final bizottsági határozat (HL C 14., 2019.1.11., 1. o.).

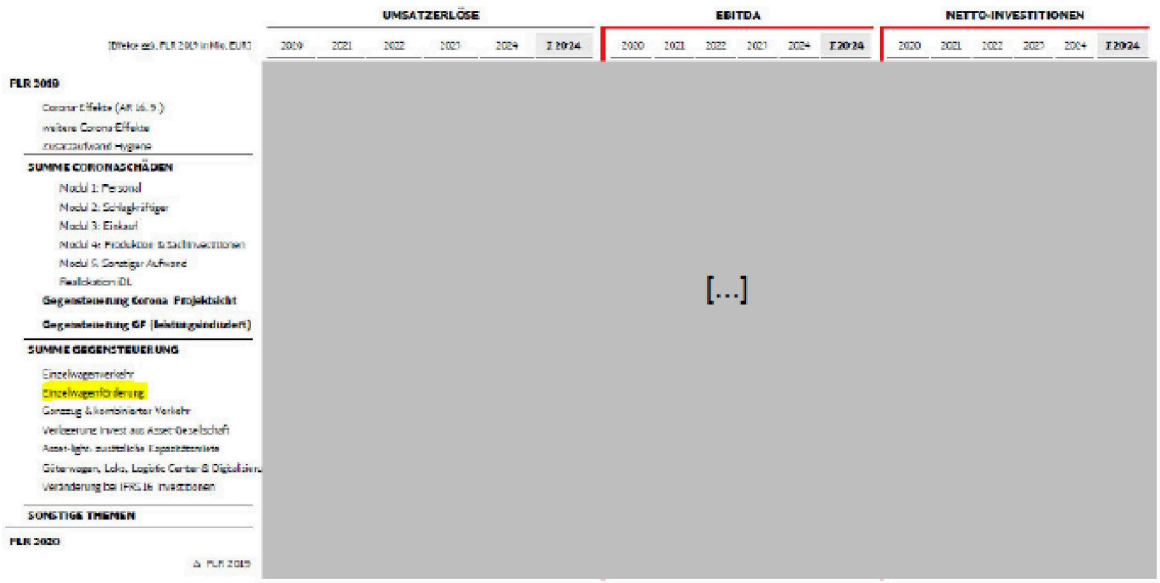
([31]) Jóváhagyta az SA.58046. (2020/N.) számú, a vasúti árufuvarozás (egyes kocsi fuvarozás) támogatása ügyben hozott, 2020. november 4-i C(2020) 7533 final bizottsági határozat (HL C 421., 2020.12.4., 1. o.).

(68) A 2020. évi középtávú tervhez hasonlóan a 2021. és 2022. évi középtávú tervek is tartalmaznak a DB Cargo egyes kocsi szegmensének nyújtott állami támogatást, amint azt a 6. ábra: Az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott, a 2020. évi középtávú terv szerinti állami támgatás is mutatja.

(69) A 2021. és 2022. évi tervek azonban nemcsak a vonat-összeállítás támogatását („*Anlagenpreisförderung*” – APS), hanem az egyes kocsi fuvarozásnak nyújtott további támogatást is tartalmaznak. E tekintetben a 2022. évi középtávú terv megemlíti, hogy a szövetségi költségvetésben szereplő 102 millió EUR-n felül további 198 millió EUR-ra van szükség.

6. ábra

Az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott, a 2020. évi középtávú terv szerinti állami támogatás

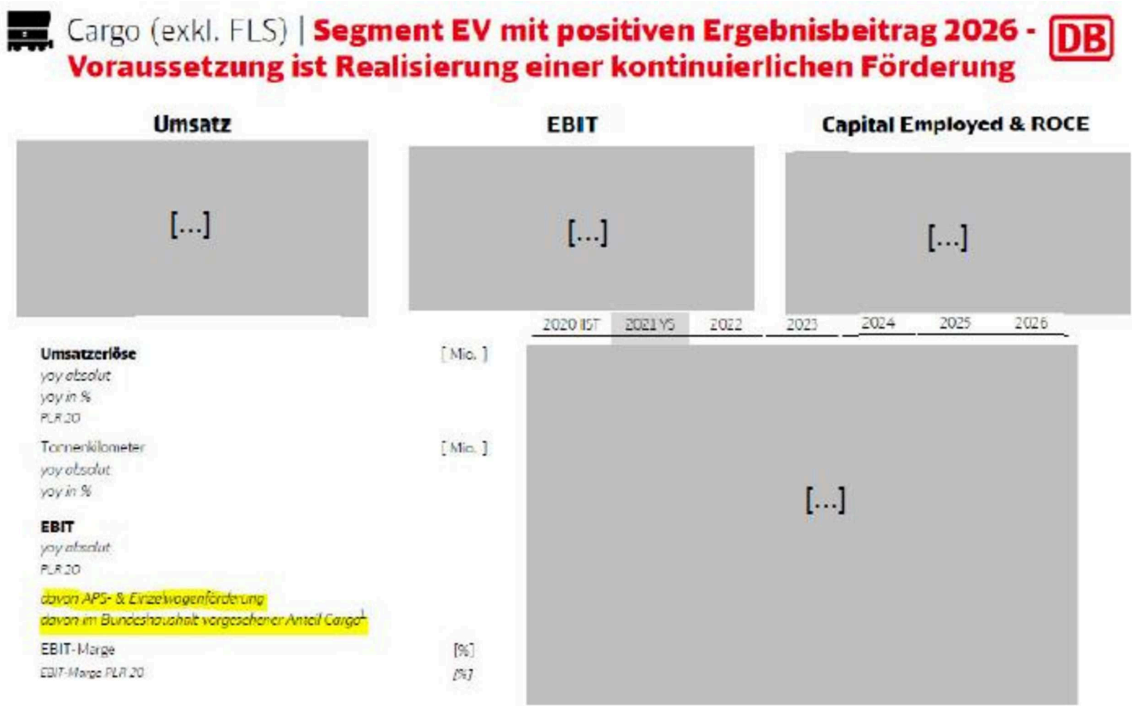


Forrás: DB Cargo Németország által benyújtott 2020. évi középtávú terve ([32]).

([32]) *A német eredeti fordítása* [csak kiemelt rész]:
Egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott támogatások.

7. ábra

Az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott, a 2021. évi középtávú terv szerinti állami támogatás

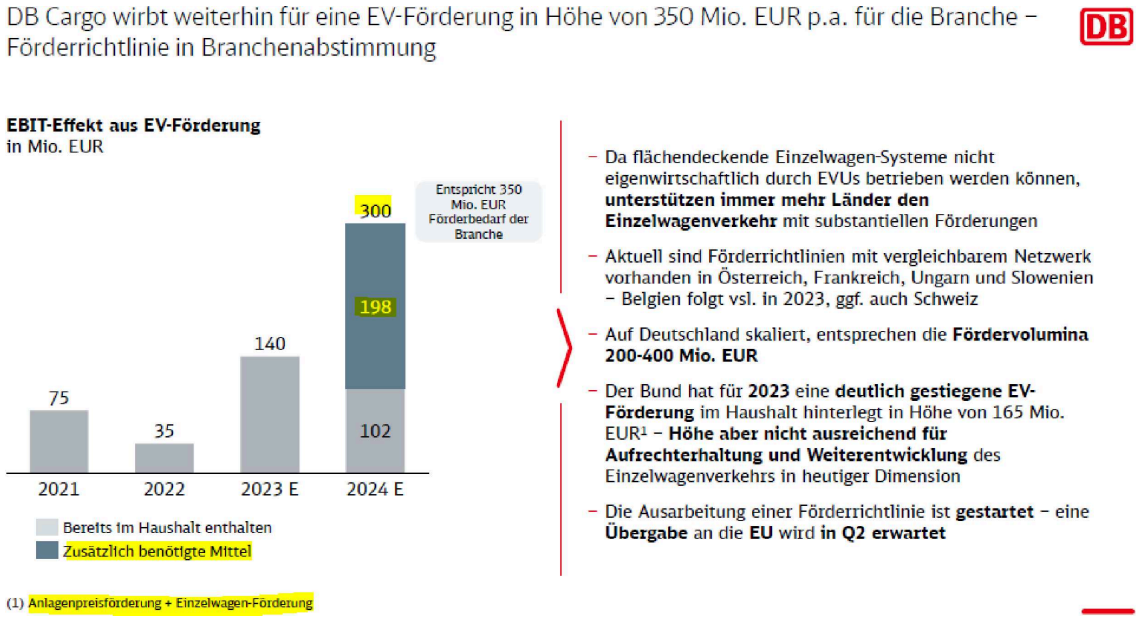


Forrás: DB Cargo Németország által benyújtott 2021. évi középtávú terve ([33]).

([33]) *A német eredeti fordítása* [csak kiemelt rész]:
Ebből a vonat-összeállítás támogatása és az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott támogatás.
Ebből a szövetségi költségvetésben előirányzott, a DB Cargóra eső rész.

8. ábra

Az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott, a 2022. évi középtávú terv szerinti állami támogatás



Forrás: DB Cargo Németország által benyújtott 2022. évi középtávú terve ([34]).

2.3.2. *A csoporton belüli szolgáltatások árazása (a továbbiakban: 2. intézkedés)*

(70) A DB AG csoporton belüli megállapodások alapján különböző szolgáltatásokat és támogató feladatokat lát el a DB-csoport társaságai, köztük a DB Cargo számára.

(71) A Bizottság a DB Cargo számára nyújtott következő csoporton belüli szolgáltatásokat azonosította: i. elemzés (big data elemzés, előrejelzések, forgalmi modellek), ii. számvitel, iii. ingatlan, iv. informatikai szolgáltatások, v. személyzeti szolgáltatás, vi. képzés (az eljárás megindításáról szóló határozat (26) preambulumbekezdése).

(72) A csoporton belüli szolgáltatások költségeit a DB Cargo a csoporton belüli megállapodások alapján viseli. A Bizottság azonban az eljárás megindításáról szóló határozatban úgy értelmezte, hogy a DB Cargo számára nyújtott csoporton belüli szolgáltatások nem feltétlenül korlátozódnak a (71) preambulumbekezdésben meghatározott csoporton belüli szolgáltatásokra: a DB AG által közzétett információk szerint (lásd például a DB AG 2016. évi integrált jelentését ([35])) e szolgáltatások némelyikének – például a marketing-, humánerőforrás-, kommunikációs és jogi szolgáltatásoknak – a költségeit nem hárították át a DB Cargóra, hanem azokat a DB AG viselte (az eljárás megindításáról szóló határozat (27) és (28) preambulumbekezdése).

([34]) *A német eredeti fordítása* [csak kiemelt rész]:
További szükséges források.
1. a vonat-összeállítás támogatása és az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott támogatás.

([35]) A DB AG 2016. évi integrált jelentése, 75. o., https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (megtekintés: 2021. december 3.): *„A csoportfunkciók költségeit nem hárítják át az üzleti egységekre (nincsenek »csoportdíjak«). A torzulások vagy az önkényes fizetési felszólítások elkerülése érdekében a nyújtott szolgáltatások költségeit maga a holdingtársaság viseli, és nem hárítja át. Ez azt jelenti, hogy a csoport társaságai nem fizetnek csoportdíjat e szolgáltatásokért.”*

2.3.3. *A DB Treasury által nyújtott kölcsönök kedvező finanszírozási feltételei (a továbbiakban: 3. intézkedés)*

(73) A DB Cargo számára a DB Treasury rövid és hosszú lejáratú kölcsönöket nyújt. A DB Treasury a DB AG-n belül a készpénzkezelésért és a csoport finanszírozásáért felelős egység.

(74) A DB AG 100 %-ban tulajdonolt leányvállalatainak, például a DB Cargónak nyújtott csoporton belüli kölcsönöket nem fedezik biztosítékkal, mivel a DB AG mint a DB Cargo egyedüli részvényese mind tőkeszolgáltatóként, mind hitelezőként működik. Következésképpen a DB Cargo anélkül tudott kölcsönt felvenni, hogy az eszközeit biztosítékként használta volna.

(75) Németország elismerte továbbá rövid lejáratú kölcsönök meglétét, és megerősítette, hogy 2013 óta a DB Treasury a következő hosszú lejáratú kölcsönöket nyújtotta a DB Cargo részére:

8. táblázat

Fennálló hosszú lejáratú kölcsönök (2020. június 24-i helyzet)

	Névleges mennyiség (EUR)	Maradványérték 2020.3.20-án (EUR)	Aláírás Dátum	Kezdőnap	Zárónap	Kamatláb
1.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: *Az eljárás megindításáról szóló határozat.*

2.3.4. *A DB Cargo által foglalkoztatott köztisztviselők díjazásának a BEV általi részleges fedezése (a továbbiakban: 4. intézkedés)*

(76) A 4. intézkedés arra vonatkozik, hogy az állam részlegesen fedezi a vasúti tisztviselők (azaz azon köztisztviselők, akik korábban a Deutsche Bundesbahn nemzeti vasúti társaságnál dolgoztak, mielőtt az kereskedelmi társasággá alakult volna, és DB AG lett volna) díjazását, amelyet a BEV biztosít a DB Cargo személyi állománya számára.

(77) A német vasúti ágazat liberalizációs folyamatának ([36]) részeként, amelynek keretében a német nemzeti vasutat 1994-től *Aktiengesellschaften* társasággá alakították át (lásd a (11) és (15) preambulumbekezdést), Németország létrehozta és saját forrásaiból finanszírozta a Szövetségi Vasúti Alapot (*Bundeseisenbahnvermögen*, a továbbiakban: BEV). Az Alap egyik célja az volt, hogy átvegye a korábban a Deutsche Bundesbahn alkalmazásában álló vasúti tisztviselőket, és támogassa a DB AG (és végső soron a DB-csoport leányvállalatai, mint például a DB Cargo) személyi állományába való kirendelésüket, amennyiben nem osztották be őket máshová. A BEV a vasúti tisztviselők hivatalos munkáltatója, a nyugdíjas tisztviselők nyugdíjának és a vasúti tisztviselők egészségbiztosítási alapjának kezeléséért is felelős. Tekintettel arra, hogy az állami tisztviselőket jogilag nem lehet magánvállalkozáshoz külön jogalap nélkül beosztani, a vasúti tisztviselők BEV általi kirendelését a Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (a Németországi Szövetségi Köztársaság alaptörvénye) 143a. cikke (1) bekezdésének bevezetése tette lehetővé, amely megteremtette a beosztási rendszer jogalapját. Az is megállapítást nyert, hogy a BEV vasúti tisztviselőket magánvállalkozásokhoz, például a DB AG versenytársaihoz, valamint egyes állami ügynökségekhez osztott be. E korlátozott mértékű beosztások kizárólag a Bundesbeamtengesetz (szövetségi köztisztviselőkről szóló törvény, a továbbiakban: BBG) 29. §-án alapulnak ([37]), amely előírja az érintett tisztviselő hozzájárulását.

(78) A német vasutak átalakítási folyamatát a Deutsche Bahn AG alapításáról szóló törvény (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, a továbbiakban: DBGrG) szervezte, amely többek között meghatározza a BEV és a DB AG közötti jogviszonyokat. A vasúti tisztviselőknek a BEV-től a DB AG-hoz való kirendelésére vonatkozó szabályt a DBGrG 12. §-a határozza meg. A DBGrG 12. §-ának (2) és (3) bekezdése értelmében a DB AG-hoz beosztott vasúti tisztviselők megőrzik köztisztviselői jogállásukat. A DBGrG 12. §-a kiegészül a DBGrG 21. és 23. §-ával, amelyek arra kötelezik a DB AG-t, hogy az „als-ob-Kosten-Prinzip" (a továbbiakban: költségarányossági elv) alapján térítse meg a kirendelt munkavállalók költségeit. A DBGrG 21. §-ának (1) bekezdése értelmében a DB AG *„a DBGrG 12. §-ának (2) és (3) bekezdésével összhangban hozzá beosztott tisztviselők után olyan összegben teljesít kifizetéseket a BEV részére, amely megegyezik a társaság által újonnan felveendő, hasonló munkavállalók munkájáért általa viselt vagy fizetendő kiadásokkal, beleértve a kötelező társadalombiztosítási és kiegészítő foglalkoztatóinyugdíj-szolgáltatások munkáltatóra eső részét is*". ([38])

(79) A térítési rendszer részleteit a BEV és a DB AG között a DBGrG 21. §-ának (8) bekezdése alapján kötött megállapodás szabályozza. A megtérítendő költségeket minden egyes tisztviselő esetében külön-külön számítják ki, összeadják, és havonta megtérítik a BEV-nek. A DB AG arányos személyzeti adminisztrációs költségeket is fizet a BEV-nek. A DBGrG 13. §-a értelmében a BEV jogosult ellenőrizni az adott díjazási csoportba sorolt vasúti tisztviselők besorolásának helyességét, e besorolás ugyanis nagymértékben meghatározza a megtérítendő személyzeti költségeket. Ezenkívül a személyzeti költségek megtérítésére vonatkozó éves kimutatást független könyvvizsgáló készíti el és hitelesíti.

(80) A kirendelés a DB AG-hoz mint csoporthoz, nem pedig annak egyik leányvállalatához történik. Következésképpen a DB AG-hoz beosztott tisztviselők személyzeti költségeit a DB AG téríti meg a BEV részére. A DB Cargo nem fizet ki közvetlenül személyzeti költségeket a BEV részére.

([36]) 1991-től kezdődően az Unió jogszabályokat dolgozott ki a vasutak verseny előtti megnyitására azzal a céllal, hogy segítse őket abban, hogy részesedést nyerjenek vissza a modális megoszlásban a közúti és légi közlekedéstől. A Bizottság egymást követő javaslatai nyomán az uniós jogalkotó négy jogszabálycsomagot fogadott el, az úgynevezett négy vasúti csomagot (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). A 2004-ben elfogadott különböző jogi aktusokból álló második vasúti csomag az, amely alapvető fontosságúnak tekinthető a vasúti árufuvarozási szolgáltatások liberalizációja szempontjából a vasúti árufuvarozási piac verseny előtti teljes megnyitásával. Ami a vasúti árufuvarozási ágazatot illeti, a teljes liberalizáció időpontjának 2007. január 1-jét kell tekinteni, mivel a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 164. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj) értelmében az engedéllyel rendelkező vasúti árufuvarozók kiegyensúlyozott feltételek mellett az összes tagállamban hozzáférést kaptak az infrastruktúrához valamennyi vasúti árufuvarozási szolgáltatás nyújtása céljából.

([37]) E rendelkezéssel összhangban az állami tisztviselők hozzájárulásukkal ideiglenesen végezhetik a feladataiknak megfelelő tevékenységet valamely közjogi szervben vagy más szervekben, amennyiben a közérdek ezt megkívánja.

([38]) A DBGrG 21. §-ának rendelkezései 1994 óta pontosan az als-ob-Kosten szabály tekintetében változatlanok maradtak. A DBGrG 21. §-ának 2021 májusában bevezetett korlátozott módosításai arra kötelezték a DB AG-t, hogy továbbra is térítse meg a személyzeti költségeket, még akkor is, ha a beosztott vasúti munkavállalót az észszerűsítési intézkedések végrehajtását követően elbocsátották.

(81) Azokban az esetekben, amikor a BEV a DB AG-tól eltérő magánvállalkozásokhoz oszt be vasúti tisztviselőket, megállapodást köt az érintett vasúti társasággal a személyzet kikölcsönzésével kapcsolatos költségek megtérítéséről. Az ilyen megállapodások rendelkezései megfelelnek a DBGrG 21. §-ának, amely az „als-ob-Kosten” elvét rögzíti.

(82) A 4. intézkedés csak a vasúti tisztviselőknek a Deutsche Bundesbahn 1994-es átalakulásakor meglévő csoportjára vonatkozik; 1993 óta nem alkalmaztak új vasúti tisztviselőt. A 4. intézkedés tehát a tisztviselők egy folyamatosan csökkenő csoportjára vonatkozik, amely e csoport korösszetétele miatt gyorsan zsugorodik (az érintett munkavállalók több mint 60 %-a 2032 előtt nyugdíjba vonul). 2023-tól az intézkedés a DB Cargo teljes munkaerejének csupán mintegy 8 %-át érintette.

2.4. **Az eljárás megindításának indokai**

(83) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban bemutatott előzetes értékelése szerint a négy vizsgált intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül.

(84) Ami *a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást* illeti, figyelembe véve annak időtartamát és a megállapodásban a veszteségfedezésre vonatkozó felső határ hiányát, valamint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötése óta folyamatosan fennálló veszteségeket, a Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az, hogy a DB ML és a DB AG folyamatosan fedezte a DB Cargo ismételt veszteségeit anélkül, hogy megvizsgálta volna, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást nem kellene-e felmondani a tőke fennmaradó részének megtakarítása érdekében, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett jogtalan és szelektív előnyt jelenthetett a DB Cargo számára. E kétségre tekintettel a Bizottság további felvilágosítást kért a jogi háttérről és a vállalati struktúráról, valamint a DB AG-csoporton belüli azon szerződéses megállapodásokról, amelyek révén az anyavállalat az évek során viseli a DB Cargo veszteségeit. Ezenkívül a Bizottság megjegyezte, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás a német államnak tudható be, főként mivel a DB Cargo és anyavállalata, a DB AG 100 %-ban a német állam tulajdonában van, ami magában foglalta e jogalanyok felügyelőbizottsági tagjai kinevezésének lehetőségét, valamint azon jogszabályi követelmény alapján, hogy a részvényesnek hivatalosan jóvá kell hagynia a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást. A Bizottság elismerte, hogy a DB AG és a DB Cargo a magánjog alapján *Aktiengesellschaften*ként van bejegyezve, ami azt jelenti, hogy e társaságok közgyűlései főszabály szerint nem adhatnak utasításokat igazgatóságuknak. A Bizottság azt is elismerte, hogy a DB AG felügyelőbizottsága többségében nem kormányképviselőkből áll. A jelen ügy hátterét tekintve azonban, figyelembe véve a vasúti árufuvarozási tevékenység stratégiai jelentőségét a szövetségi kormány közlekedéspolitikája szempontjából, a Bizottság nem zárhatta ki, hogy az állam a DB AG felügyelőbizottságában való jelenléte révén közvetetten befolyásolhatta az igazgatóság döntéseit.

(85) A *csoporton belüli szolgáltatások árazását* illetően a Bizottság többek között megjegyezte, hogy a DB AG által közzétett információk szerint a DB Cargo számára nyújtott csoporton belüli szolgáltatásokat ingyenesen vagy a piaci árak alatt nyújtották, és hogy Németország nem adott át semmilyen elemzést vagy adatot azon állításának alátámasztására, hogy e szolgáltatásokat a szokásos piaci feltételek szerint nyújtották. A Bizottság megjegyezte, hogy mivel nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a DB Cargo számára a DB AG-val kötött megállapodások alapján nyújtott csoporton belüli szolgáltatások megfelelnek a szokásos piaci feltételeknek, nem zárható ki, hogy e szolgáltatások az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett, a DB Cargo számára nyújtott előny forrásai. A Bizottság felkérte Németországot, hogy szolgáltasson további információkat és bizonyítékokat a DB Cargo számára nyújtott csoporton belüli szolgáltatásokról, különös tekintettel a DB Cargo számára történő szolgáltatásnyújtásról szóló megállapodások feltételeire, azok költségalapjára és a piaci árazással kapcsolatos egyéb információkra. A Bizottság továbbá nem zárhatta ki, hogy a 2. intézkedés a német államnak tudható be. E tekintetben a Bizottság figyelembe vette, hogy a DB Cargo és anyavállalata, a DB AG 100 %-ban a német állam tulajdonában van, ami magában foglalta annak lehetőségét, hogy a DB AG közgyűlésén önállóan hozza meg az összes döntést, valamint azt, hogy a DB AG azon döntése, hogy csoporton belüli szolgáltatásokat nyújt leányvállalatainak, jelentős hatással lehetett a DB AG költségvetésére, és ezáltal a részvényesi érdekekre.

(86) A *DB Treasury által nyújtott kölcsönök finanszírozási feltételeit* illetően a Bizottság különösen azt állapította meg, hogy Németország nem nyújtott be bizonyítékot azon állításának alátámasztására, hogy ezek a feltételek összhangban voltak a piaci feltételekkel, és megfeleltek a szokásos piaci ár elvének. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy Németország állítása nem vette figyelembe azt, hogy a DB Cargo jobb hitelminősítést kapott a hatályos nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megléte miatt, míg a vonatkozó uniós ágazati jogszabályokkal összhangban egy vertikálisan integrált vállalkozás jogalanyai közötti kölcsönök csak az érintett jogalany egyedi kockázati profiljának figyelembevételével nyújthatók. Emellett a Bizottság figyelembe vette, hogy a DB Cargo nem nyújtott biztosítékot minden fennálló hosszú lejáratú hitelre.

(87) Ezen elemek alapján a Bizottság megállapította, hogy nem zárható ki, hogy a DB Cargo potenciálisan az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnyben részesült a DB Treasury-től olyan finanszírozási feltételek formájában, amelyek nem feleltek meg a piaci feltételeknek. A Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt feleket, hogy szolgáltassanak további információkat és bizonyítékokat, hogy meg lehessen állapítani, hogy a DB Treasury által a DB Cargo részére nyújtott kölcsönök megfelelnek-e a piaci feltételeknek. A Bizottság továbbá nem zárhatta ki, hogy a 3. intézkedés a német államnak tudható be. E tekintetben a Bizottság figyelembe vette, hogy a DB Cargo és anyavállalata, a DB AG 100 %-ban a német állam tulajdonában van. A Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy a pénztári szolgáltatások szervezése és az árképzési feltételek jelentős hatással lehettek a DB AG költségvetésére. Így nem zárható ki, hogy a leányvállalatok finanszírozásának módjára és feltételeire vonatkozó döntés alapvető fontosságú volt a DB-csoport legmagasabb vezetői szintje, valamint részvényese, a német állam számára is.

(88) Ami a köztisztviselők díjazásának a BEV általi részleges fedezését illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy Németország nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a köztisztviselők foglalkoztatásával kapcsolatban a DB Cargo által viselt költségek ténylegesen megfeleltek a hasonló képesítéssel rendelkező személyzet piaci árainak. A Bizottság ezért nem zárhatta ki annak lehetőségét, hogy az, hogy a BEV fedezi a DB Cargo által alkalmazott személyzet bizonyos költségeit, előnyt jelent a DB Cargo számára. A Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt feleket, hogy szolgáltassanak további információkat és bizonyítékokat a 4. intézkedéssel kapcsolatos szelektív előny meglétéről. Ezenkívül a 4. intézkedés államnak való betudhatóságát illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a DB AG-hoz beosztott köztisztviselők díjazásának költségeit viselő jogalanyra vonatkozó döntés a DBGrG egyik törvényi rendelkezésén alapult, amelyet a szövetségi parlament hagyott jóvá, és ezért az államnak tudható be.

(89) A Bizottság előzetes értékelése szerint a négy vizsgált intézkedést Németország forrásaiból nyújtották, mivel a DB Cargo 100 %-ban az állam tulajdonában van a DB AG-n keresztül, valamint a BEV állami finanszírozása miatt. A Bizottság továbbá előzetesen úgy ítélte meg, hogy valamennyi érintett intézkedés alkalmas a DB Cargo versenyhelyzetének javítására, és ezért a verseny torzítására és a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására.

(90) Ami a belső piaccal való összeegyeztethetőséget illeti, a Bizottság nem talált alapot az érintett intézkedések összeegyeztethetőségére, és megjegyezte, hogy Németország nem terjesztett elő olyan érveket, amelyek alátámasztanák az intézkedések összeegyeztethetőségét. A Bizottság felkérte Németországot és az érdekelt feleket, hogy ismertessék véleményüket és bizonyítékaikat az érintett intézkedések esetleges összeegyeztethetőségéről.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

3.1. ERFA

(91) 2022. szeptember 19-i beadványában az ERFA kifejtette, hogy az európai vasúti árufuvarozás rendkívül versengő, és hogy az elmúlt években a magánszektorbeli versenytársak folyamatosan, 2020-ra 48 %-ra növelték piaci részesedésüket Európában. Az ERFA szerint a jövőben piaci részesedésük valószínűleg tovább fog nőni. Az ERFA azt állítja, hogy támogatja a Bizottságot annak biztosításában, hogy az állami támogatások ne zavarják meg a vasúti árufuvarozási piacon folyó versenyt. E tekintetben az ERFA azt állítja, hogy a holdingtársaságok által automatikusan átvállalt veszteségeket állami támogatásnak kell minősíteni. Az ERFA hangsúlyozza az állami tulajdonban lévő vasúti társaságok egyértelmű irányítási struktúrájának fontosságát, és úgy véli, hogy a DB Cargo elmúlt években tapasztalt tartós veszteségei, amelyeket a DB AG rendszerszinten fedezett, azt a benyomást keltik, hogy ebben az esetben az irányítási struktúra nem egyértelmű. Az ERFA szerint az ezzel kapcsolatos bizonytalanságok miatt nem lesz szükség arra, hogy az állami tulajdonú vasúti társaságok szokásos piaci feltételek mellett működjenek, és ezáltal torzítják a versenyt. Ezen túlmenően az ERFA szükségesnek tartja a szolgáltatási költségek átláthatóságát azokban az esetekben, amikor egy állami tulajdonú vasúti társaság vállalaton belüli szolgáltatásokat kap a holdingtól vagy a testvérvállalattól, vagy amikor bármilyen finanszírozást kap egy holdingtársaságtól. Az ERFA lényegében azt állítja, hogy minden nyújtott finanszírozásnak tükröznie kell a finanszírozáshoz jutás szokásos piaci feltételeit a kereszttámogatás elkerülése érdekében, mivel a kereszttámogatás hátrányos megkülönböztetésben részesítené a versenytársakat.

(92) Az ERFA azt is állítja, hogy az olyan jogszerű támogatások, mint az egyes kocsi forgalomhoz vagy az intermodális szállításhoz nyújtott támogatások, nem használhatók fel az állami tulajdonú, nehézségekkel küzdő vállalatok finanszírozására. Az ERFA azt is állítja, hogy a modális váltást ösztönző ilyen állami támogatásnak tükröznie kell a szolgáltatás tényleges működési költségeit, és hatályában korlátozottnak kell lennie, hogy ne álljon közvetlen versenyben más piaci szegmensekkel, például az irányvonat-forgalommal. Az ERFA azt állítja, hogy az ilyen állami támogatás nem használható fel áralákínálásra sem, hogy piacot szerezzenek az új belépőktől. Az ERFA azt állítja, hogy azoknak az állami tulajdonú vállalatoknak, amelyek állami támogatásban részesülnek bizonyos műveletekhez, például az egyes kocsi fuvarozáshoz, biztosítaniuk kell a könyvelés és a szervezet elkülönítését más – különösen a magán- és független gazdasági szereplőkkel versengő – műveletektől. Az ERFA azt állítja, hogy az olyan műveletkehez nyújtott túlzott állami támogatások, mint az egyes kocsi fuvarozás, amelynek tekintetében az állami tulajdonú vasúti társaságok dominálnak, torzítják a versenyt.

3.2. **A panaszos**

(93) 2022. szeptember 19-i beadványában a panaszos üdvözölte a Bizottság előzetes értékelését, amely szerint a négy érintett intézkedés állami támogatásnak minősülhet, és hogy kétségek merülnek fel az összeegyeztethetőségüket illetően. A panaszos sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy Németország nem függesztette fel ténylegesen ezen intézkedések végrehajtását, amint azt az állandó ítélkezési gyakorlat megköveteli.

(94) A panaszos azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (14) preambulumbekezdésében felsorolt valamennyi érintett intézkedés állami támogatásnak minősül.

(95) Először is a panaszos azt állítja, hogy valamennyi érintett intézkedést állami forrásokból finanszíroznak. A panasz az 1., 2. és 3. intézkedést illetően különösen azt állítja, hogy Németország a DB AG kizárólagos tulajdonosa, és ellenőrzi a részvényekhez kapcsolódó szavazatokat, ezért a DB AG-t a 2006/111/EK bizottsági irányelv ([39]) értelmében vett közvállalkozásnak kell tekinteni. Németország egyedüli részvényesként képes arra, hogy irányítsa a DB AG forrásainak felhasználását, ami elegendő ahhoz, hogy azokat állami forrásnak lehessen minősíteni. A panaszos továbbá azt állítja, hogy az, hogy ezeket az intézkedéseket Németország állításának megfelelően a DB-csoporton belül keletkezett üzleti nyereségekből finanszírozzák, nem bizonyított, és mindenesetre irreleváns. A 4. intézkedést illetően a panaszos azt állítja, hogy ezt az intézkedést a BEV finanszírozza, amely állami jogalany, és amelynek forrásai állami források.

(96) Másodszor, a panaszos azt állítja, hogy az érintett intézkedések a német államnak tudhatók be. A panaszos megjegyzi, hogy a DB AG közvállalkozás, és adott intézkedés az államnak tudható be, ha úgy tekinthető, hogy a közigazgatási szervek valamilyen módon részt vettek az intézkedés elfogadásában. A panaszos emlékeztet arra, hogy egy adott intézkedés betudhatóságára az ügy körülményeiből és az intézkedés meghozatalának körülményeiből eredő valószínűsítő körülményekből lehet következtetni, beleértve azokat is, amelyekből kiolvasható, hogy valószínűtlen, hogy a közigazgatási szervek nem vettek részt az intézkedés elfogadásában. A panaszos továbbá a következőket állítja:

a) ami az 1. intézkedést illeti, a német állam kifejezetten ösztönözte a DB AG-t arra, hogy fogadja el a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást, minthogy azt az állam a DB AG egyedüli részvényeseként jóváhagyta. Közvetlen bizonyíték van arra, hogy az állam részt vett ebben a döntésben. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás a DB AG részvényesének jóváhagyása nélkül nem fejthetett ki joghatást. Az, hogy – amint azt Németország állítja – a jóváhagyása pusztán formális jellegű, az ítélkezési gyakorlat ([40]) fényében nem releváns. Függetlenül attól, hogy az állam részvényesi jogköre hogyan gyakorolható, a német kormány megakadályozhatta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás elfogadását, ha az nem lett volna megfelelő a számára. Ezenkívül a nyereség- és veszteségátruházásra évente kerül sor, és azt a DB AG felügyelő-bizottsága hagyja jóvá, amely többségében az állami részesedést képviseli;

([39]) A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Analógia útján: a Bíróság 1988. február 2-i ítélete, Kwekerij Gebroeders van der Kooy kontra Bizottság, 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 34. és 36. pont.

b) ami a 2. és 3. intézkedést illeti, a panaszos megjegyzi, hogy bár ezeket az intézkedéseket nem közvetlenül az állam fogadta el, mint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás esetében, az ügy körülményeiből és az intézkedések meghozatalának körülményeiből eredő számos valószínűsítő körülmény utal az állam közreműködésére vagy annak valószínűtlenségére, hogy az állam nem vett részt az intézkedés meghozatalában. Ezek a valószínűsítő körülmények, amelyek az 1. intézkedés betudhatóságának értékelése szempontjából is relevánsak, a következők:

(1) Állításaival ellentétben Németország ellenőrzi a DB Cargót és a DB-csoporthoz tartozó más társaságokat. Ez az ellenőrzés abból ered, hogy a DB Cargo 100 %-ban az állam tulajdonában van, és azt fokozza a DB Cargo és a DB AG között létrejött nyereség- és veszteségátruházási megállapodás, amelynek értelmében a DB Cargo a társaság ügyvezetését a DB AG-nak rendeli alá. Ezt a német állam azon törvényi kötelezettsége is megerősíti, hogy megfelelő mértékű befolyást kell gyakorolnia azon társaságokra, amelyekben részesedéssel rendelkezik, beleértve a közvetett részesedést is, amennyiben a részesedés Németország számára különös politikai vagy pénzügyi jelentőséggel bír ([41]).

(2) Állításaival ellentétben Németország ellenőrzi a DB AG tevékenységeit, mivel az állam jelöli ki a DB AG felügyelőbizottsága tagjainak felét, amely pedig kinevezi az igazgatóságot, és ezzel olyan befolyási láncot hoz létre, amely tükrözi az állam 100 %-os részesedését és meghatározó befolyását. A felügyelőbizottság tagjai az államnak benyújtott jelentésekben mentesülnek a nyilvánosan működő részvénytársaságokra alkalmazandó általános titoktartási kötelezettség alól ([42]), és feladataik ellátása során figyelembe kell venniük Németország különleges érdekeit ([43]).

(3) Németország állításai, amelyek szerint a 2. és 3. intézkedés üzletviteli döntések, amelyek nem érintik a DB AG részvényesét (sem közvetlenül a közgyűlésen, sem a felügyelőbizottságon keresztül), nem hihetőek, tekintettel a DB AG költségvetésére gyakorolt lehetséges pénzügyi hatásukra. A PCGK rendelkezéseivel ([44]) összhangban ugyanis az alapvető jelentőségű ügyletekhez és a társaság üzleti tevékenységére és vagyoni, pénzügyi vagy jövedelmi helyzetére jelentős hatást gyakorló egyéb igazgatósági döntésekhez a felügyelőbizottság engedélyére van szükség.

(4) A német állam ahhoz fűződő érdeke, hogy a DB-csoporttól osztalékot kapjon, azt jelzi, hogy az állam minden bizonnyal részt vett a 2. és 3. intézkedésben.

(5) Németország állításaival ellentétben a DB AG nem csupán magánjogi társaság, amely a legnagyobb fokú szabadságot és részvényesektől való függetlenséget élvezi. Éppen ellenkezőleg, a BHO és a PCGK vonatkozó rendelkezései értelmében az állam köteles aktívan befolyást gyakorolni a DB AG-ra a közérdek biztosítása érdekében. Emellett a PCGK azokra a társaságokra, amelyekben a német állam részesedéssel rendelkezik, több olyan konkrét kötelezettséget hárít, amelyek túlmutatnak a magánvállalkozásoktól elvárható kötelezettségeken (beleértve a felelős és etikailag megalapozott magatartást, a társaság erőforrásainak gazdaságos és fenntartható felhasználását, az állami támogatásokra vonatkozó uniós jog tiszteletben tartását). Végül a DB AG folyamatos és feltétel nélküli állami támogatásban részesül, és ezért tevékenységét nem a magánszereplőkkel fennálló szokásos versenyfeltételek mellett gyakorolja, ami az állami befolyás további jele.

c) A 4. intézkedést illetően a panaszos azt állítja, hogy az a DBGrG törvényi rendelkezéseiből ered, és ezért az államnak tudható be.

([41]) A Bundeshaushaltsordnung (szövetségi költségvetési rendelet, a továbbiakban: BHO) 65. §-a (1) bekezdésének 3. pontja, valamint a Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (az állami vállalatok irányításáról szóló törvénykönyv, a továbbiakban: PCGK) 15. és 19. §-a, 34. és 35. o.

([42]) Az Aktiengesetz 394. §-a.

([43]) A BHO 65. §-a (1) bekezdésének 3. pontja, valamint a PCGK 15. és 19. §-a.

([44]) A PCGK 16. §-a.

(97) Harmadszor, a panaszos azt állítja, hogy az érintett intézkedések gazdasági előnyt biztosítanak a DB Cargo számára. A panaszos különösen a következőket állítja:

a) ami az 1. intézkedést illeti, Németország nem szolgáltatott olyan releváns információt vagy bizonyítékot, amely igazolná, hogy a DB AG részvényeseként, nem pedig a közhatalom gyakorlójaként járt el, következésképpen a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a teszt alkalmazható, a panaszos azt állítja, hogy nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a DB AG-hoz a lehető legközelebbi helyzetben lévő magánszereplő az alkalmazandó feltételek mellett valóban nyereség- és veszteségátruházási megállapodást kötne egy olyan leányvállalattal, mint a DB Cargo. E tekintetben a panaszos felhívja a figyelmet a DB Cargo által az 1999 és 2012 között hatályos nyereség- és veszteségátruházási megállapodás idején folyamatosan elszenvedett veszteségekre, valamint arra, hogy e veszteségek ellenére 2012-ben új nyereség- és veszteségátruházási megállapodást kötöttek, amely sem hatályában, sem összegében nem korlátozott, feltételhez nem kötött megállapodás volt, majd azt 2016-ban és 2018-ban automatikusan megújították. A panaszos megjegyzi továbbá, hogy a 2012-ben rendelkezésre álló piaci adatok alapján és tekintettel az éves veszteségfedezésre, nem volt kilátás nyereség elérésére. Végezetül a panaszos rámutat arra, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást elfogadták és hatályban tartották, jóllehet Németország rendelkezett a szükséges mérlegelési mozgástérrel ahhoz, hogy először is ne kössön ilyen megállapodást, és hogy azt bármikor felmondja. Ezenkívül a panaszos megjegyzi, hogy Németország azzal, hogy a 3. intézkedéssel összefüggésben azt állította, hogy a DB AG és a DB Cargo a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás meglétének köszönhetően azonos hitelminősítéssel rendelkezik, elismerte a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásnak a DB Cargo minősítésére gyakorolt pozitív hatását, és így azt, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás előnyt biztosít a DB Cargo számára;

b) ami a 2. intézkedést illeti, Németország azon állítását, hogy a csoporton belüli szolgáltatásokat szokásos piaci feltételek mellett nyújtják, semmilyen gazdasági elemzés nem támasztja alá, és valójában annak ellentmondanak a hivatalosan közzétett információk;

c) ami a 3. intézkedést illeti, semmilyen bizonyíték nem támasztja alá Németország azon állítását, amely szerint a DB Treasury által a DB Cargo részére nyújtott kölcsönök szokásos piaci feltételeken alapulnak. Ennek az állításnak ugyanis ellentmondanak a DB AG nyilvánosan hozzáférhető integrált jelentései, amelyekből az következik, hogy az érintett kölcsönöknek nem volt célja, hogy a DB AG számára nyereséget termeljenek. Ezenkívül a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásnak köszönhetően a DB Cargót a hitelminősítő intézetek ugyanabba a hitelminőségi csoportba sorolják, és így jobb hitelminősítésben részesül;

d) ami a 4. intézkedést illeti, a DB Cargo köztisztviselők foglalkoztatásával kapcsolatos, a magánszektorbeli munkavállalók költségeihez viszonyított többletköltségei nem jelentenek a DB Cargo számára olyan rendkívüli terhet, amelyet az állam anélkül kompenzálhatna, hogy az állami támogatást jelentene. Az ilyen többletköltségek nem minősülnek az általános rendszertől való korábbi eltérés (kettős eltérés) költségei kompenzációjának, és az intézkedés nem minősül általános gazdasági érdekű szolgáltatás *Altmark*-kritériumoknak megfelelő kompenzációjának sem. A BEV beavatkozásai tehát előnyt biztosítanak a DB Cargo számára.

4. NÉMETORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

4.1. Általános jellegű bevezető észrevételek

(98) Németország azt állítja, hogy a Bizottság nem tett eleget a támogatás meglétének bizonyítására vonatkozó bizonyítási tehernek, és nem azonosított egyértelműen kétségeket a négy érintett intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően.

(99) Németország azt is jelzi, hogy a német vasúti árufuvarozási piacon a verseny dinamikája elegendő a panaszos azon állításának érvénytelenítéséhez, amely szerint a piacot a DB Cargo javára nyújtott állítólagos állami beavatkozásból eredő versenytorzulás jellemzi. Németország különösen arra mutat rá, hogy a DB Cargo versenytársai folyamatosan növelték piaci részesedésüket Németországban, a 2012. évi 29 %-ról 2022-ben 57 %-ra. Ezzel szemben más tagállamokban a versenytársak piaci részesedése sokkal alacsonyabb: Olaszországban 54 %, Svédországban 51 %, Lengyelországban 50 %, Ausztriában 32 %, Svájcban 31 % és Belgiumban 30 % ([45]).

([45]) A Németország által szolgáltatott adatok az IRG-Rail 9. éves piacfigyelési jelentéséből származnak, 2021. áprilisi 9. IRG-Rail éves piacfigyelési munkadokumentum.

(100) Németország jelzi, hogy növelni kívánja a vasút piaci részesedését a teljes árufuvarozásban, különösen a közlekedés dekarbonizációja céljából. E tekintetben számos horizontális támogatási intézkedést vezettek be a vasúti árufuvarozó vállalkozások számára. Németország szerint a hivatalos eljárás megindítása bizonytalan helyzetet teremt a teljes vasúti árufuvarozási ágazat számára, ami veszélyezteti a dekarbonizáció és a zöld átállás célkitűzéseinek megvalósulását.

4.1.1. *Az érintett intézkedésekre vonatkozó észrevételek*

(101) Németország azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban felsorolt intézkedések egyike sem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

(102) Az 1–3. intézkedést illetően Németország azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő értékelés nincs összhangban az egyetlen gazdasági egység fogalmával.

(103) Németország azzal érvel, hogy az uniós versenyszabályok alkalmazásában az adott csoporthoz tartozó valamennyi társaságot egyetlen vállalkozásnak kell tekinteni ([46]). Amennyiben egy anyavállalat (jelen esetben a DB AG) ellenőrzést gyakorol a 100 %-ban a tulajdonában lévő leányvállalatai (jelen esetben a DB Cargo) felett ([47]), a csoport egészét gazdasági egységnek, tehát egyetlen vállalkozásnak kell minősíteni az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében ([48]). E tekintetben Németország arra is hivatkozik, hogy az anyavállalatok és leányvállalatok közötti versenykorlátozó megállapodások mentesülnek az EUMSZ 101. és 102. cikkének alkalmazása alól ([49]). Németország hivatkozik továbbá a kapcsolt vállalkozásoknak a 651/2014/EU bizottsági rendelet ([50]) I. melléklete 3. cikke (3) bekezdésének első albekezdésében, valamint az 1407/2013/EU bizottsági rendelet ([51]) 2. cikkének (2) bekezdésében és (4) preambulumbekezdésében szereplő fogalommeghatározására.

(104) Németország továbbá azzal érvel, hogy egyetlen precedens sem támasztja alá a Bizottságnak a tisztán csoporton belüli ügyletek állami támogatási jog szerinti vizsgálatára vonatkozó megközelítését, és hogy az uniós ágazati szabályozási követelmények (különösen a 2012/34/EU ([52]) és az (EU) 2016/2370 irányelv ([53])) és azok nemzeti jogba való átültetése ténylegesen kizárja az integrált vasúti társaságokon belüli jogellenes keresztfinanszírozást.

(105) Németország továbbá azt állítja, hogy a Bizottság érvelése ellentétes az EUMSZ 345. cikkében foglalt semlegesség elvével. Ennek az az oka, hogy a magánvállalkozások szabadon alakíthatják ki csoporton belüli teljesítési jogviszonyaikat, és nem kell betartaniuk az eljárás megindításáról szóló határozatban meghatározott korlátokat. Ha a jövőben a Bizottság (csak) a közvállalkozások tekintetében az összes csoporton belüli megállapodást és ügyletet az állami támogatásokra vonatkozó jogszabályok fényében és – a jelen ügyhöz hasonlóan – általános gyanú és indokolási kötelezettség mellett értékelné, ez súlyos hátrányt jelentene az állami tulajdonban lévő vállalkozások számára.

([46]) Például: a Törvényszék 2004. október 14-i ítélete, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG kontra Bizottság, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, 50. pont.

([47]) A Bíróság 2009. szeptember 10-i ítélete, Akzo Nobel és társai kontra Bizottság, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) A Bíróság 1984. november 14-i ítélete, Intermills kontra Bizottság, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, 9. és azt követő pontok.

([49]) A Bíróság 1996. október 24- i ítélete, Viho kontra Bizottság, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, 16. pont; a Bíróság 2000. október 16-i ítélete, Stora Kopparbergs Bergslags kontra Bizottság, C-286/98, ECLI:EU:C:2000:630, 26. és azt követő pontjai; a Bíróság 1983. október 25-i ítélete, AEG kontra Bizottság, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, 47. és azt követő pontok.

([50]) A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) A Bizottság 1407/2013/EU rendelete (2013. december 18.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). A (4) preambulumbekezdés kimondja, hogy „*[a] Szerződésben meghatározott versenyszabályok alkalmazásában vállalkozásnak minősül minden, gazdasági tevékenységet folytató jogalany, akár természetes, akár jogi személy, függetlenül annak jogállásától és finanszírozása módjától. A Bíróság kimondta, hogy a (jogilag vagy ténylegesen) ugyanazon jogalany által irányított valamennyi gazdálkodó egységet egy és ugyanazon vállalkozásnak kell tekinteni*."

([52]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve (2016. december 14.) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról (HL L 352., 2016.12.23., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. A DB Cargo éves veszteségeinek kompenzálása a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján (1. intézkedés)

(106) Németország azt állítja, hogy az 1. intézkedés nem tartalmaz állami forrásokat, mivel a DB Cargo veszteségeit a DB-csoporton belül elért üzleti nyereség fedezi. Ahhoz, hogy a magánforrások, például a DB-csoport üzleti nyeresége állami forrásnak minősüljön, bizonyítani kell, hogy ezek a pénzeszközök folyamatosan állami ellenőrzés alatt maradnak, és így az illetékes nemzeti hatóságok rendelkezésére állnak ([54]). E tekintetben Németország a Bíróságnak az (EU) 2016/1208 bizottsági határozatra ([55]) vonatkozó ítéletére ([56]) is hivatkozott.

(107) Ezenkívül Németország azt állítja, hogy a DB Cargo veszteségeinek fedezéséről szóló határozat nem tudható be az államnak, noha az állam részt vett a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésében a közgyűlésen leadott szavazatok révén, amelyek lehetővé tették a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötését. Németország szerint a jelen ügyben nem teljesülnek a betudhatóság meghatározásához használt kritériumok. E tekintetben Németország részletesebben kifejti az eljárás megindításáról szóló határozat (65) preambulumbekezdésében ismertetett érveit:

a) A DB AG-t magánjogi részvénytársaságként (*Aktiengesellschaft*) jegyezék be, e vállalkozásszervezeti forma a felső vezetés (és a felügyelőbizottság) számára szabadságot és a részvényesek utasításaitól való függetlenséget biztosít (a közgyűlés nem utasíthatja az igazgatóság tagjait vagy a felügyelőbizottság tagjait). Ennek megfelelően az állam nem ellenőrzi a DB AG ügyvezetési határozatait, amelyeket az igazgatóság fogad el. Az igazgatóságnak nem tagjai kormányképviselők. Emellett a felügyelőbizottság 20 tagja közül csak néhányan kormányképviselők (jelenleg három ilyen tagja van, és a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírásakor is három ilyen tagja volt). Ezenkívül a DB Cargo igazgatóságában sem voltak kormányképviselők, és a DB Cargo felügyelőbizottságában is csak két kormányképviselő volt (egy a Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztériumból, egy pedig a Szövetségi Gazdasági és Éghajlat-politikai Minisztériumból). A DB Cargo közgyűlésében az egyedüli részvényes a DB AG volt.

b) Az ilyen megállapodások megkötése, amelyet az *Aktiengesetz* szabályoz, a magánjog hatálya alá tartozó vállalatcsoportokban bevett gyakorlat. A DB AG a vállalatokra vonatkozó bevett gyakorlatot követte.

c) Míg Németország elismeri, hogy a szövetségi kormány DB AG közgyűlésében részt vevő képviselője hozzájárulását adta a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásnak a DB Cargóval való megkötéséhez, Németország azt állítja, hogy ez nem indokolja a határozat államnak való betudhatóságát. A szövetségi kormány képviselője azzal, hogy jóváhagyta a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötését a közgyűlésben, kizárólag az AktG szerinti részvényesi minőségében járt el, ugyanolyan módon, mint amely a magánvállalatokra vonatkozik (az AktG 293. §-a). Ezenkívül az állam valamely intézkedéshez való hozzájárulása önmagában nem alapozhatja meg a betudhatóságot. Ellenkező esetben adott jogügylet bármilyen állami jóváhagyása következtében a jogügylet „állami" intézkedésnek minősülne. A betudhatóság csak akkor állapítható meg, ha a közigazgatási szervek proaktívan részt vettek ezen intézkedés elfogadásában, vagy azt előírták.

d) Németország szerint a Bizottság az *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ügyben megerősítette azt az álláspontot, hogy egy közvállalkozás által egy leányvállalat javára hozott intézkedések nem minden esetben tudhatók be az államnak ([57]). Ez az ügy többek között a portugál államvasutak, a Comboios de Portugal (CP) és annak 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata, az EMEF közötti tőkeinjekciókra, garanciákra, csoporton belüli hitelfelvételekre, valamint árubeszerzésre és szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződésekre vonatkozott.

([54]) A Bíróság 2020. december 10-i ítélete, Commune di Milano kontra Bizottság, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 30. pont; 2019. március 28-i ítélete, Németország kontra Bizottság, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, 58. pont.

([55]) A Bizottság (EU) 2016/1208 határozata (2015. december 23.) az Olaszország által a Tercas bank számára nyújtott SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN) állami támogatásról (HL L 203., 2016.7.28., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([56]) A Bíróság 2021. március 2-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország és társai, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([57]) A Bizottság (EU) 2021/2182 határozata (2020. március 6.) SA.41727. (2016/C.) (korábbi 2016/NN.) (korábbi 2015/CP.) számú, az Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) javára hozott intézkedésekről (HL L 444., 2021.12.10., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Ezenkívül a közgyűlés határozatán alapuló, államnak való betudhatóság azt követelné meg, hogy az állam képes legyen arra, hogy jóváhagyás hiánya ([58]) okán megakadályozhassa az intézkedést, ami nem áll fenn. A DB AG még nyereség- és veszteségátruházási megállapodás hiányában is átruházhatta volna nyereségét és veszteségét. A nyereséget a DB Cargo egyszerű részvényesi határozat alapján is átruházhatná a DB AG-ra. A DB Cargo veszteségeit a DB AG bármikor kompenzálhatná további tőkeinjekciókkal, például a tőketartalékba való apporttal. A DB AG ilyen intézkedései nem érintenék az államot, hanem tisztán csoporton belüli intézkedések lennének. Ez még inkább érvényes a nyereség- és veszteségátruházási megállapodáson alapuló egyedi veszteségkompenzációkra. Ennek az az oka, hogy azokra az állam közreműködése nélkül került sor. Azokat az AktG 302. §-ában foglalt jogi követelményeknek megfelelően és az egyedi határozatoktól függetlenül, automatikusan hajtották végre.

f) A szövetségi költségvetési törvénykönyv (*Bundeshaushaltsordnung* – BHO) 65. §-ának a 65. § (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett (2) bekezdésében foglalt jogi kötelezettség (lásd a(z) […] preambulumbekezdést), amely alapján az államnak jóvá kellett hagynia a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötését, szintén nem utal a betudhatóságra, mivel a BHO rendelkezései „a szövetségi kormány befolyásának megváltozására" („*Änderung des Einflusses des Bundes*"), és így kizárólag a megállapodás irányítási részére vonatkoznak, nem pedig a nyereségek és veszteségek automatikus átruházásáról szóló részre. Ezzel összefüggésben Németország kifejti továbbá, hogy bár gyakran egyetlen megállapodásban egyesítik őket, mint a DB Cargo esetében, az irányítási megállapodások és a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások két különböző típusú megállapodást alkotnak. Mindenesetre a követelmény nem jelent jogilag kötelező erejű, független állami jóváhagyási követelményt az állami tulajdonú vállalkozás, jelen esetben a DB AG számára.

g) A DB AG feletti állam felügyelet módjából nem következik a közigazgatási szerveknek a DB AG feletti olyan mértékű felügyelete, amely a betudhatóságot valószínűsítő körülményként releváns lenne. Egyetlen közigazgatási szerv sem gyakorol közigazgatási felügyeletet a DB AG és leányvállalatai ügyvezetése felett, különösen:

a) A Szövetségi Vasúti Hivatal (*Eisenbahn-Bundesamt* – EBA) tevékenysége a tervezés jóváhagyásával, a járműjóváhagyással és a biztonsággal kapcsolatos konkrét feladatokhoz kötődik. Ezenkívül az EBA tevékenységei a magán vasúti társaságokra is kiterjednek.

b) A Szövetségi Hálózati Ügynökség (*Bundesnetzagentur* – BNetzA) mint illetékes szabályozó hatóság a vasúti szabályozási követelményeknek mind a szövetségi, mind a nem szövetségi vasútiinfrastruktúra-társaságok általi betartását kíséri figyelemmel.

c) A Szövetségi Számvevőszék (*Bundesrechnungshof*) tevékenysége a szövetségi kormányhoz, valamint annak költségvetési és gazdasági irányításához kapcsolódik (beleértve a szövetségi kormány magánjogi társaságokban fennálló részesedéseire vonatkozó tevékenységeit is).

d) A Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztérium nem gyakorol közigazgatási felügyeletet a DB AG és leányvállalatai „vállalatirányítása" felett. A minisztérium irányítja a szövetségi kormány közlekedéspolitikáért felelős szakminisztériumának munkáját, és felelős érte. A szövetségi kormány részvényesi minőségében jár el a részesedések Szövetségi Digitális és Közlekedési Minisztériumban történő kezelése révén. Ez magában foglalja a jogok és kötelezettségek (magán)részvényesként történő gyakorlását.

e) A Bundestag mint jogalkotó szerv nem gyakorol közigazgatási felügyeletet a DB AG felett. Nyomonkövetési tevékenysége a szövetségi kormány intézkedéseire vonatkozik, csakúgy, mint bizottságainak munkája.

(108) Ezenfelül a vasúti árufuvarozási üzletág „közlekedéspolitika" szempontjából vett „stratégiai jelentősége" nem indokolja az államnak való betudhatóság megállapítását, mivel a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötése nem szolgált szakpolitikai célkitűzéseket vagy törvény végrehajtását. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás gazdasági jelentősége sem igazolhat ilyen megállapítást.

(109) Végezetül, ha a DB AG mint állami tulajdonú vállalat nem használhat olyan eszközt, amelyet a magánvállalkozások is széles körben használnak, az hátrányos megkülönböztetést jelentene az állami tulajdonú vállalatokkal szemben a magántulajdonban lévő vállalatokhoz képest, és ellentétes lenne az EUMSZ 345. cikkében foglalt semlegesség elvével.

([58]) A Bíróság 1988. február 2-i ítélete, Van der Kooy és társai kontra Bizottság, C-67/85, C-68/85 és C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 36. pont.

(110) Németország továbbá azt állítja, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás nem tartalmaz gazdasági előnyt.

(111) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodások a csoportok közös strukturális elemei. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodások megkötése és végrehajtása szokásos piaci magatartásnak minősül. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodások a *Vertragskonzern* létrehozásának általános tervezési eszközei Németországban a vállalatcsoportok, különösen a magánvállalatok számára ([59]). Németország szerint a német részvényindexben (*Deutscher Aktienindex* DAX) képviselt társaságok rendszeresen használnak nyereség- és veszteségátruházási megállapodásokat. A hivatalos társaságiadó-statisztikák azt is mutatják, hogy Németországban a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások gyakoriak, és széles körben használatosak. A hivatalos statisztikák szerint a 2017-es adómegállapítási időszakban a vállalatcsoportok ([60]) a teljes társaságiadó-bevétel közel 50 %-át adták. Németország emellett felhívja a figyelmet a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások adóhatásaira (lásd a (43) preambulumbekezdést).

(112) Németország továbbá megismétli, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás gazdasági hatásai, azaz a nyereség és a veszteség átruházása, ilyen megállapodás nélkül is elérhetők lennének.

(113) Németország hivatkozik továbbá a DB-csoporton belüli éves pénzügyi tervezésre (a középtávú tervek e tervezés részét képezik). A DB AG által a csoporthoz tartozó társaságokra vonatkozóan várt eredményeket a tervezési fordulók részeként határozzák meg. A DB AG-nak a csoporthoz tartozó társaságokkal – és így a DB Cargóval – szembeni egyedi jövedelmezőségi várakozásai például a következőképpen jelennek meg:

a) A DB AG a csoporthoz tartozó társaságok valamennyi új beruházására vonatkozóan a piaci beruházási költségen felüli megtérülési célt határoz meg.

b) A csoporthoz tartozó társaságok igazgatósági tagjai díjazásának szintje a szóban forgó társaság eredményétől függ. Ezek az eredmények a rövid és a hosszú távú teljesítményt egyaránt magukban foglalják.

c) Ha a csoporthoz tartozó társaságok nem érik el a DB AG által elvárt jövedelmezőségi célokat, a DB AG a felső vezetés leváltásának lehetőségével is élhet.

d) E stratégia végrehajtását pontosan a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás irányítási eleme teszi lehetővé.

(114) Németország azt is állítja, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondásának állítólagos elmulasztása nem minősül támogatásnak, mivel a felmondás mellőzése nem minősül cselekvésnek, és ezért nincs „ténylegesen végrehajtott intézkedés” ([61]). Ezért a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás támogatási jellege értékelésének a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésén kell alapulnia.

(115) Tekintettel a nyereséggel kapcsolatos helyzet jelentős javulására vonatkozó várakozásokra, Németország azzal érvel, hogy a saját hosszú távú érdekéből eljáró magánrészvényes is elfogadta volna a DB Cargo időközi veszteségeit. Németország egy korábbi ügyre hivatkozik, amelyben a Bizottság nem látott gazdasági előnyt az érintett társaság tekintetében egy olyan esetben, amikor az anyavállalata nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján többéves kompenzációt nyújtott a veszteségért ([62]).

(116) Ezenkívül figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a DB-csoport a múltban tőkét injektált a DB Cargóba, vagy nyereségre tett szert a DB Cargótól. Az a magánrészvényes, aki már beruházott egy társaságba, a kockázatértékelését a meglévő részesedéssel nem rendelkező befektetőtől eltérően végzi el. Azt tehát, hogy az anyavállalat korábban gazdaságilag részt vett a DB Cargóban, figyelembe kell venni a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során.

([59]) A *Vertragskonzern*ben, azaz a megállapodásokon alapuló csoportban az irányítási megállapodás rögzíti az ellenőrző társaság azon jogát, hogy iránymutatásokat bocsásson ki az ellenőrzött társaság számára.

([60]) A német adójog által meghatározott csoportok (*Organschaften*).

([61]) Lásd: a Bíróság 2012. június 6-i ítélete, EDF kontra Bizottság, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, 83. pont.

([62]) A Bizottság (EU) 2015/506 határozata (2014. február 20.) a Németország által a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH és különböző légitársaságok tekintetében hozott SA.15376 (C 27/07) (korábbi NN 29/07) számú intézkedésekről (HL L 89., 2015.4.1., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Németország szerint továbbá egy magánszereplő is megtérítette volna a DB Cargo veszteségeit. Ennek az az oka, hogy a középtávú tervben szereplő eredmény-előrejelzések alapján minden esetben várható volt, hogy a DB Cargo közép- és hosszú távon ismét nyereségessé válik (lásd az (55) preambulumbekezdést). Az előrejelzések mindig a piaci és üzleti fejlemények hiteles és megalapozott értékelésén alapulnak (lásd az (55) preambulumbekezdést). Ezenkívül a DB Cargo csak 2006-ban, 2007-ben és 2008-ban több mint félmilliárd EUR nyereségre tett szert, és azt átruházta a DB AG-ra.

(118) Németország szerint számos oka van annak, hogy a gazdasági helyzet még nem javult a várakozások szerint, többek között:

a) 2010 óta a vasúti árufuvarozási piac növekedése jelentősen alacsonyabb volt, mint az előző évtizedben, ellentétben a DB Cargo és a külső szakértők eredeti várakozásaival.

b) Ugyanakkor a piaci fejlemények lényegesen volatilisebbek voltak.

c) A 2010-es években tovább gyorsult a teheráru-struktúra hatása. Ennek eredményeként a vasúti árufuvarozásban hagyományosan nyereségforrásnak számító iparágak (szén, ércek, ásványolaj, acél) ügyfelei fokozatosan kisebb részt képviseltek a termékösszetételben.

d) Mivel a DB Cargo tényezőköltségei ugyanebben az időszakban jelentősen emelkedtek, nem utolsósorban az erőteljes szakszervezeti bérigények miatt.

e) A verseny által előidézett volumenveszteségek mellett a DB Cargo azért is elveszett vagy nem szerzett be mennyiségeket, mert a termelés minősége nem volt kielégítő.

(119) Ezenkívül a DB Cargo az elmúlt években számos programot indított a jövedelmezőség fenntartható javítása érdekében (e programok némelyikét az (57) preambulumbekezdés említi).

(120) Németország továbbá azt állítja, hogy az, hogy a középtávú tervek nyereségre vonatkozó várakozásai nem valósultak meg a várt időszakon belül vagy mértékben, főszabály szerint irreleváns, mivel a teszt szempontjából az egyetlen döntő tényező a szóban forgó intézkedés elfogadásának időpontjában rendelkezésre álló információkon és előre látható fejleményeken alapuló előzetes értékelés.

(121) Az előzetes jövedelmezőségi elemzésekkel kapcsolatban Németország azt állítja, hogy szokatlan jövedelmezőségi elemzést vagy üzleti tervet készíteni a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásokkal kapcsolatban. Ehelyett a DB AG és a DB Cargo közötti folyamatos koordináció célja a nyereséges üzleti tevékenység biztosítása.

(122) Németország továbbá azt állítja, hogy az EDF-üggyel összefüggő ítélkezési gyakorlatból nem következik jövedelmezőségi elemzésekre vagy üzleti tervekre vonatkozó követelmény, mivel i. az EDF-ügy tőkeinjekcióra vonatkozott, és ii. azzal a kérdéssel foglalkozik, hogy a végrehajtott intézkedést a részvényesként eljáró államnak kell-e tulajdonítani ([63]).

(123) Ezenkívül a hivatalos vizsgálat során Németország két gazdasági jelentést nyújtott be arról, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megfelel egy piaci magánszereplő magatartásának. A 2023. június 8-án (a továbbiakban: az első E.CA-jelentés) és 2023. augusztus 28-án (a továbbiakban: a második E.CA-jelentés) benyújtott jelentéseket az E.CA Economics független gazdasági tanácsadó készítette. Mindkét jelentés előzetes perspektívát alkalmazott, még akkor is, ha a vizsgálat tárgyát képező időszakot követő eljárások céljaira készítették őket.

([63]) Lásd: a Bíróság 2012. június 6-i ítélete, EDF kontra Bizottság, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, 81. pont.

(124) Az első E.CA-jelentés a Németország által a vizsgálat során benyújtott bizonyítékok minőségi értékeléséből áll. Számba veszi i. a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások elterjedtségét, ii. az ilyen megállapodások előnyeit (irányítás, adózási egység), iii. a DB Cargóra vonatkozó teljesítménycélokat is magában foglaló, csoportszintű pénzügyi tervezés meglétét, iv. a középtávú terveket mint a nyereséggel kapcsolatos várakozásokat bemutató tervezési eszközt (beleértve a tervek tartalmának részletes ismertetését), v. példákat a tervezett nyereség és a ténylegesen felmerült veszteségek közötti eltérések okaira, valamint vi. a kontrafaktuális forgatókönyvben a potenciális veszteségekre való hivatkozást (hivatkoznak az egyes kocsi üzletág megszüntetésekor felmerülő kilépési veszteségekre). Összességében a jelentés megállapítja, hogy a Németország által a vizsgálat során szolgáltatott bizonyítékok azt mutatták, hogy a DB Cargo piacgazdasági szereplőként járt el.

(125) A második E.CA-jelentés a következőket tartalmazza:

a) A 2017-től a Covid19-világjárványig tartó időszakra vonatkozó utólagos kvantitatív értékelés. Az értékelés előzetes szemszögből, 2017-től történő kontrafaktuális összehasonlításon alapul; a DB Cargo középtávú előrejelzését (2018–2022) veti össze a veszteséges egyes kocsi szegmens bezárására vonatkozó alternatív forgatókönyvvel. Az alternatív forgatókönyvre vonatkozó feltételezések az SWL-tanulmányon alapulnak. A teszthez a 2017. évi középtávú terv pénzügyi adatait és az SWL-tanulmányban modellezett kilépési forgatókönyvet cash flow-kká alakították át.

b) A 2020-as világjárvány évétől az átalakítási terv kidolgozásáig tartó időszakban (lásd a (175) és azt követő preambulumbekezdéseket) a DB AG és a DB Cargo magatartásának egy összehasonlítható helyzetben lévő magánpiaci szereplő magatartásával való összhangjának kvalitatív elemzése (a változó piaci viszonyokkal összefüggésben).

(126) Az alapforgatókönyv (2017. évi középtávú terv) és a kontrafaktuális forgatókönyv (az egyes kocsi szegmensből való kilépés) összehasonlításához a DB AG vonatkozásában az adózás utáni, a vállalat számára elérhető szabad cash flow-t (FCFF) alkalmazták. A feltüntetett adóhatások az IFRS-nek megfelelően az EBT eredményén alapulnak, és az a feltételezés vonatkozik rájuk, hogy az 50 %-os veszteségek 30 %-os adókulcs mellett veszteség-előrevitelként számolhatók el, valamint a veszteség-előrevitel miatti pozitív eredmény körülbelül 12 %-os tényleges adókulcs mellett az adott pénzügyi évben. Ami az SWL-tanulmányon alapuló kontrafaktuális forgatókönyvet illeti, mivel a tanulmányt 2019-ben rendelték meg, a forgatókönyvet két évvel, 2017-re kellett előrehozni. Továbbá, mivel az SWL-tanulmány a nettó nyereségen alapult, a pénzügyi hatást FCFF-fé alakították át.

(127) A két forgatókönyv összehasonlítása érdekében a cash flow-kat 2017-re diszkontálták adózás utáni 6,0 %-os WACC-kulcs alkalmazásával (amint az a DB 2017. évi konszolidált éves jelentésében szerepel) a 9. táblázat szerint, amely összehasonlító leírást tartalmaz.

9. táblázat

Az alapforgatókönyv és az alternatív forgatókönyvek pénzügyi eredményeinek összehasonlítása (FCFF-ben)

(millió EUR)

	2018–2022	2023-tól	2018-tól
Alapforgatókönyv	[…]	[…]	[…]
Alternatív forgatókönyv	[…]	[…]	[…]
Deltatényező	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Növekedési ráta	[…]		

Forrás: a Németország által benyújtott második E.CA-jelentés.

(128) Az összehasonlítás eredménye alapján a jelentés arra a következtetésre jut, hogy a DB AG és a DB Cargo magatartása az egyes kocsi fuvarozás középtávú tervezésnek megfelelő és az alternatív forgatókönyv feltételezései szerinti folytatása tekintetében akként minősíthető, hogy összhangban van egy összehasonlítható helyzetben lévő magánpiaci szereplő magatartásával. A jelentés négy érzékenységet is tartalmaz: i. a tendencia megfordulása időzítésének ingadozása az alapforgatókönyvben, ii. a választékgazdaságosság csökkenése az egyes kocsi szegmens és más szegmensek között, iii. a várható áremelkedések csökkenése, valamint iv. az elbocsátandó személyzet foglalkoztatási időszakának ingadozása. Az alternatív forgatókönyv egyik érzékenységi forgatókönyv esetében sem lenne gazdaságilag előnyösebb az alapesetnél.

(129) A Covid19-világjárvány (2020. évvel kezdődő) időszakának (és az azt követő időszaknak) a kvalitatív értékelését illetően a jelentés emlékeztet a DB Cargo ügyvezetésében és stratégiájában 2020-ban bekövetkezett változásokra (az „Erős Cargo" növekedési stratégia). Emlékeztet továbbá a stratégia kudarcára. A jelentés kifejti továbbá, hogy míg a DB Cargo a 2021. évi középtávú tervében már több mint 70 %-os valószínűséget feltételezett a következő fő kockázatok tekintetében: i. a pontossági követelmények teljesítéséhez kapcsolódó keresletcsökkenés, ii. a világjárvánnyal összefüggésben megnövekedett félvezetőhiány miatti keresletcsökkenés, valamint iii. a sztrájkok fogyasztói lojalitásra gyakorolt hosszú távú hatásai, 2021-ben eleinte nem történt komoly stratégiai irányváltás. A jelentés azonban azzal érvel, hogy ez a magatartás összhangban volt azzal, amit egy összehasonlítható helyzetben lévő magánpiaci szereplő tanúsított volna, tekintettel a nagy fokú tervezési bizonytalanságra, és arra, hogy a vezetőség 2022-ben az átalakítási terv megrendelésével reagált a negatív üzleti fejleményekre.

(130) Németország azzal kapcsolatban is érveket nyújtott be, hogy a DB Cargo miért nem csökkentette az egyes kocsi szegmenst, és inkább miért számított az egyes kocsi műveletekhez nyújtott további állami támogatásra. Németország szerint a német kormány 2018-as koalíciós megállapodása („*Koalitionsvertrag*") kifejezetten kimondta a vasúti árufuvarozás közúti fuvarozással szembeni versenyképességének általános megerősítésére és az egyes kocsi forgalom életképességének előmozdítására irányuló törekvéseket. Emellett a tényszerű fejlemények azt mutatják, hogy indokolt volt az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott állami támogatás növelésére vonatkozó elvárás, mivel Németország 2023-ban úgy döntött, hogy egyedi állami támogatási programot vezet be az egyes kocsi fuvarozás tekintetében ([64]).

4.1.1.2. A csoporton belüli szolgáltatások árazása (2. intézkedés)

(131) Németország rámutat arra, hogy a 2. intézkedést nem határozták meg egyértelműen, mivel a „csoporton belüli szolgáltatások" fogalma félreérthető, minthogy magában foglalhat minden, a DB-csoporton belül nyújtott, csoporton belüli szolgáltatást, beleértve a DB Cargótól eltérő társaságok részére és által nyújtott szolgáltatásokat is.

(132) A (106) preambulumbekezdésben is ismertetett okok miatt Németország azt állítja, hogy azt intézkedést nem állami forrásokból finanszírozták, mivel a csoporton belüli szolgáltatások nyújtása a DB AG belső folyamata, és azt a DB AG saját üzleti forrásaiból finanszírozzák.

(133) Ezenkívül a szolgáltatások kialakítására és végrehajtására vonatkozó döntés nem tudható be az államnak. A szolgáltatások kialakításában egyetlen állami képviselő sem vett részt, mivel a DB AG igazgatóságának szervezeti aktusáról volt szó, amely tisztán társaságon belüli aktus volt.

(134) Németország továbbá azt állítja, hogy egyetlen állami képviselő sem vesz részt a csoporton belüli szolgáltatások végrehajtására vonatkozó konkrét döntésekben. E tekintetben emellett különbséget kell tenni a szolgáltatási és a csoportfunkciók között:

a) A DB-csoportban a szóban forgó megállapodás pénzügyi volumenétől függően a döntéseket kizárólag az adott társaságok illetékes hierarchikus szintjei hozzák meg (beleértve a feltételek meghatározását is). A csoporton belüli szolgáltatási megállapodások ezért vezetői döntéseken alapulnak. A DB AG részvényese sem közvetlenül a közgyűlésen, sem pedig a felügyelőbizottságon keresztül nem vesz részt ezekben a döntésekben.

([64]) Jóváhagyta az SA.108800. (2024/N.) számú, a vasúti árufuvarozás támogatása (egyes kocsi fuvarozás és vagoncsoportos szállítóvonatok) ügyben hozott, 2024. május 21-i C(2024) 3488 final bizottsági határozat (HL C, C/2024/3976, 2024.6.25., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Ami a csoportfunkciók ellátását illeti, kezdettől fogva nincsenek szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodások. Ezért az állami képviselőknek a csoportfunkciók ellátására vonatkozó vállalati döntésekbe való bevonására sem vonatkozik külön kapcsoló elv. A megfelelő szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodások hiányából egyértelműen következik a csoportfunkciók jellege. Ezek elsősorban a csoport ügyvezetését szolgálják, nem pedig a csoport társaságaiét.

(135) Németország emellett felhívja a figyelmet a (107) preambulumbekezdésben foglalt, az 1. intézkedés államnak való betudhatóságára vonatkozó érvekre, hogy tovább érveljen amellett, hogy a 2. intézkedés sem tudható be az államnak.

(136) Németország azt is állítja, hogy a csoporton belüli szolgáltatások nyújtása nem részesíti gazdasági előnyben a DB Cargót. Mivel Németország különbséget tesz a szolgáltatási és a csoportfunkciók között, külön-külön érveket hoz fel a gazdasági előny hiányára vonatkozóan. Németország azonban előzetesen kifejti, hogy a szolgáltatási és csoportfunkciók kialakítása és végrehajtása szokásos piaci magatartás. E funkciók holdingszinten történő központosítása jelentős szinergiákat teremt, javítja a folyamatminőséget, és támogatja az egységes vállalatirányítást.

(137) A DB-csoporton belüli szolgáltatási és csoportfunkciók DB Cargo számára történő ellátására vonatkozó különös feltételeket illetően Németország a következőket állítja:

a) A szolgáltatási funkciókat piaci feltételek mellett, szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodások alapján számlázzák ki a csoporthoz tartozó társaságoknak. Ami a szolgáltatási funkciókat illeti, a DB-csoport az integrált jelentésében kifejezetten kötelezettséget vállal arra, hogy a szokásos piaci feltételek elvével összhangban jár el. A DB integrált jelentésében semmi nem utal arra, hogy a DB AG bármilyen más módon nyújt szolgáltatásokat, mint piaci feltételek mellett. Ezenkívül az ügyletek nagy számára tekintettel aligha lenne lehetséges, vagy a nem piaci árképzésre vonatkozó bizonyítékok hiányában legalábbis aránytalan lenne részletesen kifejteni minden egyes csoporton belüli szolgáltatási jogviszony piaci megfelelőségét.

b) A csoportfunkciók tekintetében Németország kifejti, hogy azért van szükség különbségtételre, mivel a csoportfunkciók nagyrészt csak a csoportot szolgálják. E tekintetben a csoportfunkciók nem nyújtanak szolgáltatást a csoporthoz tartozó társaságok számára. Amennyiben azonban az egyes csoportfunkciók a csoport társaságait is szolgálják, a csoport nem szab meg külön árazást a csoporthoz tartozó társaságokkal szemben. A csoporthoz tartozó társaságok esetleges költségmegtakarításait azonban figyelembe veszik a csoport egyes társaságokra vonatkozó nyereség-előrejelzéseiben.

4.1.1.3. A DB Treasury által nyújtott kölcsönök kedvező finanszírozási feltételei (3. intézkedés)

(138) A 3. intézkedést illetően Németország azt állítja, hogy a (85) preambulumbekezdésben ismertetett okok miatt a DB AG Treasury által a DB Cargo részére nyújtott kölcsönöket nem állami forrásokból finanszírozzák.

(139) Németország szerint továbbá a DB AG Treasury létrehozásáról szóló döntés és az egyedi kölcsönök nyújtására vonatkozó egyedi döntések nem tudhatók be az államnak, mivel:

a) A DB AG Treasury létrehozásában egyetlen állami képviselő sem vett részt. Ellenkezőleg, a DB AG igazgatóságának szervezeti aktusáról volt szó, amely tisztán társaságon belüli aktus volt. A központi pénztár létrehozása és kezelése ügyvezetési feladat.

b) Az állami tisztviselők nem vesznek részt a DB AG Treasury által nyújtott kölcsönökre vonatkozó egyedi döntésekben sem. A DB-csoport szabályai szerint csak a DB AG pénzügyi osztályának pénzügyi és pénztári vezetője dönt a csoporton belüli hitelfelvételről.

(140) Németország emellett felhívja a figyelmet a (107) preambulumbekezdésben foglalt, az 1. intézkedés államnak való betudhatóságára vonatkozó érvekre, hogy tovább érveljen amellett, hogy sem a DB AG Treasury létrehozása, sem az egyedi kölcsönökről szóló döntések nem tudhatók be az államnak.

(141) Németország továbbá azzal érvel, hogy a DB AG Treasury által a DB Cargo részére nyújtott egyedi kölcsönök nem biztosítanak gazdasági előnyt a DB Cargo számára az alábbi okok miatt:

a) A központi pénztár megléte megfelel a csoportok szokásos piaci magatartásának. Központi pénztárakat például szinte minden, a német DAX részvényindexben szereplő ipari és kereskedelmi társaság használ. A DB AG Treasury sajátos kialakítása szintén megszokott a piacon. Más csoportok szintén egy központi pénztárban vonják össze például a számla-összevezetés és/vagy a rövid lejáratú lekötött hitelezés részeként lehívható rövid lejáratú hitelkeretek lehetőségeit, valamint a csoport társaságainak nyújtott hosszú lejáratú hiteleket.

b) A DB AG és a DB Cargo között létrejött hitelmegállapodások egyedi hitelfeltételeit a szokásos piaci feltételek szerint határozzák meg, a piac, a lejárat és a kockázat függvényében. Konkrétan:

(1) A piactól való függés azt jelenti, hogy az adott időpontban a tőkepiacon kialkudott kamatlábak képezik a kamatlábak kiszámításának alapját. Az aktuális kamatlábak információs szolgáltatóktól, például a Refinitivtől vagy a Bloombergtől származnak.

(2) A lejárattól való függés azt jelenti, hogy egy hozamgörbe (pl. EUR-swapgörbe) segítségével minden egyes törlesztést figyelembe vesznek a súlyozott átlagos kamatlábnak az adott futamidő kamatlába alapján történő kiszámításakor.

(3) A kockázattól való függés azt jelenti, hogy a hozamgörbe kamatlábaira vonatkozó prémiumokat hitelképesség szerint differenciálják. A prémiumokat általában havonta és jelentős piaci mozgások után állapítják meg, és az információs szolgáltatók „hitelgörbéiből" (azaz az azonos minősítésű társaságok finanszírozási feltételeiből) származtatják.

(142) Ami a kockázati prémiumot illeti, a DB-csoport infrastrukturális társaságainak hitelképességi díja lényegében a DB AG pénz- és tőkepiaci hitelmarzsainak felel meg (azaz többek között a szövetségi kormány tulajdonjogát figyelembe véve). A nem infrastrukturális társaságok hitelmarzsai magasabbak, ami a mutatóalapú hitelminősítést és a tőkepiacon jegyzett hitelmarzsokat tükrözi. Például csak az infrastrukturális ágazat élvezi az állami tulajdonból eredően a minősítésjavulásából származó előnyöket (az úgynevezett kormányzati emelő hatás).

(143) A DB Cargo nem részesül a hitelminősítés e javulásából. Legjobb esetben is az önálló hitel-visszafizetési képességgel (SACP, Standard &Poor's) vagy az alapszintű adósminőség-értékeléssel (BCA, Moody's) értékelhető, ahol a tulajdonosi struktúra irreleváns. A csoportoknál megszokotthoz hasonlóan a társaságokat hitelképességi osztályokba sorolják. Ha nyereség- és veszteségátruházási megállapodás van hatályban, akkor a csoport SACP-jának vagy BCA-jának hitelképességi osztályába sorolják a társaságokat. A hitelminősítés során egy bank is figyelembe venné az anyavállalat hitelképességét nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megléte esetén.

(144) A csoportoknál szokásos piaci gyakorlattal összhangban van, hogy a DB Cargo kölcsöneit nem fedezik biztosítékkal. A DB AG részvényesként mind tőkeszolgáltatóként, mind hitelezőként működik. A kölcsönök biztosítékkal való fedezése csak formális, de nem kiegészítő anyagi biztosítékot nyújtana a DB AG-nak. Minden érdemi eszközértékesítéshez a DB AG előzetes jóváhagyására lenne szükség.

(145) Egy másik szempont, amely a csoporton belüli biztosítékkal történő fedezés ellen szól, a részvényesi kölcsön fizetésképtelenség esetén fennálló rangsorával kapcsolatos, mivel a részvényesi kölcsönök alárendeltek a követelések összes többi kategóriájának, azaz még az alárendelt követelések rangsorában is a legutolsó helyet foglalják el.

(146) Ezenkívül a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a kölcsön ugyanazon csoporthoz tartozó két társaság közötti ügylet, és ezért sajátos stratégiai megfontolások és szinergiahatások állnak fenn.

4.1.1.4. A DB Cargo által foglalkoztatott köztisztviselők díjazásának a BEV általi részleges fedezése (4. intézkedés)

(147) A 4. intézkedést illetően Németország beadványai a szelektív előny feltételére összpontosítanak.

(148) Németország azt állítja, hogy a 4. intézkedés célja kezdettől fogva az volt, hogy a DB AG magántársaságot mentesítse a köztisztviselők díjazásának sajátos szerkezetéből és szintjéből eredő személyzeti kiadások terhe alól. Németország azt állítja továbbá, hogy a DBGrG 21. §-ának (1) bekezdésében és 23. §-ában meghatározott „als-ob-Kosten" elv alapján a DB AG a BEV-nek olyan költségeket fizet, amelyek megegyeznek az abban az esetben a DB AG-nál felmerülő költségekkel, ha a DB AG beosztott tisztviselők helyett a munkaerőpiacról venne fel munkavállalókat. Németország azt állítja, hogy a DB Cargo időben teljesített minden kifizetést a DB AG részére a számára kirendelt munkavállalók után ([65]), és számos példát hoz fel az „als-ob-Kosten" elvnek a DB Cargón belüli gyakorlati alkalmazására, valamint átadta a DB AG-nál felmerült kiadásokról szóló független könyvvizsgálói jelentéseket, amelyek bizonyítják, hogy az egy konkrét szakmai helyzetben (életkor, képzettség, fizetési csoport) lévő szerződéses munkavállalókkal kapcsolatos kiadások szintje megfelel a hasonló szakmai helyzetben lévő beosztott tisztviselők után a BEV számára megtérítendő költségek szintjének ([66]).

(149) Németország továbbá azt állítja, hogy az intézkedés időben és hatályát tekintve egyaránt korlátozott, és egy folyamatosan zsugorodó munkavállalói sokaságra vonatkozik, és arra a következtetésre jut, hogy az intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel nem mentesíti a DB Cargót olyan terhek alól, amelyeket rendes körülmények között egy vállalkozásnak viselnie kell. Éppen ellenkezőleg, az intézkedés a DB Cargót olyan túlzott költségek alól mentesíti, amelyeket más magán vasúti társaságoknak nem kell viselniük. Ezt megerősíti az, hogy a BEV által alkalmazott tisztviselőket nemcsak a DB AG-hoz, hanem a DB AG leányvállalataival versengő más vállalkozásokhoz is beosztanak. Ilyen helyzetben a BEV az „als-ob-Kosten" elvet tartalmazó egyedi megállapodás alapján a beosztott tisztviselők piaci ár feletti költségeit veszi át.

(150) Végezetül Németország azt állítja, hogy a Németország által a német vasutak átalakítását követően elfogadott személyzeti rendszer szintén megfelel a piacgazdasági szereplő elvének. A szövetségi kormány ugyanúgy járt el, mint egy piacgazdasági szereplő, amikor olyan rendszert hozott létre, amelyben az elbocsátott, képzett vasúti köztisztviselőket piaci áron a piacra kikölcsönözték. A rendszer lehetővé tette az állam számára, hogy megossza a magasan képzett munkavállalók díjazásának és nyugdíjának terhét, és mérsékelje az állami eszközökre (jelen esetben a szövetségi költségvetésre) nehezedő nyomást.

(151) Németország másodlagosan azt állítja, hogy a 4. intézkedés létező támogatásnak minősül, és mindenesetre összeegyeztethető a belső piaccal.

4.1.1.5. *Létező támogatásként* érintett intézkedések

(152) 2023. május 17-i és szeptember 26-i levelében Németország alternatív érvelést terjesztett elő, amely szerint amennyiben az eljárás megindításáról szóló határozatban említett intézkedéseket végül állami támogatásnak kell tekinteni, azokat az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([67]) (a továbbiakban: eljárási rendelet) 1. cikkének b) pontja értelmében létező támogatásnak kell minősíteni.

([65]) Ezeket a kifizetéseket a DB AG részére teljesítették, amely ezt követően átutalta a pénzt a BEV-nek. Amint azt a német hatóságok tisztázták, a személyzetet a közvetítőként eljáró DB AG-hoz rendelik ki. Ennek megfelelően a DB AG-hoz beosztott tisztviselők személyzeti költségeit a DB AG téríti meg a BEV-nek, és a DB Cargo nem fizet közvetlenül személyzeti költségeket a BEV-nek (lásd a (80) preambulumbekezdést).

([66]) Németország 2023. október 23-i beadványa.

([67]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Németország kitart amellett, hogy ez különösen a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásra vonatkozik. Az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontjával összefüggésben a „létező támogatás módosítása” fogalmának alkalmazásához a tartalomnak a formával szembeni elsődlegessége elvét kell alkalmazni, ami azt jelenti, hogy csak a meglévő intézkedés tartalmának messzemenő módosításai eredményezhetik az intézkedés új támogatásnak való minősítését. Németország e tekintetben az EFTA Felügyeleti Hatóság ([68]) és a Bizottság ([69]) gyakorlatára hivatkozik, és azt állítja, hogy 1999 óta a DB AG-t és a DB Cargót közvetlenül vagy – egy vagy két további leányvállalaton (DB ML és Railion ([70])) keresztül közvetve – azonos nyereség- és veszteségátruházási megállapodások megszakítás nélküli láncolata köti össze. Németország hozzáteszi, hogy a nyereségek és veszteségek felosztásának a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást átható elvekhez hasonló elvei már az 1994-től, azaz a DB AG megalakulásától 1999-ig tartó időszakban is alkalmazandók voltak, amikor a DB AG különböző szervezeti egységeit külön leányvállalatokként jegyezték be, és azokat a nyereség és veszteség átruházásáról rendelkező megállapodásokkal kapcsolták az anyavállalathoz.

(154) Németország szerint a DB-csoport átszervezése kapcsán a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásban 2012-ben és 2016-ban végrehajtott technikai kiigazítások nem befolyásolták e megállapodás tartalmát, és így az EUMSZ 108. cikkének (1) bekezdése szempontjából irrelevánsak. Ez annál is inkább így van, mivel az átszervezésben részt vevő valamennyi társaság 100 %-ban a DB AG ellenőrzése alatt állt, és ezért ugyanahhoz a vállalkozáshoz tartoztak.

(155) Németország továbbá azt állítja, hogy az eljárási rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának második mondatában ([71]) előírt kivétel a jelen ügyben két okból nem alkalmazható. Először is a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás fő eleme, vagyis a DB Cargo veszteségeinek az anyavállalat általi viselése legkorábban 1994 óta létezett, míg elfogadott, hogy e kivétel nem alkalmazható visszaható hatállyal az e rendelet 1999. évi hatálybalépését ([72]) megelőzően fennálló helyzetekre. Másodszor, Németország azt állítja, hogy ez a kivétel nem lépheti túl az EUMSZ 108. cikkének rendelkezéseit, és nem hozhat létre további ügykategóriákat az „új támogatások” tekintetében. Ebben az értelemben kétséges, hogy az eljárási rendelet 1. cikke b) pontja v. alpontjának második mondata bármilyen módon összeegyeztethető-e az elsődleges joggal. Németország továbbá azt állítja, hogy az ítélkezési gyakorlat ezt a kivételt csak azokra az esetekre korlátozza, amelyekben előre látható volt, hogy a piac liberalizálását követően az intézkedés támogatássá válik. Ezenkívül ez a rendelkezés csak azokban az esetekben lenne alkalmazandó, amikor egy tevékenységet az uniós jog egy előre meghatározható határidővel nyit meg a verseny előtt. Ezért nem lenne alkalmazható az árufuvarozási piac liberalizációja esetében, ahol számos különböző nemzeti és európai szintű intézkedés járult hozzá a piac hosszú időn keresztül (2003–2007) történő megnyitásához.

(156) Németország szerint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás létező támogatásnak való minősítése azzal a következménnyel járna, hogy a Bizottságnak le kellene zárnia a hivatalos vizsgálati eljárást. Mivel ugyanis a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás egyedi támogatás, nem pedig program, a Bizottság nem lenne abban a helyzetben, hogy az eljárási rendeletnek a létező támogatási programokra vonatkozó eljárást szabályozó VI. fejezete értelmében megfelelő intézkedéseket javasoljon és kényszerítsen ki.

([68]) Az EFTA Felügyeleti Hatóság 082/23/COL határozata (2023. május 31.) a norvégiai vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szerződésekkel kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról, (182) és azt követő bekezdések, valamint (250) és azt követő bekezdések.

([69]) Németország különösen az SA.30481. számú, az Agence France-Press (AFP) számára nyújtott illegális állami támogatás ügyben 2014. október 20-án hozott bizottsági határozatra (HL C 20., 2018.1.19., 1. o.); az SA.18957. számú, közszolgálati műsorszolgáltatók finanszírozása Németországban ügyben 2007. április 24-én hozott bizottsági határozat (HL C 185., 2007.8.8., 1. o.) (196) preambulumbekezdésére; valamint az SA.21395. számú, a V RT finanszírozása ügyben 2008. február 27-én hozott bizottsági határozat (HL C 143., 2008.6.10., 1. o.) (118) preambulumbekezdésére hivatkozik.

([70]) Németország kifejti, hogy a Railiont a DB Cargo európai partnervasutak előtti megnyitásának eszközeként hozták létre.

([71]) Az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja szerint a „létező támogatás” olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a belső piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá. Egyes intézkedéseknek egy tevékenység az uniós jog általi liberalizálását követő támogatássá válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek létező támogatásnak.

([72]) Németország az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendeletre (HL L 83., 1999.3.27., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj) hivatkozik.

4.1.2. *Az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatos megjegyzések*

4.1.2.1. Németország megjegyzései az ERFA észrevételeivel kapcsolatban

(157) Németország azt állítja, hogy az ERFA észrevételei megerősítik, hogy a német vasúti árufuvarozási ágazat rendkívül versenyképes, és hogy az elmúlt években a magán versenytársak folyamatosan növelték piaci részesedésüket. Ezek az észrevételek cáfolják a panaszosnak az érintett intézkedések versenyellenes hatásaira vonatkozó állításait. Németország hozzáteszi, hogy az EUMSZ 345. cikkéből, amely tiltja a vállalkozások tulajdonlási kritériumon (állami vagy magán) alapuló megkülönböztetését, az következik, hogy az állami támogatási szabályok végrehajtása nem eredményezheti a csoporton belüli jogviszonyok szervezési eszközeinek (nyereség- és veszteségátruházási megállapodások, csoporton belüli szolgáltatások vagy kölcsönök nyújtása) de facto tilalmát, amely csak a közvállalkozásokra vonatkozna.

4.1.2.2. Németország megjegyzései a panaszos észrevételeivel kapcsolatban

(158) Németország a panaszos észrevételeinek felépítését követi, és az *állami források felhasználásának* feltételével kapcsolatban azt állítja, hogy az 1–3. intézkedés a DB-csoport üzleti bevételeinek felhasználásával jár, amelyek nem állami források. A magánjog alapján létrehozott kereskedelmi vállalkozások üzleti bevételeinek állami forrásként való minősítése nem alapulhat kizárólag az állam részvényesi pozícióján. Azt kell bizonyítani, hogy az állam meghatározó befolyásának gyakorlása révén képes ellenőrizni a pénzeszközök felhasználását ([73]). Németország megismétli az EUMSZ 345. cikkén alapuló érvelését (lásd a (105) preambulumbekezdést).

(159) A betudhatóságot illetően Németország elismeri, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás létrehozását a szövetségi kormány képviselője hagyta jóvá a DB AG közgyűlésében. A valamely intézkedéshez való állami hozzájárulás azonban nem elegendő az EUMSZ 107. cikke szerinti betudhatóság megállapításához ([74]), mivel az ítélkezési gyakorlat megköveteli annak bizonyítását, hogy a közigazgatási szervek aktívan részt vettek az intézkedés elfogadásában, vagy hogy az intézkedést előírták a vállalkozással szemben, vagy arra utasították a vállalkozást, hogy meghatározott módon járjon el ([75]). Ezenkívül a betudhatóság nem állapítható meg azon az alapon, hogy a DB AG éves és konszolidált éves beszámolóit a felügyelőbizottság jóváhagyja, mivel i. az ilyen jóváhagyás nem jár a veszteségek kiegyenlítésébe való beleegyezéssel, és ii. a kormány felügyelőbizottságban való képviselete túl kicsi ahhoz, hogy hatékonyan befolyásolja e szerv döntéseit.

(160) A 2. és 3. intézkedéssel kapcsolatban Németország megismétli, hogy ezen intézkedések államnak való betudhatósága nem alapulhat kizárólag azon, hogy az állam 100 %-os részesedéssel rendelkezik a DB AG-ban. Németország azt állítja, hogy egyetlen állami képviselő sem vett részt ezen intézkedések elfogadásában. Közelebbről, a DB AG alapszabálya és a DB AG felügyelőbizottságának eljárási szabályzata értelmében a 2. és 3. intézkedéshez hasonló intézkedéseket nem kell jóváhagyni, és azokat a felügyelőbizottság valójában nem is hagyta jóvá.

(161) Németország hozzáteszi, hogy a 2. és 3. intézkedés betudhatósága nem vezethető le a panaszos által felsorolt tényezőkből. Először is, a német államnak a DB-csoporttól származó osztalékhoz fűződő állítólagos tisztán pénzügyi érdeke nem utal arra, hogy az állam részt vett volna a két intézkedésben. A részvényes pénzügyi érdeke soha nem szerepelt az ítélkezési gyakorlatban a betudhatóság szempontjából releváns kritériumként, és helyesen, mivel ez azt jelentené, hogy a vállalat szervei által hozott bármely döntés az államnak tudható be, mivel bármely döntés hatással lehet a részvényes pénzügyi érdekeire.

([73]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294; 2004. április 29-i ítélete, Görögország kontra Bizottság, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239; 2003. május 8-i ítélete, Olaszország és SIM 2 Multimedia kontra Bizottság, C-328/00 és C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) A Bíróság 2021. március 2-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország és társai, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154; a Törvényszék 2021. december 15-i ítélete, Oltchim kontra Bizottság, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) A Bíróság 2017. szeptember 13-i ítélete, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 20. pont; a Törvényszék 2021. szeptember 22-i ítélete, DEI kontra Bizottság, T-639/14 RENV, T-352/15 és T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Németország hivatkozik továbbá az (EU) 2021/2182 határozatra.

(162) Németország azt állítja továbbá, hogy a 2. és 3. intézkedés betudhatósága sem a BHO 65. §-ából, sem a PCGK rendelkezéseiből nem vezethető le, mivel ezek a jogi aktusok egyszerűen kiegészítik az azon társaságok ügyvezetésére és felügyeletére vonatkozó törvényi rendelkezéseket, amelyekben a szövetségi állam részesedéssel rendelkezik, és nem támasztanak a társasági jog közös szabályain túlmutató követelményeket a műveletek jóváhagyására vonatkozóan.

(163) Végezetül Németország úgy véli, hogy a panaszos által hivatkozott egyéb betudhatósági tényezők irrelevánsak vagy érthetetlenek.

(164) Ami az előnnyel kapcsolatos feltételt illeti, Németország azt állítja, hogy a Bizottságra hárul annak bizonyítása, hogy a piacgazdasági magánbefektető kritériumának alkalmazási feltételei teljesülnek-e, vagy sem. Ha a Bizottság nem rendelkezik az annak eldöntéséhez szükséges bizonyítékokkal, hogy egy magánbefektető meghozta volna-e a szóban forgó intézkedéseket, a tagállam nem szenvedhet hátrányt ([76]). A tagállamnak csak abban az esetben kell objektív és ellenőrizhető bizonyítékok alapján bizonyítania, hogy a szóban forgó intézkedést részvényesként, nem pedig közhatalmi szervként hozta meg, ha a piacgazdasági szereplő kritériumának alkalmazhatósága vitatott.

(165) Németország továbbá azt állítja, hogy a panaszos tőkeinjekciókkal kapcsolatos ítélkezési gyakorlatra hivatkozik, amelyek esetében jövedelmezőségi elemzéseket vagy üzleti terveket alkalmanként a magánszektorban is végeznek. Ezzel szemben az olyan eszközök esetében, mint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás, amelyek a csoport semleges, strukturális elemét képezik, nem végeznek előzetes jövedelmezőségi elemzéseket, és nincs értelme annak. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás elfogadása előtt elvégzett jövedelmezőségi elemzés hiánya ezért nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy az állam magatartása összhangban volt-e egy piaci magánszereplő magatartásával. Végezetül Németország megjegyzi, hogy a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a vizsgált tényekkel egyidejű vonatkozó középtávú terveket, amelyek magukban foglalják a DB Cargo jövedelmezősége elkövetkező években várható alakulásának mélyreható elemzését.

(166) Konkrétabban az 1. intézkedést illetően Németország úgy véli, hogy a panaszos helytelenül összpontosítja észrevételeit arra a tényre, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást 2012-ben megújították az állandó veszteségek és a nyereség kilátásának állítólagos hiánya ellenére. Ennek során a panaszos nem veszi figyelembe, hogy i. a DB Cargo 2006 és 2008 között 500 millió EUR-t meghaladó nyereséget ruházott át a DB AG-ra, ii. a 2009-es veszteségek a pénzügyi válság közvetlen következményei voltak, és a következő években a DB Cargo sikeresen mérsékelte őket (2010: –148 millió EUR, 2011: –100 millió EUR, 2012: –31 millió EUR), iii. a 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodást a jövedelmezőség helyreállásának reményében kötötték meg, amelyre a középtávú tervekben is számítani lehetett, iv. a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást nem elszigetelten, hanem olyan eszköznek kell tekinteni, amely lehetővé teszi egy leányvállalat veszteségeit az egész csoport szintjén kiegyenlítő adózási egység létrehozását.

(167) A 2. intézkedést illetően Németország a „csoporton belüli szolgáltatások” fogalmának kétértelműségére vonatkozó észrevételeire hivatkozik, és megismétli az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben a szolgáltatási funkciók és a csoportfunkciók közötti különbségtételre és az azok árazására vonatkozóan kifejtett érveit.

(168) A 3. intézkedést illetően Németország azt állítja, hogy a panaszos állításai helytelenek. Németország azt állítja, hogy a DB AG és a DB Cargo közötti hitelmegállapodásokat piaci feltételek mellett kötötték meg, és e tekintetben megismétli az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben kifejtett érveit. Németország továbbá azt állítja, hogy az, hogy a DB Cargo állami tulajdonban van, nem befolyásolja azon kölcsönök feltételeit, amelyekre a DB Cargo szerződést kötött.

(169) A 4. intézkedést illetően Németország megismétli az „als-ob-Kosten” elv végrehajtásával kapcsolatos érveit, amelyeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben fogalmazott meg. Németország továbbá azt állítja, hogy a jelen ügy különbözik a C-211/15. P. sz., *Orange/France Télécom kontra Bizottság* ügytől. Közelebbről, a jelen ügytől és a DB AG-tól eltérően a France Télécom alacsonyabb társadalombiztosítási járulékokat fizetett, mint versenytársai.

([76]) Németország Kokott főtanácsnok Commune di Milano kontra Bizottság ügyre vonatkozó indítványára (C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, 98. pont) hivatkozik.

(170) Németország vitatja a panaszos eljárási kérdésekre vonatkozó érveit is. Németország azt állítja, hogy nem szükséges felfüggeszteni a vitatott négy intézkedést, mivel azok nem tartalmaznak állami támogatást. Másodlagosan Németország azt állítja, hogy az intézkedések létező támogatások, és megismétli az ezzel kapcsolatban a 2023. május 17-i és szeptember 26-i levelében kifejtett érveket.

4.1.3. *Összeegyeztethetőség a belső piaccal*

(171) Németország azt állítja, hogy az érintett intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak, ezért összeegyeztethetőségük kérdése nem merül fel. Németország másodlagosan azzal érvel, hogy a négy vitatott intézkedés létező támogatásnak minősül, és az összeegyeztethetőségükkel kapcsolatos kérdéseket az eljárási rendelet VI. fejezetében meghatározott keretek között kell megvizsgálni.

(172) Kiegészítő érvként Németország és a DB AG/DB Cargo úgy döntött, hogy a DB Cargót olyan gazdasági átalakítási tervnek veti alá, amely Németország véleménye szerint egyidejűleg megfelel a Bizottság megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatása (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) ([77]) értelmében vett szerkezetátalakítási terv követelményeinek.

4.1.4. *A DB Cargo szerkezetátalakítási terve*

4.1.4.1. A szerkezetátalakítási terv leírása és a szerkezetátalakítási támogatás alátámasztása

(173) 2022 júliusában a DB Cargo AG igazgatósága és a DB AG igazgatósága úgy határozott, hogy elindítja a végül az átalakítási tervvel végződő folyamatot azáltal, hogy tanácsadó céget bízott meg a DB Cargo három üzleti szegmensére (irányvonatos fuvarozás, egyes kocsi fuvarozás és kombinált fuvarozás) vonatkozó átalakítási stratégia kidolgozására annak érdekében, hogy a társaságot három év alatt szilárd gazdasági alapokra helyezze. 2022 szeptemberében a DB Cargo AG igazgatósága és a DB AG igazgatósága a Roland Bergert választotta ki tanácsadóként az átalakítási stratégia kidolgozására. Az átalakítási terv DB Cargo általi elindítása a társaság előtt álló jelentős kihívásokra adott szükséges válasz volt.

(174) 2023. október 30-án, majd azt követően különböző aktualizálások révén Németország a jelen eljárás keretében benyújtotta a már végrehajtás alatt álló tervet a Bizottságnak annak érdekében, hogy azt a Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett szerkezetátalakítási tervként értékelje.

4.1.4.1.1. A DB Cargo szerkezetátalakítási terve

4.1.4.1.1.1. A DB Cargo átalakítási tervének áttekintése

(175) Németország kifejti, hogy a DB Cargo átalakítási tervének célja, hogy hosszú távon megerősítse a DB Cargo pozícióját annak érdekében, hogy képes legyen a szükséges mértékben hozzájárulni a DB AG vállalati céljainak eléréséhez. A cselekvési terv a következő jelmondattal összhangban készült: „Európának erős vasúti logisztikai szolgáltatóra van szüksége. Az éghajlat védelmében és a fenntartható gazdaságért.” Ily módon Németország elvárja, hogy a DB Cargo jelentősen hozzájáruljon a vasút modális részesedésének növeléséhez a német és az európai közlekedési piacon, miközben javítja saját gazdasági fenntarthatóságát is.

(176) Németország kifejti, hogy a jövedelmezőség és a versenyképesség elérése érdekében a DB Cargo át fogja alakítani üzleti modelljét. Átalakításra van szükség, mivel a rendkívül összetett közös termelési rendszer a jelenlegi infrastruktúra keretében nem tudott rugalmasan reagálni a fogyasztók igényeire. Ennek eredményeként csökkent a termelékenység, és jelentős további pénzügyi terhek merültek fel, ami drasztikusan befolyásolta a nyereséget. Németország azt állítja továbbá, hogy a DB Cargónak át kell alakulnia ahhoz, hogy ismét nyereségessé és versenyképessé váljon. Annak érdekében, hogy a DB Cargo gyorsabban tudjon reagálni ezekre a kihívásokra és az ügyfelek igényeire, Németország kifejti, hogy a DB Cargo úgy fogja átalakítani üzleti modelljét, hogy kisebb, koncentráltabb üzleti területek alakuljanak ki. Ez a testreszabás üzleti ágazatokon/ügyfélcsoportokon alapul. Ebben az összefüggésben az egyes kocsi szegmens továbbra is szoros szolgáltatáscserét folytat majd valamennyi ilyen üzleti ágazattal/ügyfélcsoporttal.

([77]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

(177) Németország jelzi, hogy ezek a koncentráltabb üzleti területek átfogó autonómiában, felelősségben és az üzleti tevékenységükhöz szükséges minden erőforrásban részesülnek. Ez a működési mód várhatóan drasztikusan csökkenti a termelési modell összetettségét, ami vélhetően jelentősen csökkenti a költségeket és javítja a versenyképességet.

(178) A vasúti logisztika területén Németország jelzi, hogy a DB Cargo vasúti logisztikai szolgáltatóként való piaci jelenlétének megerősítése érdekében jelenleg szisztematikusan ágazatspecifikus szolgáltatásokat kínál ügyfelei részére az ügyfelei ellátási láncaiban. Olyan logisztikai megoldásokról van szó, amelyek lényegében vasúti szolgáltatást foglalnak magukban, és azt további modulokkal egészítik ki (például közúti fuvarozás, raktározás és egyéb egyedi logisztikai szolgáltatások).

(179) Tekintettel a jelenlegi általános keretre, az egyes kocsi fuvarozás területe, amely a mai németországi és európai vasúti árufuvarozás kulcsfontosságú eleme, nem üzemeltethető tisztán kereskedelmi alapon, teljes lefedettségű hálózatként. Ennek eredményeként, valamint a DB Cargo átalakítási tervének végrehajtásával Németország arra számít, hogy az egyes kocsi fuvarozást – a 2024. évi szövetségi költségvetésben előirányzott finanszírozást figyelembe véve – a rugalmas árufuvarozási lehetőségek kínálatorientált, szabványosított és reziliens hálózatává fejlesztik tovább, és várhatóan lényegesen költséghatékonyabb módon szervezik meg. Németország továbbá azt állítja, hogy közép- és hosszú távon a rendszer hatékonysága az olyan új technológiákkal is nőni fog, mint a digitális automata központi ütköző (DAC).

(180) Németország kifejti továbbá, hogy a kombinált fuvarozás a vasúti árufuvarozás jövőbeli piaca. Németország jelzi, hogy a DB Cargo a jövőben strukturális intézkedéseket is végre kíván hajtani annak érdekében, hogy versenyképes szolgáltatást tudjon nyújtani.

(181) Ezenkívül Németország kifejti, hogy az átalakítási terv részeként a DB Cargo korszerű, többáramnemű mozdonyokba és új járműtechnológiákba fog beruházni. A digitalizáció és az automatizálás terén elért eredmények miatt Németország arra számít, hogy a DB Cargo sokkal hatékonyabban és gyorsabban lesz képes végrehajtani a vasúti fuvarozás folyamatait, azaz a vonatok összeállítását, a kocsikezelést és -karbantartást, ezáltal növelve versenyképességét.

(182) Németország jelzi, hogy az ügyfelek igényeinek megfelelő korszerű közlekedési berendezéseknek köszönhetően a DB Cargo célja, hogy képes legyen mélyebben integrálódni az ügyfelek logisztikai láncaiba. Németország kifejti, hogy a DB Cargo ezért intenzíven előmozdítja teherkocsijainak fejlesztését.

(183) Németország kifejti, hogy a DB Cargo azzal, hogy a digitalizációra, a költségoptimalizálásra és a fenntarthatóságra összpontosít, arra törekszik, hogy kilábaljon a jelenlegi nehézségeiből, és egyúttal biztosítsa jövőjét az európai vasúti árufuvarozási piac vezető szereplőjeként. Németország ezért azt állítja, hogy az átalakítási tervben felvázolt stratégiai kezdeményezések egyértelmű utat jelentenek az életképesség hosszú távú stabilitás és növekedés révén történő helyreállítása felé.

4.1.4.1.1.2. A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének intézkedései

(184) Németország kifejti, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervet kezdeményezett, amelyet a termelési rendszeren belüli radikális változások, a szegmensek közötti kapcsolatok felbontása, portfólióoptimalizálási intézkedések, házon belüli műveletek helyett partneri együttműködés és alapjaiban kiigazított erőforrásigények jellemeznek.

(185) Németország azt is jelzi, hogy a szerkezetátalakítási terv egyedi intézkedéseit szegmensspecifikus alapon dolgozták ki az egyes kocsi fuvarozási szegmens, az irányvonatos fuvarozási szegmens, valamint a kombinált fuvarozási szegmensen belül a megfelelő tengeri, szárazföldi és fuvarozói részleg tekintetében. Ezenkívül további átfogó szerkezetátalakítási intézkedéseket dolgoztak ki az európai leányvállalatokra, valamint az igazgatási és a termeléssel kapcsolatos általános személyzeti struktúrákra és az irányítótoronyra (Control Tower) fókuszálva ([78]).

([78]) A DB Cargo Control Tower leírását lásd a (237) és az azt követő preambulumbekezdésekben.

(186) Ezzel összefüggésben Németország kifejti, hogy a DB Cargo befejezte a személyzeti költségek csökkentése tekintetében a munkavállalók képviselőivel folytatandó érdekegyeztetés céljából jogilag előírt tárgyalásokat; e személyzeti költségek még mindig évi több mint 100 millió EUR-t tesznek ki az időközben hatályba lépett béremelések után. 2024. október 2-án az egyeztető bizottság közös eredményt ért el, és megállapodott abban, hogy 2023 decemberéhez képest 2026. december 31-ig 4 582 teljes munkaidős munkavállalóval (a munkaerő mintegy 25 %-ával), 2029 decemberéig pedig további 361 teljes munkaidős munkavállalóval csökkenti a munkaerőt, ami összesen 4 943 teljes munkaidős munkavállalóval (a munkaerő mintegy 27 %-ával) történő csökkentést jelent. Németország azt is jelzi, hogy a DB Cargo kezdetben a kombinált fuvarozásra, az igazgatásra és a termeléssel kapcsolatos általános személyzetre és a Control Tower általános személyzetére helyezte a hangsúlyt, és kifejti, hogy a DB Cargo – a szerkezetátalakítási tervének a következő szakaszokban körvonalazott intézkedéseivel összhangban – további figyelmet fog fordítani különösen az egyes kocsi és az irányvonatos fuvarozásra, beleértve a munkaerő-csökkentési kihatásokat is.

10. táblázat

Az egyeztető bizottság 2024. október 2-i ülésének eredményei: A DB Cargo AG teljes munkaidős egyenértékének csökkentése

Teljes munkaidős egyenérték	2023. év vége	2024. év vége	2025. év vége	2026. év vége	2027. év vége	2028. év vége	2029. év vége
Operatív személyzet (vasúti járművezetők, tolatómunkások stb.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Karbantartás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Termeléssel kapcsolatos általános személyzet, beleértve a Control Towert is	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Általános személyzet (IT-t is beleértve)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 29. o.

4.1.4.1.1.3. A szerkezetátalakítási terv intézkedései az egyes kocsi szegmensben

(187) Németország kifejti, hogy a DB Cargónál az egyes kocsi fuvarozás magában foglalja az egyes kocsik és vagoncsoportok különböző feladóktól történő, nemzeti szintű összegyűjtését és leszállítását. Az összegyűjtést követően a kocsikat több szakaszon keresztül távolsági vonatokba kapcsolják össze. Ezt követően a távolsági vonatokat a végső leszállítás előtt vissza kell indítani egyes vagy ráhordó vonatoknak. A rendkívül összetett összekapcsolási folyamat kiterjedt infrastrukturális erőforrásokat, valamint a tervezéshez és a vonatindításhoz szükséges manuális műveleteket és irányítási kapacitást igényel.

(188) Németország azt is jelzi, hogy az egyes kocsi fuvarozás fenntarthatóbb alternatívának tekinthető a közúton, tehergépjárművel szállított kis- és közepes méretű szállítmányokért folytatott közvetlen versenyben. Termelési és üzleti modelljének szerkezetátalakítására, valamint állami támogatási programokra van szükség az egyes kocsi fuvarozási műveletek tehergépjárművekkel végzett fuvarozáshoz viszonyított rendszerszintű hátrányainak leküzdése, valamint a közúti helyett a környezetbarátabb vasúti fuvarozás biztosítása érdekében. Németország ezért azt állítja, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének az egyes kocsi fuvarozásban tervezett intézkedései a hosszú távú életképesség követelményeinek teljesítését és az egyes kocsi fuvarozás versenyképességének növelését célozzák.

4.1.4.1.1.3.1. A szerkezetátalakítási terv 1. intézkedése: Az egyes kocsi szegmens hálózati optimalizálása a tervezés felülvizsgálata révén

(189) Németország kifejti, hogy az egyes kocsi hálózat átalakításának általános célja a) a termelés gyökeres egyszerűsítése és stabilitásának növelése, valamint b) a kereskedelmi kínálat ebből következő szabványosítása.

(190) A jövőbeli termelési modellt illetően Németország azt állítja, hogy személyzetet és berendezéseket rendelnek majd az egyes kocsi szegmenshez, ami gyökeres változást jelent az egyes kocsi, az irányvonatos és a kombinált fuvarozás jelenlegi integrált termeléséhez képest. Németország arra számít, hogy ez a szerkezetátalakítási intézkedés nagyobb stabilitást/rezilienciát eredményez, javítja a minőséget, és olyan költségmegtakarításokat tesz lehetővé, amelyek meghaladják az integrált termelésből eredő szinergiákat, azaz csökkentik a törlési díjakat és növelik az erőforrás-hatékonyságot (pl. kevesebb mozdonyra van szükség). Németország továbbá azt állítja, hogy a DB Cargo hálózatának jövőbeli kialakítása a hosszú távú járatok gyakoriságának növelésére, a rövidebb összeköttetések megszilárdítására és a kocsik útvonalának rugalmasabb tervezésére, azaz az állandó költségek jobb elosztására és a célállomások számának csökkentésére fog összpontosítani.

(191) Németország azt is jelzi, hogy a kereskedelmi kínálat egyre szabványosabb lesz, minimalizálva az egyéni, ügyfélspecifikus kéréseket. Németország továbbá azt állítja, hogy az ügyfélspecifikus rangsorolás szükségességének megszüntetése várhatóan növeli a tolatólétesítmények forgalmát, valamint drasztikusan csökkenti a tervezés és a vonatindítás összetettségét, azaz növeli az általános hatékonyságot.

(192) Németország jelzi, hogy a felülvizsgált hálózat felfuttatása várhatóan 2025-től kezdődik.

4.1.4.1.1.3.2. A szerkezetátalakítási terv 2. intézkedése: Az egyes kocsi szegmens általános termelésoptimalizáló intézkedései

(193) Németország jelzi, hogy a DB Cargo hálózati kialakításával együtt a szerkezetátalakítási terv két átfogó termelésoptimalizáló intézkedést irányoz elő az egyes kocsi műveletek költségeinek javítása érdekében:

a) Az egyes kocsikra vonatkozó jelenlegi ráhordó és oszlatási szolgáltatások felülvizsgálata, azaz a jelenleg gazdaságtalan szolgáltatások átrendezése, leépítése vagy megszüntetése. Németország jelzi, hogy az intézkedés bevezetése már folyamatban van, és az első hatások azonnal várhatók.

b) Energiaköltség-megtakarítás a kevésbé üzemanyag-hatékony dízelüzemű alternatívák helyett kettős üzemmódú mozdonyok használatával. Németország jelzi, hogy ezen intézkedés pozitív hatásai várhatóan 2026-tól jelentkeznek.

4.1.4.1.1.3.3. A szerkezetátalakítási terv 3. intézkedése: Minőségjavítás és alapár-kiigazítási intézkedések az egyes kocsi szegmensben

(194) Németország jelzi, hogy a termelési modell e javulása az ügyfélnek nyújtott szolgáltatás minőségének javulásához (pl. a stabilitás/reziliencia növekedéséhez) vezet. Németország kifejti, hogy a minőség javításával összhangban a DB Cargo árkiigazításokról tárgyal azzal a céllal, hogy i. jobban fedezze a szállítási költségek jelenlegi növekedését, és ii. jobban felmérje az ügyfelek azon hajlandóságát, hogy az egyes kocsi szolgáltatásokért fizessenek. Németország kifejti, hogy a vonatkozó árkiigazítások a tényezőköltség-kompenzáción felüli tényleges alapár-emelések lesznek, és már 2024-ben hatályba lépnek.

4.1.4.1.1.3.4. A szerkezetátalakítási terv egyes kocsi szegmensre vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

11. táblázat

A szerkezetátalakítási terv egyes kocsi szegmensre vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028
Egyes kocsi	Hálózatoptimalizálás a tervezés felülvizsgálata révén	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Általános termelésoptimalizáló intézkedések, amelyek hatással vannak az egyes kocsi fuvarozásra	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Minőségjavítás és alapár-kiigazítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 30. o.

4.1.4.1.1.4. A szerkezetátalakítási terv intézkedései az irányvonatos szegmensben

(195) Németország kifejti, hogy az irányvonatos fuvarozásokat a vasúti iparvágányok/berakodási pontokról és a vasúti iparvágányok/kirakodási pontokról származó mennyiségek közötti közvetlen összeköttetés jellemzi, a vonat-összeállítás megváltoztatása nélkül. Következésképpen az irányvonatok fő teljesítményteényezője a nagy távolságra történő szállítás megfelelő kapacitáskihasználása. Németország jelzi, hogy az irányvonatos szegmensben a DB Cargo a széles körű hálózati lefedettségre összpontosít, különböző fuvarozási formákkal, beleértve az összetettebb logisztikai megoldásokat is. Az alábbiak ismertetik a szerkezetátalakítási terv irányvonatos szegmensre vonatkozó jelentős intézkedéseit, amelyek az intelligens logisztikai szolgáltatóként való működésre történő átállásra összpontosítanak.

4.1.4.1.1.4.1. A szerkezetátalakítási terv 4. intézkedése: Az irányvonatos szegmens logisztikai megoldásai és portfólióoptimalizálás

(196) Németország azt állítja, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási terve az intelligens logisztikai megoldásokra fog összpontosítani az irányvonatos fuvarozás tekintetében (pl. személyre szabott megoldások vagy összetett/határokon átnyúló forgalom), és strukturált portfólió-felülvizsgálatot fog végezni két kulcsfontosságú elem mentén:

a) A termelési koncepciók módosítása, hogy növeljék a hatékonyságot és a minőséget egyaránt, ahol a DB Cargo egyedülálló értékesítési pontot kínálhat.

b) Árdifferenciálás, kiigazított árakkal azon ügyfelek számára, akik nagyobb fizetési hajlandóságot mutatnak, és nagymértékben támaszkodnak a vasúti szolgáltatásokra. Ebben az összefüggésben egyes kiválasztott útvonalak és az egyszerűbb igényű ügyfelek (pl. pont-pont közötti forgalom) kiszolgálását meg lehet szüntetni annak érdekében, hogy a felszabadított erőforrásokat összetettebb/intelligensebb logisztikai megoldásokra használják fel (potenciálisan a partnerekkel), ami magasabb árrésű üzleti tevékenységet eredményez. Németország azt állítja, hogy a DB Cargo a továbbiakban is általában csak a pozitív gazdasági fejlődési kilátásokkal rendelkező forgalmat fogja kiszolgálni. Németország azt is jelzi, hogy a portfólióoptimalizálást azonnal végrehajtják, és a hatások 2024-től kezdődően várhatók.

4.1.4.1.1.4.2. A szerkezetátalakítási terv 5. intézkedése: Az irányvonatos szegmens termelési stabilitásának növelése

(197) Németország kifejti, hogy jelenleg a DB Cargo irányvonatait a más irányvonatokat, a kombinált fuvarozást és az egyes kocsi forgalmat tömörítő integrált termelési rendszerből állítják elő. Németország azt is jelzi, hogy a DB Cargo integrált termeléséből származó potenciális szinergiák gyakran nem valósulnak meg (pl. előre nem látható események, többek között rövid időn belüli infrastruktúra-építési munkálatok, műszaki problémák, az erőforrások rendelkezésre állása miatt), és ezért magasabb tényleges termelési költségekhez vezetnek.

(198) Németország kifejti, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő intézkedés az irányvonatok külön erőforrás-allokációval történő, elkülönített jövőbeli üzemeltetését irányozza elő (hasonlóan az egyes kocsi szegmensre vonatkozó megfelelő intézkedéshez), a függőségek minimalizálása és a termelés minőségének javítása érdekében. Németország jelzi, hogy ennek megfelelően a jelenlegi szerkezetátalakítási terv részeként megállapítják az iparágak, a fogyasztók és a termékek feletti egyértelmű és következetes rendelkezési jogot.

(199) Németország kifejti továbbá, hogy a termelés fokozott stabilitása ([79]) a műszakmodellek rugalmasságát növelő új kollektív szerződések végrehajtása révén egyre gyorsabban valósul meg. A 2023. évi kollektív tárgyalási fordulóban a DB AG és a DB Cargo jelentős mértékű hozzájárulást kapott az Union EVG-től a DB Cargo átalakításának támogatásához, mivel az említett szakszervezet kiterjesztett vasúti járművezetői műszakmodellek lehetőségét teremtette meg, növelve ezáltal a DB Cargo számára a rugalmasságot (e modellekben a vasúti járművezetőket – önkéntesen – többnapos munkaciklusban, több otthontól távoli pihenőidővel – pénzbeli ösztönzés mellett – és hosszabb otthoni pihenőidőkkel osztják be munkavégzésre). Németország jelzi, hogy ez a mérsékelt személyzeti változások, valamint a vasúti járművezetők eredeti helyszíntől független beosztásának lehetősége miatt növeli a termelékenységet. Németország előrejelzése szerint a felülvizsgált DB Cargo termelési rendszer felfuttatása legkésőbb 2025-ben megkezdődik.

4.1.4.1.1.4.3. A szerkezetátalakítási terv 6. intézkedése: Minőségjavítása és a kapcsolódó alapár-kiigazítások az irányvonatos szegmensben

(200) Németország azt állítja, hogy a DB Cargo ügyfeleinek nyújtott szolgáltatások minőségének javítása (pl. a stabilitás növelése) indokolttá teszi majd az árkiigazításokat, amelyeket azzal a céllal tárgyalnak meg, hogy i. jobban fedezzék a szállítási költségek jelenlegi növekedését, és ii. jobban felmérjék az ügyfelek hajlandóságát arra, hogy minőségibb irányvonatos fuvarozási szolgáltatásokért fizessenek. Németország kifejti, hogy a DB Cargo vonatkozó árkiigazításai a tényezőköltség-kompenzáción felüli tényleges alapár-emelések lesznek, és már 2024-ben hatályba lépnek.

4.1.4.1.1.4.4. A szerkezetátalakítási terv irányvonatos szegmensre vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

12. táblázat

A szerkezetátalakítási terv irányvonatos szegmensre vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Irányvonat	Logisztikai megoldások és portfólióoptimalizálás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A termelés stabilitásának növelése (beleértve az új kollektív szerződéseket is)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Minőségjavítás és alapár-kiigazítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 31. o.

([79]) Németország kifejti, hogy a DB Cargo terve az, hogy termelési modelljének teljesítményét és előrejelzéseit egyre következetesebben pontosítsa, még akkor is, ha előre nem látható körülmények miatt egy vagy több bemeneti változót vagy feltételezést meg kellene változtatni.

4.1.4.1.1.5. A szerkezetátalakítási terv intézkedései a kombinált fuvarozási szegmensben

(201) Németország kifejti, hogy a kombinált fuvarozást multimodális szállítás jellemzi, amely a terminálokba vagy kikötőkbe vezető út első és utolsó kilométerén tehergépjárműveket használ, míg a köztes távolsági szakaszokon a vasutat veszi igénybe. A szegmens három alszegmensre oszlik: i. a tengeri kombinált fuvarozás a konténerek kikötők és az adott hátország közötti szállítását, ii. a szárazföldi kombinált fuvarozás az ömlesztettáru-konténerek, félpótkocsik és cserefelépítmények terminálok közötti szállítását, iii. a fuvarozói értékesítések pedig a harmadik személy vasúti fuvarozóknak vagy szállítmányozóknak nyújtott tisztán vontatási szolgáltatásokat foglalnak magukban.

(202) Németország jelzi, hogy az első két szegmensben a szereplők vagy az értéklánc egyes elemeit fedik le (vontatás, terminálüzemeltetés, üzemeltető), vagy integrált üzemeltetőként az értéklánc valamennyi szolgáltatását kínálják. Németország kifejti továbbá, hogy a DB Cargo mind üzemeltetői pozíciót betölt, a leányvállalatán, a TFG-n keresztül a tengeri szegmensben, mind pedig vontatási szolgáltatói pozíciót (nevezetesen maga a DB Cargo). Németország jelzi, hogy a kontinentális szegmensben a DB Cargo ismét vontatási szolgáltató, és emellett üzletrésszel rendelkezik a Kombiverkehr GmbH & Co. KG üzemeltetőben (de nem rendelkezik többségi ellenőrzéssel). A fuvarozói értékesítéssel kapcsolatban Németország jelzi, hogy a DB Cargo tisztán vontatást kínál.

(203) A következő szakasz e három alszegmens mindegyikére vonatkozóan ismerteti a szerkezetátalakítási terv főbb intézkedéseit.

4.1.4.1.1.5.1. A szerkezetátalakítási terv 7. intézkedése: Termelésváltozás a tengeri kombinált fuvarozás alszegmensében

(204) Németország kifejti, hogy a kombinált fuvarozásra használt vonatokat jelenleg egy integrált termelési rendszerből állítják elő, amely egyes kocsi és irányvonatos műveleteket is magában foglal. Az integrált termelésből eredő szinergiák kisebbek, mint a belőle eredő bonyolultság, ami zavarokkal kapcsolatos minőségi problémákhoz és a közvetlen versenytársakéhoz képest megnövekedett erőforrásigényhez vezet (pl. az egyes kocsi vagy az irányvonatos üzletág védelmi vagy szénrakománya az intermodális rakományhoz képest nagyobb prioritást élvez, ami késedelmeket okoz a tengeri kombinált fuvarozásban). Németország jelzi továbbá, hogy a szerkezetátalakítási terv ezért két olyan intézkedést tartalmaz, amelyeket a DB Cargo végre fog hajtani:

a) Külön erőforrásokat (vasúti járművezetők, mozdonyok és teherkocsik) rendelnek a tengeri fuvarozási szegmenshez annak érdekében, hogy javítsák a termelés minőségét, és hogy lehetővé tegyék a termelés rendelkezésre nem állása miatt korábban törölt vonatok előállítását.

b) Az egyeztető bizottság 2024. október 2-án megállapodásra jutott a társaság meglévő munkajogi szabályainak a tengeri kombinált fuvarozás tekintetében történő módosításáról. Ennek eredményeként ugyanolyan mértékű termelékenységnövekedést érnek el, mint azon alternatív átalakítási lehetőség esetében, amely a DB Cargo által nyújtott vontatási szolgáltatás csökkentésére és a vontatási szolgáltatásoknak vontatási leányvállalatokhoz történő áthelyezésére támaszkodik, amelyeknél nagyobb a rugalmasság a munkaszerződéseik terén, és ezáltal nagyobb a vasúti járművezetők termelékenysége (pl. megállás távoli állomásokon, különleges utazásiidő-kompenzáció). Németország kifejti továbbá, hogy e megállapodás 2024. októberi megkötésével a DB Cargo immár képes lesz csökkenteni a saját vasúti járművezetők számát, valamint a termeléssel kapcsolatos általános személyzetet és a Control Tower személyzetét az új munkajogi szabályoknak köszönhetően, ami lehetővé teszi a termelékenység növelését. Ezért a DB Cargónak nem kell tevékenységeit a vontatási leányvállalatokhoz átirányítania.

4.1.4.1.1.5.2. A szerkezetátalakítási terv 8. intézkedése: A tengeri kombinált fuvarozás alszegmensének hálózati kialakítása

(205) Németország kifejti, hogy a DB Cargo jelenlegi hálózati modelljében a TFG tengerhajózási üzemeltető tolatási koncepciókat alkalmaz a forgalom német tengeri kikötők és hátország közötti elosztására, míg a versenytársak kombinált fuvarozási terminálokat. Németország azt állítja, hogy a szerkezetátalakítási terv részeként a TFG útvonaltervezését ennek megfelelően idővel át fogják tenni a kombinált fuvarozási csomóponti terminálokra a rendező pályaudvari műveletek helyett, a vonatok fokozott kihasználása, a vonatok kapacitásának növelése és a konténerek költséghatékonyabb átrakása érdekében. Németország azt is jelzi, hogy a DB Cargo a csomóponti terminálokhoz való szükséges hozzáférés és a menetrendi átmenet miatt 2026-ig tervezi bevezetni az új termelési modellt.

4.1.4.1.1.5.3. A szerkezetátalakítási terv 9. intézkedése: A terminálok integrálása a tengeri kombinált fuvarozás alszegmensében

(206) Németország kifejti, hogy a konténerterminál a kombinált fuvarozás értékláncának fontos része, és hogy a terminálok üzemeltetését a vontatási láncba integráló üzemeltetők képesek jövedelmezőséget elérni. Németország azt is jelzi, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási terve magában foglalja terminálüzemeltetésének a DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) terminálszolgáltatóval való jobb együttműködés révén történő bővítését annak érdekében, hogy a DB Cargo integráltabb termékskálát kínálhasson (pl. konténertárolást is), optimalizálhassa termelését (pl. a vágány- és terminálrésidők jobb összehangolása), valamint szinergiákat tudjon kialakítani azokon a helyszíneken, ahol már üzemeltet raktárakat, és a DUSS terminálüzemeltetése a DB Cargo létesítményei mellett történik.

4.1.4.1.1.5.4. A szerkezetátalakítási terv 10. intézkedése: A portfólió optimalizálása a tengeri kombinált fuvarozás alszegmensében

(207) Németország jelzi, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási terve előirányozza a tengeri közlekedési útvonalak portfóliójának optimalizálását, különös tekintettel az alacsony kereslettel és alacsony jövedelmezőséggel jellemzett útvonalakra, és ennek az intézkedésnek a hatása 2024-ben jelentkezik.

4.1.4.1.1.5.5. A szerkezetátalakítási terv 11. intézkedése: A partnerségek lehetőségeinek értékelése a tengeri kombinált fuvarozás alszegmensében

(208) Németország jelzi, hogy a tengeri piaci szegmensen belül a vonalhajózási fuvarozók és a terminálüzemeltetők vertikális integrációs stratégiákat követnek annak érdekében, hogy növeljék az ügyfélmegtartást, megőrizzék szállítási kapacitásukat és internalizálják az árrést. Németország továbbá azt állítja, hogy a DB Cargo tengerhajózási üzemeltetője, a TFG esetében a versenytársai által végzett ilyen stratégiai fejlesztések volumenveszteség kockázatát hordozzák magukban abban az esetben, ha kulcsfontosságú ügyfeleik, azaz a vonalhajózási fuvarozók a mennyiségeiket olyan versenytársakhoz helyezik át, amelyekkel például a fent említett vertikális integráció keretében kapcsolatba lépnek. Ugyanakkor Németország úgy véli, hogy egy partner befektetése lehetővé teheti a TFG számára a mennyiségek biztosítását és a végső ügyfelekhez való közvetlen hozzáférését. Németország kifejti továbbá, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének részeként jelenleg értékeli az ilyen irányú partnerség lehetőségeit.

4.1.4.1.1.5.6. A szerkezetátalakítási terv 12. intézkedése: A Kombiverkehr átméretezése a szárazföldi kombinált fuvarozás alszegmensében

(209) Németország azt állítja, hogy a DB Cargo részesedéssel (de nem többségi ellenőrzéssel) rendelkezik a Kombiverkehr GmbH & Co. KG-ban (a továbbiakban: KVG), amely a két vezető európai szereplő egyike (az üzletrészek 50 %-a a DB Cargo tulajdonában van, a fennmaradó 50 % pedig több mint 200 szállítmányozóéban). Németország úgy véli, hogy a hosszú távú versenyképesség eléréséhez szükség van a jelenlegi üzleti modell módosítására, amelyben a DB Cargo csak tisztán vontatási szolgáltatásokat nyújtó szolgáltató. Németország kifejti továbbá, hogy 2023 augusztusában közös megbeszélések kezdődtek egy új partnerségalapú üzleti modellről a jövedelmezőség elérése érdekében, de nem vezettek sikeres eredményhez.

(210) Ezzel összefüggésben Németország kifejti továbbá, hogy legkésőbb 2025 januárjáig fokozatosan meg fogják szüntetni azokat a kapcsolatokat, amelyek nem generálják a szükséges árréseket. 2024 harmadik negyedéve óta a KVG vasúti programjának nagy része tekintetében elkezdett harmadik személy vontatási szolgáltatókra váltani annak érdekében, hogy a kombinált fuvarozási szolgáltatásokat kérő szállítmányozók a jövőben is hozzáférjenek a KVG útvonalhálózatának nagy részéhez. Időközben a további veszteségek megfékezése érdekében fokozatosan megszüntették a KVG-n keresztül nyújtott valamennyi olyan DB Cargo-szolgáltatást, amely nem nyújt gazdaságilag életképes perspektívát a DB Cargo számára.

4.1.4.1.1.5.7. A szerkezetátalakítási terv 13. intézkedése: Termelésváltozás a szárazföldi kombinált fuvarozás alszegmensében

(211) Németország kifejti, hogy jelenleg a kombinált fuvarozáshoz használt vonatokat egy integrált termelési rendszerben állítják elő, amely egyes kocsi és irányvonatos műveleteket is tartalmaz, de az integrált termelésből származó szinergiák kisebbek, mint az abból eredő bonyolultság, ami zavarokkal kapcsolatos minőségi problémákhoz és megnövekedett erőforrásigényhez vezet a DB Cargo közvetlen versenytársaihoz képest. Németország azt állítja, hogy ezért a szerkezetátalakítási terv részeként két intézkedés kerül végrehajtásra:

a) Külön erőforrásokat rendelnek a szárazföldi fuvarozási szegmenshez annak érdekében, hogy javítsák a termelés minőségét, és hogy lehetővé tegyék a termelés rendelkezésre nem állása miatt korábban törölt vonatok előállítását.

b) A 2024. október 2-án lezárult érdekegyeztetés során a felek megállapodásra jutottak a társaság meglévő munkajogi szabályainak a szárazföldi kombinált fuvarozás tekintetében történő módosításáról. Ennek eredményeként most ugyanolyan termelékenységnövekedést érnek el, mint a vontatási szolgáltatásoknak a vontatási leányvállalatokhoz történő kiszervezésének alternatívája esetében, amelyeknél nagyobb a rugalmasság a munkaszerződéseik terén, és ezáltal nagyobb a vasúti járművezetők termelékenysége (pl. megállás távoli állomásokon, különleges utazásiidő-kompenzáció), amire eredetileg is törekedtek. Németország kifejti továbbá, hogy e megállapodás 2024. októberi megkötésével a DB Cargo immár képes lesz csökkenteni a saját vasúti járművezetők számát, valamint a termeléssel kapcsolatos általános személyzetet és a Control Tower személyzetét az új munkajogi szabályoknak köszönhetően, amelyek lehetővé teszik a termelékenység növelését 2025-től. Ezért a DB Cargónak nem kell tevékenységeit a vontatási leányvállalatokhoz átirányítania.

4.1.4.1.1.5.8. A szerkezetátalakítási terv 14. intézkedése: Portfólióoptimalizálás a fuvarozói értékesítési alszegmensben

(212) Németország kifejti, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének részeként 2023-ban már megkezdődött a portfólióoptimalizálás azon műveletek esetében, amelyek jelenleg nem biztosítják a szükséges árrést, és amelyek nem nyújtanak gazdaságilag életképes perspektívát. Az alacsony árrésű forgalom, amely nem tudja teljesíteni az előírt árbevétel-arányos üzemi eredményre vonatkozó célkitűzést, és/vagy ahol az ügyfelek nem fogadják el a szükséges árkiigazítást, kikerül a portfólióból. Németország kifejti továbbá, hogy az ügyfelek árkiigazításokra adott reakcióit jelenleg a DB Cargo értékesítési csoportjának tapasztalatai alapján becsülik meg, és a kiigazításokat ennek megfelelően tervezik. Németország arra számít, hogy a 2023. évi mennyiségekhez képest a volumen 2024-ben körülbelül […] %-kal, 2025-ben pedig körülbelül […] %-kal csökken, és amennyiben a DB Cargo több ügyfele nem fogad el árkiigazításokat, a csökkentés mértékét kiigazítják.

4.1.4.1.1.5.9. A szerkezetátalakítási terv kombinált fuvarozási szegmensre vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

13. táblázat

A szerkezetátalakítási terv kombinált fuvarozási szegmensre vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Tengeri kombinált fuvarozás	Termelési modell/Maschen terminálcsomópont	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Elkülönített termelés és hálózat-újratervezés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az igazgatási általános személyzet csökkentése valamennyi tengeri kombinált fuvarozási társaságnál (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Portfólióoptimalizálás és áremelés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	*EBIT-hatások (millió EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Szárazföldi kombinált fuvarozás és fuvarozói értékesítés	Elkülönített termelés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az igazgatási általános személyzet csökkentése a szárazföldi kombinált fuvarozásban	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A Kombiverkehr hálózatának átméretezése (portfólióoptimalizálás) és áremelés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 33. o.

4.1.4.1.1.6. A szerkezetátalakítási terv DB Cargo európai leányvállalataira vonatkozó intézkedései

(213) Németország kifejti, hogy a DB Cargo 13 országban rendelkezik külföldi leányvállalatokkal: Hollandiában, Franciaországban, Dániában, Olaszországban, Svájcban, Belgiumban, az Egyesült Királyságban, Spanyolországban, Lengyelországban, valamint a négy EKF (európai keleti folyosó) társaság országában, azaz Csehországban, Bulgáriában, Romániában és Magyarországon. A leányvállalatok nagyrészt termelésiköltség-központokként működnek, amelyek a vasúti műveletek kiterjesztéseként nyújtanak vasúti szolgáltatásokat Európa-szerte. Németország azt állítja, hogy a DB Cargo európai hálózatának célja, hogy végponttól végpontig terjedő, határokon átnyúló logisztikai megoldásokat kínáljon az egész kontinensen, amelyek kiindulási és célállomásai Németországon belül és kívül egyaránt megtalálhatók, valamint Németországban mint tranzit- vagy indító/fogadó országban.

(214) Németország kifejti, hogy a DB Cargo európai leányvállalatai a teljes munkavállalói állományának körülbelül egyharmadát adják. Következésképpen jelentősek a társaság gazdasági teljesítménye szempontjából. Németország továbbá azt állítja, hogy ezek a leányvállalatok a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének kulcsfontosságú részét képezik, és költségmegtakarítási potenciáljuk szempontjából megvizsgálták őket. Következésképpen Németország azt állítja, hogy három átfogó költségoptimalizáló eszközt fognak alkalmazni.

4.1.4.1.1.6.1. A szerkezetátalakítási terv 15. intézkedése: Portfólióoptimalizálás az európai leányvállalatoknál

(215) Először is portfólióoptimalizálásra kerül sor a szállítási műveletek jövedelmezőségi szempontú felülvizsgálata és hatékonysági intézkedések ezt követő meghatározása révén az egyes kocsi fuvarozás, az irányvonatos fuvarozás és a kombinált fuvarozás három szegmensében. Németország kifejti, hogy a nem jövedelmező fuvarozásokat árkiigazítások, járatsűrűség-csökkentések, valamint a kiindulási és célállomások összekapcsolása révén optimalizálják, vagy a DB Cargo megszünteti őket. Németország kifejti továbbá, hogy ez az intézkedés mindhárom szegmensben szorosan igazodik a stratégiákhoz.

4.1.4.1.1.6.2. A szerkezetátalakítási terv 16. intézkedése: Költségcsökkentés az európai leányvállalatoknál

(216) Másodszor, a költségeket csökkentik a pl. Németország és Hollandia vagy Németország és Svájc közötti raktárak összevonásával, vagy az irodaterületek csökkentésével a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének részeként. Németország továbbá azt állítja, hogy a DB Cargo termelési és igazgatási általános személyzetének létszámát például az ügyfélszolgálati feladatoknak a Control Towerben történő központosításával vagy a külső kikölcsönzések csökkentésével mérséklik.

4.1.4.1.1.6.3. A szerkezetátalakítási terv 17. intézkedése: Az európai leányvállalatok működési hatékonysága

(217) Harmadszor, a működési hatékonyság növelésére irányuló intézkedéseket a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének részeként a járművezetők határokon átnyúló (pl. Németország és Hollandia, illetve Németország, Svájc és Olaszország között) igénybevételének optimalizálása, az eszköztermelékenység növelése, valamint a DB Cargónál szabványosított informatikai infrastruktúra megvalósítása révén hajtják végre.

4.1.4.1.1.6.4. A szerkezetátalakítási terv DB Cargo európai leányvállalataira vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

14. táblázat

A szerkezetátalakítási terv európai leányvállalatok szegmensére vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Európai leányvállalatok	Portfólióoptimalizálás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Költségcsökkentés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Működési hatékonyság	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 34. o.

4.1.4.1.1.7. A szerkezetátalakítási terv DB Cargo igazgatására vonatkozó intézkedései

(218) Németország kifejti, hogy a DB Cargo több ágazaton átívelő funkciójában az igazgatási osztály fontos szolgáltatásokat nyújt a DB Cargo számára. Németország azt állítja, hogy szerkezetátalakítási terve kezeli és kiküszöböli majd a felesleges folyamatokból, a kapacitásfeleslegből és a korlátozott hozzáadott értékkel rendelkező szolgáltatásokból eredő hatékonysági problémákat.

(219) Németország kifejti, hogy a DB Cargo különböző üzleti egységei összetettségének mérséklése várhatóan csökkenti a szükséges igazgatási kapacitásokat, és hogy az intézkedéseknek 2024-től kezdődően összességében több mint 80 teljes munkaidős egyenértékkel kell csökkenteniük a 2023. júliusi létszámot (a figyelembe vett szervezeti egységek mintegy 17 %-a).

(220) Németország kifejti, hogy a DB Cargo következő költségközpontjait elemezték részletesen: informatikai osztály, (bérleti) épületköltségek, vezérigazgatóság, pénzügyi igazgatóság, ajánlatkezelési osztály, a belföldi leányvállalatok igazgatási költségei és egyéb igazgatási költségek, valamint irányítási struktúrák.

4.1.4.1.1.7.1. A szerkezetátalakítási terv 18. intézkedése: Az igazgatás informatikai szabványosítása

(221) Németország azt állítja, hogy a magas működési költségek az informatikai környezetnek és a DB Cargo beszerzésének jelentős hagyatéka. Németország kifejti, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének részeként a szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodások optimalizálása, a felhőalapú megoldások és a jelenlegi alkalmazások korszerűsítése, valamint az elavult alkalmazások leállítása csökkenteni fogja a működési költségeket. Németország továbbá jelzi, hogy az informatikai projektportfólió jelentősen csökkenni fog, és a külső szolgáltatón keresztül foglalkoztatott személyzet létszáma is mérséklődik.

4.1.4.1.1.7.2. A szerkezetátalakítási terv 19. intézkedése: Az igazgatás irodaterületének csökkentése

(222) Németország kifejti, hogy a DB Cargo jelenleg számos (kb. 760) ingatlant bérel Németországban. Németország azt állítja, hogy a távoli helyről történő munkavégzés növekedése miatt a DB Cargo felmond majd bérleti szerződéseket, és így 2024-ben a fő helyszínein (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin és Lipcse) a bérleti költségek mintegy 25 %-át takarítja meg. Németország jelezte, hogy 2025-től kezdődően a DB Cargo csökkenteni fogja az irodaterületet minden más németországi helyszínén is, miután a DB Cargo valamennyi irányítási régiójában csökkent a termeléshez kötődő személyzet.

4.1.4.1.1.7.3. A szerkezetátalakítási terv 20. intézkedése: Az igazgatás DB AG-vel közös marketing- és stratégiai tevékenységeinek csökkentése

(223) Németország kifejti, hogy a DB Cargo stratégiai és szakpolitikai/szabályozási területein a feladatok megkettőzését megszüntetik, ami csökkenti az erőforrásigényeket. Németország továbbá azt állítja, hogy a DB Cargo viszonylag magas marketing-költségvetését lefelé fogják módosítani, mivel kevesebb marketingkampány és projekt esetén csökken a DB Cargo marketingtevékenység iránti igénye.

4.1.4.1.1.7.4. A szerkezetátalakítási terv 21. intézkedése: Az igazgatás manuális pénzügyi folyamatainak digitalizálása és automatizálása

(224) Németország kifejti, hogy a DB Cargo pénzügyi igazgatósága a következő fő szervezeti egységeket foglalja magában: számvitel és számlázás, szervezetellenőrzés, valamint termékellenőrzés és irányítási logika. Németország kifejti, hogy a manuális igazgatási eljárások jelenlegi nagy számát valamennyi területen digitalizálni vagy automatizálni fogják, különösen a számlázási és jelentéstételi folyamatok területén, ami átfogóan csökkenteni fogja az igazgatási általános személyzetet.

4.1.4.1.1.7.5. A szerkezetátalakítási terv 22. intézkedése: Az igazgatás ajánlatkezelési és szolgáltatástervezési osztályainak megfelelő méretűvé alakítása

(225) Németország kifejti, hogy a DB Cargo ajánlatkezelési és szolgáltatástervezési osztályain a feladatok és felelősségi körök megkettőzése túlméretezett struktúrák kialakulásához vezetett, amelyek tekintetében jelentős optimalizálásra van lehetőség. A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének részeként e területeken csökkenteni fogják a személyzet létszámát.

4.1.4.1.1.7.6. A szerkezetátalakítási terv 23. intézkedése: Az igazgatás szerkezete és a belföldi értékesítési leányvállalatok harmonizációja

(226) Németország kifejti, hogy a DB Cargo belső értékesítési osztályai és értékesítési leányvállalatai feladatainak és felelősségi köreinek szétválasztása nem egyértelmű. Németország azt állítja, hogy a DB Cargo a kettős funkciók összevonásától megtakarításokat vár az igazgatási általános személyzet tekintetében.

4.1.4.1.1.7.7. A szerkezetátalakítási terv 24. intézkedése: Az igazgatás irányítási struktúrájának megfelelő méretűvé alakítása

(227) Németország azt állítja, hogy amiatt, hogy a DB Cargón belül történetileg párhuzamos struktúrák alakultak ki, a vezetők száma meghaladja az átlagot, ami hatékonysági problémákhoz és magas személyzeti költségekhez vezet, például a DB Cargo egyes szervezeti egységei, valamint a belföldi és külföldi leányvállalatok közötti párhuzamos feladatokhoz. Németország továbbá azt állítja, hogy a szervezeti összetettség fokozza az igazgatási és ügyvezetési erőfeszítéseket is. Németország jelzi, hogy a szerkezetátalakítási terv az igazgatási osztályok vezetői pozícióinak csökkentését írja elő, például csoportok összevonásával vagy tevékenységek kiszervezésével.

4.1.4.1.1.7.8. A szerkezetátalakítási terv 25. intézkedése: Az igazgatás egyéb költségeinek csökkentése

(228) Németország kifejti, hogy a szerkezetátalakítási terv költségmegtakarítási intézkedéseinek részeként csökkenteni kívánt egyéb igazgatási költségek közé tartoznak a munkavállalói juttatások és a túlméretezett étkeztetési kínálat (tekintettel a távoli helyről történő munkavégzés fokozott alkalmazására).

4.1.4.1.1.7.9. A szerkezetátalakítási terv DB Cargo igazgatására vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

15. táblázat

A szerkezetátalakítási terv igazgatási intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Igazgatási személyzet	Az informatikai környezet felülvizsgálata a nagyobb mértékű szabványosítás irányában	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A viszonylag magas járulékos költségekkel járó irodaterületek csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A DB AG-val közös marketing- és stratégiai tevékenységek csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A manuális pénzügyi folyamatok digitalizálása és automatizálása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az ajánlatkezelési és szolgáltatástervezési osztályok megfelelő méretűvé alakítása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A DB Cargo és a belföldi értékesítési leányvállalatok struktúráinak harmonizálása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az irányítási struktúrák megfelelő méretűvé alakítása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az egyéb igazgatási költségek csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 36. o.

4.1.4.1.1.8. A szerkezetátalakítási tervnek a DB Cargo termeléssel kapcsolatos általános személyzetére és a Control Tower általános személyzetére vonatkozó intézkedései

(229) Németország kifejti, hogy a termeléssel kapcsolatos általános személyzetét és a Control Tower általános személyzetét illetően a DB Cargo szerkezetátalakítási terve a tervezés, az erőforrások rendelkezésre állása és az irányítás összetettségének csökkentésére összpontosít, különösen a szolgáltatási katalógus szűkítésére és a folyamatok egyszerűsítésére annak érdekében, hogy csökkentse az egyes feladatok ellátásához szükséges erőforrásokat.

(230) Ebben az összefüggésben Németország azt állítja, hogy a DB Cargo egyes szegmenseiben a termelési modelleket egyszerűsítő intézkedések, például az integrált termelésről a célzott, szegmensspecifikus termelési rendszerekre való áttérés a termeléssel kapcsolatos általános személyzetet és a Control Towert érintően a folyamatok egyszerűsítéséhez vezet. Németország kifejti, hogy a stabilabb hálózat közvetlen eredményeként kevesebb DB Cargo-kapacitásra van szükség például a tervezéshez és a vonatok menetrendbe állításához, valamint a termelőegységek irányításához. Németország továbbá azt állítja, hogy hasonló hatások érhetők el a DB Cargo különböző szegmenseinek tervezése/vonatindítása közötti lényegesen kisebb kapcsolódási pontok iránti és összehangolási igények révén.

(231) Németország kifejti, hogy a DB Cargo tervei szerint a folyamatok egyszerűsítésének bevezetése a tervezéshez, a vonatindításhoz, a karbantartáshoz, a Control Towerhöz és a kombinált fuvarozás elkülönítéséhez szükséges személyzet jelentős csökkenéséhez fog vezetni. Ami a tervezést és a vonatindítást illeti, Németország azt állítja, hogy a DB Cargo fő megközelítése a funkciók összevonása a szinergiák növelése, az automatizálás fokozása és a folyamatok nem alapvető fontosságú lépéseinek csökkentése érdekében, aminek eredményeként 2023 júliusához képest több mint 50 teljes munkaidős egyenértékkel kellene csökkennie a szükséges személyzetnek. Az ezt célzó következő intézkedéseket a szerkezetátalakítási terv tartalmazza.

4.1.4.1.1.8.1. A szerkezetátalakítási terv 26. intézkedése: Az eszközirányítás és a személyzet munkabeosztásának termeléssel kapcsolatos és Control Tower általi integrálása

(232) Németország kifejti, hogy a DB Cargo eszközkezelési (a vonatrendező pályaudvarok (ZBA) menetrendjének megállapítása) és a személyzet munkabeosztásával kapcsolatos funkcióinak integrálása a tervező személyzet általi egységes felügyeletet eredményez. A tervező személyzet szerepe az azonnali időkeret meghatározására korlátozódik (csütörtöktől a következő hét vasárnapjáig). Németország kifejti továbbá, hogy a tervezés megkezdését követően végrehajtott bármely műszakmódosítást a ZBA menetrendjének megállapítása során kezelik, amely figyelembe veszi a következő hét downstream munkabeosztásának következményeit (például a munkavállalók pihenőidejét). Németország úgy véli, hogy a tervezési és végrehajtási szempontok kölcsönös mérlegelése a DB Cargo személyzeti diszpécsereire vonatkozó követelmények csökkenéséhez vezet, ami következésképpen lehetővé teszi a DB Cargo személyzetének csökkentését.

4.1.4.1.1.8.2. A szerkezetátalakítási terv 27. intézkedése: A termeléssel kapcsolatos részletes tervezés és Control Tower részletes tervezésének csökkentése

(233) Németország kifejti, hogy a DB Cargo tervezési eljárásainak észszerűsítése lehetővé teszi az alapvető feladatok jelentős csökkentését, ami az eszköztervezéshez szükséges munkaerő csökkenéséhez vezet. Németország konkrétabban azt állítja, hogy a DB Cargo vasúti rendező pályaudvarai (ZBA) és átadó állomásai (Kbf) menetrendjének a közeljövőben tervezett elkészítésében csak az éves előzetes tervezésen lesz a hangsúly. Ez a tervezés a műszakokkal kapcsolatos minimumkövetelmények teljesítésére fog korlátozódni, és nem jár az év során történő módosításokkal. Emellett együttműködésen alapuló tervezést dolgoznak ki a DB Cargo tolatómunkások (AB) és kocsimesterek (TWB) földi személyzete számára.

4.1.4.1.1.8.3. A szerkezetátalakítási terv 28. intézkedése: A termeléssel kapcsolatos személyzeti diszpécseri funkciók és a Control Tower ilyen funkcióinak összevonása

(234) Németország kifejti, hogy a DB Cargo regionális vonatdiszpécserei és regionális hálózatkezelői számának jövőbeli csökkentése érdekében a DB Cargo területirányítója a helyi diszpécser feladatait is ellátja majd. Németország azt állítja, hogy a vonatindításra vagy a központi irányítóközpontból, vagy közvetlenül a helyszínen kerül sor, és hogy ezt a folyamatot a Control Towerben állomásozó hálózatüzemeltetőkkel szoros együttműködésben hajtják végre.

4.1.4.1.1.8.4. A szerkezetátalakítási terv 29. intézkedése: A termeléssel kapcsolatos távolságiműszak-tervezési folyamat és a Control Tower ilyen folyamatának optimalizálása

(235) Németország kifejti, hogy az IPS (integrált tervezési és irányítási) rendszer végrehajtása révén a DB Cargo távolságiműszak-tervezési folyamata optimalizálásra és automatizálásra készül, ami jelentős kapacitáshatékonyságot eredményez. Németország kifejti továbbá, hogy a tervezett VT-(üzeminap-)állapotban a VT, a KT (naptári napok) és a műszakok finomított tervezésének egyesítését IPS-en keresztül fogják megszervezni, amely magában foglalja mind az összevonást, mind az automatizálást. Németország azt állítja, hogy ez az egységes megközelítés eljárási és regionális felelősséget vállal valamennyi DB Cargo útvonal-kijelölésért. Németország azt állítja, hogy az eredmény a műszakokra vonatkozó egyedi, átfogó információ, amely a távolsági és a rövid távon közlekedő vasúti személyzetet egyaránt magában foglalja. Németország úgy véli, hogy ezek a folyamatfejlesztések jelentős kapacitásmegtakarítást eredményezhetnek a DB Cargo számára a tervezésben.

4.1.4.1.1.8.5. A szerkezetátalakítási terv 30. intézkedése: A termeléssel kapcsolatos és a Control Tower általi karbantartás digitalizálása

(236) Németország kifejti, hogy 2027-ig karbantartási digitális megoldásokat fognak bevezetni a szükséges személyzet csökkentése és a DB Cargo költségeinek megtakarítása érdekében, például azáltal, hogy az eszközök és karbantartás zökkenőmentes integrálása révén jelentősen csökkentik a MöB (helyi beüzemelő személyzet) felügyeleti szerepét a létesítmények felett, valamint azáltal, hogy kihasználják az olyan digitális megoldások előnyeit, mint a BISON (rosszindulatú szoftverek képalapú észlelése) és a WMS (műhelykezelő rendszer). Németország kifejti továbbá, hogy ez a váltás azt jelenti, hogy nem szükséges minden kiegészítő intézkedést kifejezetten jóváhagyni, mivel a létesítmények proaktív módon, saját felelősségük alatt fognak működni. Ahelyett, hogy jelentős mértékben támaszkodnának a szigorú felügyeletre, a jövőbeli ellenőrzési intézkedések a költséghatékony stratégiák és a teljesítményalapú értékelés felé fognak elmozdulni. Németország úgy véli, hogy ezeknek az intézkedéseknek csökkenteniük kell a DB Cargo teherkocsikkal kapcsolatos túlzott karbantartási tevékenységeit. Emellett a kamerás észlelés által elősegített (virtuális) központosítás közelgő elfogadása a csúcsterhelések észszerűbb kezelését ígéri. Németország ennélfogva arra a következtetésre jut, hogy a szerkezetátalakítási terv ezen intézkedése lehetővé teszi a DB Cargo MöB számára, hogy kapacitásokat csoportosítson át, hatékonyabb működési keretek bevezetésével.

4.1.4.1.1.8.6. A szerkezetátalakítási terv 31. intézkedése: A termeléssel kapcsolatos hatékonyságjavulás és a Control Tower hatékonyságjavulása

(237) Németország kifejti, hogy a DB Cargo Control Tower a műveletek ügyfelekkel való összehangolásának központja. Fő feladata, hogy Európa-szerte felügyelje a szállítmányokat, az elejétől a végéig valamennyi partner bevonásával. Egyesíti az ügyfél nézőpontját a termelés megvalósíthatóságával, hogy optimalizálja a megoldásokat az ügyfelek számára, a DB Cargo hatékonyságára és eredményeire összpontosítva. A Control Tower Európa-szerte évente több mint 650 000 vonatot és több mint 7 millió szállítmányt kezel. 2022-ben hozták létre, a DB Cargo korábbi ügyfélszolgálati és műveleti központjából.

(238) Németország kifejti, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási terve számos kezdeményezést tartalmaz a Control Tower hatékonyságának növelésére. Ezek a kezdeményezések egyrészt további informatikai folyamatok/alkalmazások fejlesztésére és bevezetésére összpontosítanak, ami lehetővé teszi a manuálisan végzett munkák jelentős csökkentését. Másrészt ezek a kezdeményezések az integrált teljesítménymenedzsment további végrehajtására és az ügyfélinterfész átalakítására összpontosítanak, olyan szabványok bevezetésével, amelyek felváltják a jelenlegi nagyszámú egyedi megoldást, miközben figyelembe veszik a vonatkozó ügyféligényeket. Németország úgy véli, hogy e kezdeményezések eredményeként a DB Cargo számára szükséges személyzet létszáma több mint 200 teljes munkaidős egyenértékkel fog csökkenni az ilyen munkavállalók 2023. júliusi számához képest (a figyelembe vett szervezeti egységek mintegy 18 %-a, kivéve a kombinált fuvarozás arányát).

(239) Németország kifejti továbbá, hogy a kombinált fuvarozásban a DB Cargo egyes alszegmenseire vonatkozó új stratégia a termeléssel kapcsolatos általános személyzet és a Control Tower általános személyzetének további csökkenését eredményezi. Németország úgy véli, hogy a DB Cargo termelési általános személyzete tekintetében összességében mintegy 130 teljes munkaidős egyenértéknek, a Control Towerben pedig mintegy 155 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő csökkenésre lehet számítani (mindkét számadat kiegészíti az előző szakaszokban korábban kiemelt számadatokat). A DB Cargo e személyzeti létszámcsökkentésének mintegy 50 %-ára a leányvállalatok szintjén kerül sor. Ennek alapján Németország úgy véli, hogy az általános személyzet csökkentésével és a folyamatok észszerűsítésével jelentős költségmegtakarítás érhető el.

16. táblázat

A szerkezetátalakítási terv termeléssel kapcsolatos általános személyzetre és a Control Tower általános személyzetére vonatkozó intézkedéseinek hatásai a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
A termeléssel kapcsolatos általános személyzetre és a Control Tower általános személyzetére vonatkozó intézkedések		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tervezés és vonatindítás					
	Karbantartás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Control Tower	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A kombinált fuvarozás elkülönítése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 38. o.

4.1.4.1.1.9. A szerkezetátalakítási tervben a további bekövetkezett kockázatokra válaszul elfogadott intézkedések

(240) Németország kifejti, hogy 2023 és 2024 között számos kockázat következett be, amelyeket egy kibővített átalakítási és szerkezetátalakítási terv részeként kockázatcsökkentő ellenintézkedésekkel kezelnek. A felmerült és kezelt kockázatok közé tartozik a vasúti árufuvarozás támogatási programjaihoz nyújtott szövetségi költségvetés csökkentése, a vasúti járművezetők figyelmeztető sztrájkja, a volumen negatív alakulásai, a személyzeti és tényezőköltségek növekedése, valamint az átalakítási intézkedések végrehajtásának fokozásában bekövetkezett késedelmek.

4.1.4.1.1.9.1. A szerkezetátalakítási terv 32. intézkedése: Jelentős létszámcsökkentés a negatív volumentendenciákra válaszul

(241) Németország kifejti, hogy az egyeztető bizottság 2024. október 2-i határozata ((186) preambulumbekezdés) lehetővé teszi a DB Cargo számára, hogy ellentételezze az új kollektív szerződésekből eredő személyzetiköltségnövekedést. A teljes munkaidős munkavállalók megállapodás szerinti létszáma i. az átalakítási terv többszörös szerkezetátalakítási intézkedéseire vonatkozó döntést és azok végrehajtását, valamint ii. a szállítási volumen csökkenését, továbbá iii. a DB AG által kezdeményezett „Együtt erősek vagyunk" elnevezésű, az igazgatási személyzet létszámának csökkentését célzó programot tükrözi, amelynek célja a pénzügyi, informatikai és humánerőforrással foglalkozó igazgatási pozíciók csökkentése (a programot a DB Cargo az átalakítási tervben már szereplő létszámcsökkentési intézkedéseken felül hajtja végre).

4.1.4.1.1.9.2. A szerkezetátalakítási terv 33. intézkedése: Tényezőköltség-csökkentés a negatív volumentendenciákra válaszul

(242) Németország kifejti, hogy a DB Cargo számos, az anyagköltségekre közvetlen hatást gyakorló ellenintézkedést fog végrehajtani. Ezek közé tartozik i. a karbantartási ütemterveknek és a fenntartási ciklusoknak a csökkentett szállítási volumenhez való igazítása, ii. a folyamatok és eszközök digitalizálására irányuló valamennyi olyan kutatási és fejlesztési projekt megszüntetése, amelynek három évnél hosszabb az amortizációs időszaka, valamint iii. a portfólióoptimalizálás felgyorsítása a szárazföldi kombinált fuvarozás és az irányvonatos fuvarozás terén.

4.1.4.1.1.9.3. A szerkezetátalakítási terv 34. intézkedése: A nettó eredményre gyakorolt egyszeri hatások 2024-ben a negatív volumentendenciákra válaszul

(243) Németország kifejti, hogy 2024-ben az üzemi eredményre és a nettó eredményre gyakorolt pozitív egyszeri hatások érvényesültek. Ezek közé tartozik i. a DB Cargo megszüntetett oroszországi üzletágból származó, már nem használható konténerek értékesítése, ii. a tanácsadási és egyéb szolgáltatások csökkentése, valamint iii. az intermodális szállítási szegmensben […] teherkocsi leselejtezése. Emellett a DB Cargo folyó árakon 51 millió EUR összegű egyszeri csökkentést is elszámolt 2024-ben a DB Energiétől származó vontatási energia tekintetében.

4.1.4.1.1.9.4. A szerkezetátalakítási terv 35. intézkedése: A karbantartás termelékenységének növelése a DB Cargónál

(244) Németország kifejti, hogy a DB Cargo a házon belüli mozdony- és teherkocsi-karbantartásra összpontosító termelékenységnövelő programot hajt végre. A program a karbantartási infrastruktúrát, valamint az anyag- és személyzeti hatékonyságot célzó költségcsökkentési terv, amely 2026-ig várhatóan 25 millió EUR költségcsökkentést, 2030-ig pedig 100 millió EUR költségcsökkentést eredményez.

4.1.4.1.1.9.5. A szerkezetátalakítási terv 36. intézkedése: A DB-csoport belső szolgáltatásai és a vontatási energia költségeinek csökkentése

(245) Németország kifejti, hogy a németországi energiaköltségek általános csökkenése miatt a DB-csoport energiaszolgáltatója, a DB Energie képes csökkenteni a vontatási energia piaci értékesítési árait a 2025–2030-as időszakban. Emellett a DB AG belső informatikai szolgáltatójának (DB Systel) árai is csökkennek. A mesterséges intelligencia digitális szolgáltatások létrehozása során történő használata várhatóan a termelékenység jelentős növekedését eredményezi.

4.1.4.1.1.9.6. A szerkezetátalakítási terv 37. intézkedése: Értékcsökkenés és beruházáscsökkentés

(246) A DB Cargo felülvizsgálta a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó beruházási költségvetéseket, és minimálisra csökkentette őket. A beruházási kiadások csökkenése a DB Cargo értékcsökkenési költségeinek mérséklődését fogja eredményezni. A mozdonyok és kocsik hasznos élettartamára vonatkozó feltételezéseket az értékcsökkenés tekintetében a járműállomány aktuális hasznos élettartamához igazítják.

4.1.4.1.1.9.7. A szerkezetátalakítási terv 38. intézkedése: Mozdonyok eladása és visszabérlése

(247) Németország kifejti, hogy a DB Cargo […] mozdonyt ad el és bérel vissza, ami mozdonyonként mintegy […] EUR rejtett tartalékot generál.

4.1.4.1.1.9.8. A szerkezetátalakítási terv 39. intézkedése: Mozdonyok vásárlásáról a lízingelésükre történő átállás

(248) Németország azt állítja, hogy ahelyett, hogy a DB Cargo […] mozdonyt közvetlenül vásárolna meg, lízingelni fogja őket készpénz előzetes megtakarítása és annak érdekében, hogy az üzleti modellt rugalmasabbá tegye e mozdonyok lízingköltségeinek időbeli elosztásával.

4.1.4.1.1.9.9. A szerkezetátalakítási terv 40. intézkedése: A működő tőke javulása

(249) Németország kifejti, hogy a DB Cargo 2024 végéig […] EUR összegű követelést fog értékesíteni a teljes készpénzállomány növelése és az adósság korlátozása érdekében.

4.1.4.1.1.9.10. A szerkezetátalakítási terv 41. intézkedése: Áremelések az egyes kocsi szegmensben

(250) Németország kifejti, hogy a DB Cargo 2026-tól további fizetési hajlandóságot fog kialakítani ügyfelei körében az egyes kocsi szegmensben. Emellett áthárítja a pályahasználat és a tolatási rendszerek támogatásai csökkentésének hatásait, amelyek 2027-től a teljes németországi vasúti árufuvarozási ágazatot érintik.

4.1.4.1.1.10. A szerkezetátalakítási terv intézkedéseinek a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire gyakorolt általános hatásai

(251) A 17. táblázat az átalakítási tervben meghatározott kulcsfontosságú intézkedéseknek a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire gyakorolt várható pénzügyi hatásait mutatja be a jelzett időszakokra vonatkozóan.

17. táblázat

A szerkezetátalakítási terv intézkedéseinek a DB Cargo EBIT-előrejelzéseire gyakorolt általános hatásai

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Egyes kocsi	Hálózatoptimalizálás a tervezés felülvizsgálata révén	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Általános termelésoptimalizáló intézkedések, amelyek hatással vannak az egyes kocsi fuvarozásra	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Minőségjavítás és alapár-kiigazítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Irányvonat	Logisztikai megoldások és portfólióoptimalizálás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A termelés stabilitásának növelése (beleértve az új kollektív szerződéseket is)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Minőségjavítás és alapár-kiigazítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tengeri kombinált fuvarozás	Termelési modell/Maschen terminálcsomópont	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Elkülönített termelés és hálózat-újratervezés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az igazgatási általános személyzet csökkentése valamennyi tengeri kombinált fuvarozási társaságnál (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Portfólióoptimalizálás és áremelés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		EBIT-hatások (millió EUR)				
Szegmenstípus	Átalakítási intézkedés	2024	2025	2026	2027	2028 és azt követő évek
Szárazföldi kombinált fuvarozás	Elkülönített termelés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
és fuvarozói értékesítés	Az igazgatási általános személyzet csökkentése a szárazföldi kombinált fuvarozásban	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A Kombiverkehr hálózatának átméretezése (portfólióoptimalizálás) és áremelés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Európai leányvállalatok	Portfólióoptimalizálás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Költségcsökkentés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Működési hatékonyság	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Igazgatási általános személyzet	Az informatikai környezet felülvizsgálata a nagyobb mértékű szabványosítás irányában	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A viszonylag magas járulékos költségekkel járó irodaterületek csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A DB AG-val közös marketing- és stratégiai tevékenységek csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A manuális pénzügyi folyamatok digitalizálása és automatizálása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az ajánlatkezelési és szolgáltatástervezési osztályok megfelelő méretűvé alakítása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A DB Cargo és a belföldi értékesítési leányvállalatok struktúráinak harmonizálása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az irányítási struktúrák megfelelő méretűvé alakítása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Az egyéb igazgatási költségek csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Termelési általános személyzet	Tervezés és vonatindítás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Karbantartás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Control Tower	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	A kombinált fuvarozás elkülönítése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Összesen		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 38. és 39. o.

(252) Az alábbi táblázat az értékelés tárgyát képező azon további intézkedések várható pénzügyi hatásait mutatja a DB Cargo tekintetében, amelyeket a 2023-ban és 2024-ben bekövetkezett kockázatok miatt vezettek be (lásd a (240) preambulumbekezdést).

18. táblázat

A szerkezetátalakítási terv ellenintézkedéseinek a DB Cargo alapforgatókönyv szerinti EBIT-előrejelzéseire gyakorolt általános hatásai

	Az alapforgatókönyvben szereplő ellenintézkedések EBIT-re gyakorolt hatása	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Alapforgatókönyv szerinti EBIT, 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Összes bekövetkezett kockázat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ellenintézkedések összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.	A negatív volumentendenciával szembeni ellenintézkedések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— A korábbi alapforgatókönyvtől elmaradó létszám	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Anyagköltségekkel kapcsolatos ellenintézkedések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— A karbantartás termelékenységének növelése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Az egyes kocsi hálózat további költségoptimalizálása 2029-től kezdődően	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— A csoport hozzájárulásának, a vontatási energia árának és az informatikai szolgáltatások árának csökkentése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2.	Az értékcsökkenés mérséklése a beruházások visszaszorításával és a mozdonyok és kocsik tényleges hasznos élettartamának figyelembevételével	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3.	Konkrét áremelés az egyes kocsi fuvarozásban 2026-ban és az árhatás vagy a támogatási programok csökkentett szövetségi költségvetésének áthárítása 2027-től	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4.	Az irányvonatos fuvarozás alvállalkozásba adása arányának növelése, beleértve […] mozdony értékesítését 2025/2026-ban	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5.	[…] mozdony eladása és visszabérlése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6.	Átállás a vásárlásról a lízingre […] mozdony tekintetében	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7.	A működőtőke javulása	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 44. o.

4.1.4.2. A szerkezetátalakítási terv finanszírozása

(253) A szerkezetátalakítási terv és az ahhoz kapcsolódó költségek finanszírozása elsősorban magánforrásokból származó finanszírozásból (saját hozzájárulás) áll, és csak részben állami támogatásból származó finanszírozásból.

(254) A szerkezetátalakítási költségeket és azok fent említett finanszírozási forrásait a következő szakaszok ismertetik.

4.1.4.2.1. Szerkezetátalakítási költségek

(255) A DB Cargo szerkezetátalakítási költségei összesen 4 187 millió EUR-t tennének ki, ezeket a táblázat foglalja össze, és a következőket foglalják magukban:

a) Működési veszteségek: Németország jelzi, hogy a DB Cargo 2022 és 2024 közötti működési vesztesége, amely 2022-ben 858 millió EUR, 2023-ban 584 millió EUR volt, 2024-ben pedig 472 millió EUR-ra várták ([80]), a szerkezetátalakítási költségek mintegy felét teszi ki.

b) Egyéb szerkezetátalakítási költségek: a szerkezetátalakítási időszak alatt a DB Cargo egyéb, a szerkezetátalakításhoz kapcsolódó vagy működési költségeket is visel, amelyeket a szerkezetátalakítási terv végrehajtása során várható bevételek nem fedeznek, és amelyek a terv sikeres végrehajtásához szükségesek, mint például:

a) a tanácsadói költségek, a DB Cargo leányvállalatainak munkaerővel kapcsolatos és személyzeti kifizetései, valamint az üzleti tevékenységnek a DB Cargo leányvállalataihoz történő áthelyezésével kapcsolatos költségek, továbbá

b) a beruházási tervben szereplő egyéb tőkekiadások az összeg tervezett csökkentése ellenére, működő tőke, a lejáró hitelek refinanszírozási költségei és működési kiadások.

4.1.4.2.2. A szerkezetátalakítási intézkedések finanszírozási forrásai

4.1.4.2.2.1. Szerkezetátalakítási támogatás

(256) Németország a DB Cargo számára a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás keretében a 2022., 2023. és 2024. évi működési veszteségei fedezésére nyújtott összegeket a szerkezetátalakítási költségek támogatásból származó finanszírozási forrásaként jelöli meg, ezek: 2022-ben 858 millió EUR, 2023-ban 584 millió EUR, 2024-ben pedig várhatóan 472 millió EUR ([81]), összesen 1 914 millió EUR.

4.1.4.2.2.2. A kedvezményezett saját hozzájárulása

(257) Németország a következő fő forrásokat határozza meg a DB Cargo szerkezetátalakítási költségekhez való hozzájárulása tekintetében, és jelzi, hogy a szerkezetátalakítási költségek csoporton belüli finanszírozási forrásaként használt pénzügyi eszközök mindegyikét várhatóan piaci feltételek mellett bocsátják ki a DB Cargo AG részére, és azokat a szerkezetátalakítási időszak alatt biztosítják, hogy hozzájáruljanak a szerkezetátalakítási terv hatékony finanszírozásához ([82]):

a) A 2024. november 15-től 2026. december 31-ig bezárólag rendelkezésre álló 842 millió EUR összegű alárendelt átváltható kölcsön ([83]), amely a következőkből áll:

a) 2024. november 15-én 2031. december 31-ig összesen 218 millió EUR értékű alárendelt átváltható kölcsön;

b) 2025. április 1-jén 2031. december 31-ig összesen 110 millió EUR összegű alárendelt átváltható kölcsön;

c) 2025-ben 2031. december 31-ig összesen 83 millió EUR értékű alárendelt átváltható kölcsön;

d) 2026. december 1-jén 2031. december 31-ig összesen 315 millió EUR összegű alárendelt átváltható kölcsön;

e) 2026-ban 2031. december 31-ig összesen 116 millió EUR értékű alárendelt átváltható kölcsön.

([80]) 2024. november 22-i előrejelzés.

([81]) A 2024-re várhatóan átcsoportosítandó veszteségek összege (2024. november 22-i előrejelzés) az előre jelzett EBITDA-ra és EBT-re gyakorolt hatás nélkül magában foglal egy 18 millió EUR-ra becsült halasztott adókötelezettséget. A DB Cargo által a DB AG-ra átruházott veszteség így magasabb, mint az a veszteség, amelyet egyébként a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondása nélkül ruháznának át.

([82]) 29. táblázat: Kölcsönök, hitelkeretek, ideiglenes hitelkeretek és mezzanine tőke (alárendelt átváltható kölcsönök), DB Cargo AG 2025–2029, a Németország által a 2024. október 31-én benyújtott, aktualizált „A DB Cargo állami támogatási szerkezetátalakítási terve” című dokumentumban megadottak szerint.

([83]) A „Mezzaninehitel-megállapodás a [842] 000000 EUR összegű finanszírozási keretről” (angol fordítás) 2. §-ának (1) bekezdéséből.

Ezek a kölcsönök kizárólag a szerződő felek közötti meglévő hitelmegállapodások refinanszírozására használhatók fel ([84]).

A folyósított részletek kamatlába meg kell egyezzen a következőkkel ([85]): i. öt évre szóló EUR csereügyleti kamatláb (2024. november közepétől 2,275 %) ([86]), ii. plusz a hitelező refinanszírozására irányadó piaci feltételek szerint meghatározott különbözet (2024 szeptemberében a különbözet évi […] % volt az EUR-ban kifejezett lehívások esetében), amelynél a hitelfelvevő meghatározott hitelképességét (a hitelfelvevőt a hitelező jelenleg „[…]"-nak/nek minősíti) is figyelembe kell venni. A minősítéseket általában évente felülvizsgálják és kiigazítják; és iii. plusz évi […] %-os felár a kölcsönök alárendeltségének tükrözése érdekében. Ez a felár a DB-csoport 2029-ben esedékes alárendelt kötvényei piaci értéke megállapításának és a DB-csoport előresorolt banki kötvényei lejáratának összehasonlításából származik. Következésképpen az alkalmazandó kamatláb jelenleg évi […] %-ot tesz ki.

Ezenkívül a DB Cargo csak akkor használhatja fel a kölcsönöket, ha a szerkezetátalakítási terv végrehajtását a kérelem időpontjában tiszteletben tartják. Ez különösen azt jelenti, hogy a DB Cargo eléri a következő pénzügyi mutatókat ([87]):

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

E hitelmegállapodások értelmében a hitelező (DB AG) bármikor jogosult arra, hogy a DB Cargo tőketartalékának allokációja révén egy vagy több fennálló részletet vagy a fennálló részletek bizonyos összegeit saját tőkévé alakítsa, feltéve, hogy a DB Cargo legalább két egymást követő naptári évben pozitív éves többletet termelt, legfeljebb a 2025. január 1-je óta felhalmozott éves többlet kétszereséig, amelyből le kell vonni a már saját tőkévé átalakított összegeket ([88]).

Végül a hitelfelvevő nem jogosult harmadik személyeknek hitelt vagy egyéb pénzügyi szolgáltatásokat nyújtani (a hitelező és a Deutsche Bahn Finance GmbH kivételével) ([89]).

f) A DB AG által már rendelkezésre bocsátott és aláírt 325 millió EUR összegű hitelkeret, amely 2024. augusztus 1-jétől 2026. december 31-ig bezárólag áll rendelkezésre ([90]). Az egyedi lehívásra alkalmazandó kamatlábat a hitelkérelem időpontjában elfogadott kamatperiódusra alkalmazandó bankközi hitelkamatláb (például 2024. november közepén évi 2,743 %-os 6 hónapos Euribor-kamatláb) ([91]) alapján számítják ki (a Reuters piaci adatai), hozzáadva a hitelező refinanszírozására és a hitelfelvevő meghatározott hitelképességére vonatkozó, piaci feltételek alapján meghatározott felárat (jelenleg évi […] % az EUR-ban történő lehívások esetében). A hitelfelvevőt a hitelező jelenleg „[…]"-nak/-nek minősíti. A minősítéseket általában évente felülvizsgálják és kiigazítják. Következésképpen az alkalmazandó kamatláb például egy hat hónapos időszakra jelenleg évi […] %-ot tesz ki.

([84]) A „Mezzaninehitel-megállapodás a [842] 000000 EUR összegű finanszírozási keretről" (angol fordítás) 1. §-ának (3) bekezdéséből.
([85]) A „Mezzaninehitel-megállapodás a [842] 000000 EUR összegű finanszírozási keretről" (angol fordítás) 5. §-ának (1) és (2) bekezdéséből.
([86]) Nyilvánosan elérhető források, például www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data) alapján számítva.
([87]) A „Mezzaninehitel-megállapodás a [842] 000000 EUR összegű finanszírozási keretről" (angol fordítás) 2. §-ának (3) bekezdéséből.
([88]) A „Mezzaninehitel-megállapodás a [842] 000000 EUR összegű finanszírozási keretről" (angol fordítás) 7. §-ának a) pontjából.
([89]) A „Mezzaninehitel-megállapodás a [842] 000000 EUR összegű finanszírozási keretről" (angol fordítás) 12. §-ából.
([90]) A „325 000 000,00 EUR összegű hitelkeretre vonatkozó keretszerződés" (angol fordítás) 1. §-ának (1) és (2) bekezdéséből.
([91]) Nyilvánosan hozzáférhető olyan forrásokból, mint például a www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

E hitelmegállapodás értelmében a DB Cargo nem jogosult harmadik személyeknek hitelt vagy egyéb pénzügyi szolgáltatásokat nyújtani (a hitelező és a Deutsche Bahn Finance GmbH kivételével) ([92]).

Ezenkívül a DB Cargo vállalja, hogy a következő kereskedelempolitikai döntésekhez előzetes jóváhagyást szerez a DB AG hitelbizottságaitól ([93]):

a) feltéve, hogy a DB Cargo az adott időpontban 250 millió EUR vagy annál kisebb hitelkeretet vett igénybe: i. a jelenlegi középtávú üzleti tervezés részét nem képező beruházási és tőkekivonási projektek, amelyek projektenként összesen több mint 10 millió EUR-t tesznek ki, és ii. egyéb, a jelenlegi középtávú üzleti tervezés részét nem képező jövőbeli kötelezettségvállalások, amelyek projektenként összesen több mint 10 millió EUR-t tesznek ki;

b) feltéve, hogy a DB Cargo az adott időpontban 250 millió EUR-nál nagyobb hitelkeretet vett igénybe: i. projektenként 5 millió EUR-t meghaladó teljes volumenű beruházási és tőkekivonási projektek, és ii. projektenként 5 millió EUR-t meghaladó egyéb jövőbeli kötelezettségvállalások;

c) Az értékesítési és visszabérlési projektek esetében a DB Cargo kötelezettséget vállal arra, hogy a piaci feltételeket ellenőrizteti a hitelezővel.

Végül a hitelkeret nyújtása a DB Cargo azon kötelezettségvállalásától függ, amelynek értelmében biztosítja a következő pénzügyi mutatók betartását, és szükség esetén korrekciós intézkedéseket hoz a mutató túllépésének megakadályozása érdekében. A mutató túllépése esetén a hitelező jogosult felmondani a hitelmegállapodást ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) A DB AG által már rendelkezésre bocsátott és aláírt 434 millió EUR összegű ideiglenes hitelkeret, amely 2024. augusztus 1-jétől 2025. március 31-ig bezárólag áll rendelkezésre ([95]) piaci feltételek mellett. Az alkalmazandó kamatlábat a hitelkérelem időpontjában az elfogadott kamatperiódusra alkalmazandó bankközi kamatláb (például 2024. november közepén évi 2,743 %-os 6 hónapos Euribor-kamatláb) ([96]) alapján számítják ki (a Reuters valós idejű piaci adatai alapján), hozzáadva a hitelező refinanszírozására és a hitelfelvevő meghatározott hitelképességére vonatkozó, piaci feltételek alapján meghatározott felárat (jelenleg évi […] % az EUR-ban történő lehívások esetében) ([97]). A hitelező minősítése jelenleg: „[…]”. A minősítéseket általában évente felülvizsgálják és kiigazítják. Következésképpen az alkalmazandó kamatláb például egy hat hónapos időszakra évi […] %-ot tesz ki a bizottsági határozat elfogadásakor.

([92]) A „325 000 000,00 EUR összegű hitelkeretre vonatkozó keretszerződés” (angol fordítás) 12. §-ának (1) bekezdéséből.
([93]) A „325 000 000,00 EUR összegű hitelkeretre vonatkozó keretszerződés” (angol fordítás) 12. §-ának (2) bekezdéséből.
([94]) A „325 000 000,00 EUR összegű hitelkeretre vonatkozó keretszerződés” 12. §-ának (3) bekezdéséből.
([95]) A „434 000 000,00 EUR összegű, áthidaló hitelkeretre (áthidaló finanszírozás) vonatkozó keretszerződés” (angol fordítás) 1. §-ának (1) és (2) bekezdéséből.
([96]) Nyilvánosan hozzáférhető olyan forrásokból, mint például a www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) A „434 000 000,00 EUR összegű, áthidaló hitelkeretre (áthidaló finanszírozás) vonatkozó keretszerződés” (angol fordítás) 5. §-ának (1) bekezdéséből.

A DB Cargo vállalja, hogy az e hitelkeretek alapján fennálló valamennyi hitelösszeg teljes visszafizetéséig nem nyújt biztosítékot más hitelezőknek, különösen a jelenlegi vagy jövőbeli eszközeire vonatkozó terhek formájában, kivéve, ha a hitelező előzetesen írásban hozzájárult az ilyen biztosítékok nyújtásához ([98]).

c) [460–560] millió EUR összegű, 2026-ig végrehajtandó tőkekivonás (a (305) preambulumbekezdés a) pontjában és a (318) preambulumbekezdésében leírtak szerint), amely a következőkből áll:

   a) eszközök (mozdonyok) várható értékesítése mintegy […] millió EUR értékben annak köszönhetően, hogy 2025–2026-ban nő az alvállalkozásba adás az irányvonatos fuvarozásban,

   b) a kombinált fuvarozásban a felesleges mozdonyok tervezett értékesítése körülbelül […] millió EUR-ért 2025–2026-ban,

   c) a német–francia folyosóból származó felesleges mozdonyok tervezett értékesítése körülbelül […] millió EUR-ért 2025–2026-ban,

   d) kiválasztott leányvállalati részesedések ([…]) elidegenítése 2025-ben körülbelül […] millió EUR-ért, valamint

   e) a DB Cargo […]-ban/-ben fennálló jelentős részesedés várható értékesítése 2025–2026-ban.

   f) A DB Cargo [100–140] millió EUR összegű olyan követeléseinek faktorálása, amelyek kedvező hitelprofillal és következésképpen alacsonyabb finanszírozási költségekkel rendelkeznek.

   g) A DB Cargo munkavállalóinak járó, összesen [100–140] millió EUR összegű bérkifizetés és végkielégítés DB JobService GmbH általi átvétele, amelyeket a szerkezetátalakítási terv következtében kell megfizetni a kollektív szerződések és az azokban érvényesülő, DB AG-csoporton belüli szabályozások alkalmazásában. A DB JobService GmbH a csoport foglalkoztatási és munkaerő-közvetítő ügynökségeként működik, amelynek tekintetében a DB AG-nak érdeke fűződik ahhoz, hogy egy „házon belüli" munkaerőpiacon központosítson, mivel a készségkereslet és-kínálat összehangolása vagy a végkielégítések összege tekintetében szinergiák és költségmegtakarítások keletkeznek az ügynökség harmadik személy szolgáltatókhoz történő kiszervezéséhez képest.

(258) A német hatóságok által előterjesztett, a 19. táblázatban összefoglalt különböző finanszírozási forrásokból származó, a szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulás a kedvezményezett részéről összesen 2 291 millió EUR-t tenne ki, ami a becslés szerint a 4 205 millió EUR összegű szerkezetátalakítási költségek 54 %-a.

19. táblázat

A szerkezetátalakítási költségek és finanszírozási forrásaik összefoglalása

(millió EUR)

SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI KÖLTSÉGEK	millió EUR	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	millió EUR
Tényleges működési veszteségek (2022–2023)	1 442	**Saját hozzájárulás**, ebből:	**2 291**
Várható működési veszteségek (2024)	472	Alárendelt átváltható kölcsönök, DB AG	842
Várható működési veszteségek (2025)	[…]	Hitelkeret, DB AG	325
Személyzettel kapcsolatos kiadások (JobService GmbH)	[…]	Ideiglenes hitelkeret, DB AG	434
Az üzleti tevékenység DB Cargo leányvállalataihoz való áthelyezésének egyéb költségei	[…]	Elidegenítések	4.
Lejáró hitelek refinanszírozása, CAPEX, OPEX, működő tőke	2 020	Követelések faktorálása	[…]
		A JobService GmbH hozzájárulása	[…]
Szerkezetátalakítási költségek összesen	**4 205**		
		Szerkezetátalakítási támogatás, amelyből	**1 914**
		PLTA révén ténylegesen fedezve (2022–2023)	1 442
		A PLTA révén várhatóan fedezve (2024)	472

([98]) A „434 000 000,00 EUR összegű, áthidaló hitelkeretre (áthidaló finanszírozás) vonatkozó keretszerződés" (angol fordítás) 14. §-ának (2) bekezdéséből.

4.1.4.2.3. Pénzügyi előrejelzések az alapforgatókönyv és a pesszimista forgatókönyv szerint

(259) Németország kifejti, hogy azok a feltételezések, amelyek alapján a DB Cargo jelenleg átfogó szerkezetátalakítási tervet hajt végre, arra irányulnak, hogy a társaság újra jövedelmező legyen. A DB Cargo külső tanácsadókkal szoros együttműködésben dolgozta ki szerkezetátalakítási tervét. Németország jelzi, hogy a szerkezetátalakítási terv végrehajtása már folyamatban van, és hogy megkezdődtek a DB Cargo munkavállalóinak képviselőivel jogilag előírt konzultációk a személyzeti intézkedésekről.

(260) Németország kifejti, hogy a 2025 és 2029 közötti időszakra vonatkozó mögöttes, költségekkel kapcsolatos feltételezések a DB-csoport előrejelzésein alapulnak, kivéve a mozdonyok és teherkocsik költségeinek alakulását, amelyekre az infláció alakulására vonatkozó általános várakozások vonatkoznak. 2025 és 2029 között a költségek előre jelzett alakulása a következő:

20. táblázat

Költségekkel kapcsolatos feltételezések 2025–2029

Költségkategóriák (Alakulás évről évre)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025–2029
Energia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Útvonal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB hálózati eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Szolgáltatásvásárlás, nemzetközi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Szolgáltatásvásárlás, belföldi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Szolgáltatáscsere, nemzetközi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Szolgáltatáscsere, belföldi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Operatív személyzet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Általános személyzet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb költségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 57. o.

(261) Németország azt állítja, hogy a szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyvében szereplő feltételezések a DB Cargo valamennyi üzleti szegmensét érintik (egyes kocsi fuvarozás, irányvonatos fuvarozás, kombinált fuvarozás), és négy fő pillére épülnek.

(262) Először is a termelési rendszer radikális megváltoztatását javasolják, az üzleti szegmensek közötti kapcsolatok felszámolása és a különálló üzletágak irányítási ösztönzőinek megerősítése mellett. Ez a változás csökkenteni fogja a műveletek összetettségét, és ezáltal valamennyi szegmensben növelni fogja a DB Cargo szállítási teljesítményének stabilitását és minőségét. A termelési rendszer változása az általános költségek csökkentését is lehetővé teszi.

(263) Másodszor, a DB Cargo azáltal, hogy a jövedelmezőséget helyezi előtérbe a növekedéssel szemben, azokra a szegmensekre és ügyfelekre összpontosít, amelyek tekintetében a DB Cargo versenyképes piaci pozícióval rendelkezik, vagy a szerkezetátalakítási terv végrehajtását követően ilyen pozíciót szerez, azaz ahol a legalacsonyabb költségek mellett képes termelni, vagy egyedi termékportfóliót kínál.

(264) Harmadszor, a DB Cargo nyitott az üzleti tevékenység rugalmasabbá tételére és a harmadik személy partnerekkel való összefogásra annak érdekében, hogy alvállalkozói megállapodásokat hajtson végre vagy közös vállalkozásokat hozzon létre a jövőbeli növekedési lehetőségekkel rendelkező piacokon, ha és amikor ezek a lehetőségek a jövőben megvalósulnak.

(265) Végezetül a szerkezetátalakítási terv jelentős változást hoz az egyes kocsi fuvarozás megszervezésében. Németország azt állítja, hogy az egyes kocsi fuvarozásra vonatkozó állami finanszírozási rendszerrel együtt ennek az intézkedésnek lehetővé kell tennie e strukturálisan hátrányos helyzetű szegmens jövedelmezőségének helyreállítását.

(266) Németország jelzi, hogy a szerkezetátalakítási terv eredményeként az alapforgatókönyv szerint a DB Cargo várhatóan 2026-ban jövedelmező lesz, és tartósan fenntartja jövedelmezőségét (a 2028-ban 251 millió EUR, 2030-ban pedig 268 millió EUR összegű pozitív EBIT-célértékkel). Ez azt jelenti, hogy 2028-ban és 2030-ban is 6,3 % lesz az EBIT-marzs, ami Németország szerint összhangban lenne a jelenlegi ágazati referenciaértékekkel.

(267) Az alapforgatókönyv figyelembe veszi azt, hogy míg a DB Cargo általános piaci pozíciója a német vasúti árufuvarozási ágazatban – a korábbi évekhez hasonlóan – nagy valószínűséggel tovább fog csökkenni, a DB Cargo az elkövetkezendő években viszonylag stabil abszolút termelési eredményre számít az egyes kocsi és az irányvonatos fuvarozásban (szemben a kombinált fuvarozásban várható csökkenéssel), hozzájárulva ezáltal a vasúti árufuvarozás versenyképességéhez, és ennélfogva a vasút modális részesedésének növekedéséhez.

(268) Németország továbbá azt állítja, hogy a szerkezetátalakítási terv jelentős hozzájárulást feltételez a DB Cargo munkavállalóitól a nagyobb rugalmasság és az új, választható (de jutalmazott) műszakmodellek bevezetése tekintetében, amelyek hosszabb üzemidőt várnak a vasúti járművezetőktől. 2024. október 2-án a DB Cargo egyeztető bizottsága megállapodott abban, hogy 2026. december végéig 4 582 teljes munkaidős munkavállalóval csökkenti a munkaerőt (2023 decemberéhez képest a munkaerő mintegy 25 %-a); e számadat 2029. december végére 4 943 teljes munkaidős munkavállalóra (a munkaerő mintegy 27 %-ára) emelkedik.

(269) Tekintettel a jelenlegi gazdasági környezetre, amelyet a szakképzett munkaerő hiánya, a magánszektor fenntartható szállítási módok iránti növekvő kereslete és az egyes kocsi szegmens pénzügyi támogatása jellemez, Németország úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv javát szolgálják a kedvező külső feltételek, és a szerkezetátalakítási időszak alatt helyreáll az életképesség.

(270) A fenti megfontolások alapján Németország azt állítja, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének alapforgatókönyve lehetővé teszi a társaság számára, hogy a szerkezetátalakítási időszak végére (2026. december 31.) helyreállítsa életképességét, amikor is várhatóan 95 millió EUR pozitív nettó eredményt mutat majd.

(271) Németország kifejti, hogy ez a pénzügyi teljesítmény várhatóan annak köszönhetően fog megvalósulni, hogy már 2026-ig pozitív EBIT-et (188 millió EUR) generálnak, ami a bevételeknek ([…]) a költségalaphoz viszonyított mérsékelt növekedéséből ([…]) ered, e költségalap ugyanis várhatóan lényegében egyenletes marad a szerkezetátalakítási időszakban ([…]), valamint a munkaerő jelentős szerkezetátalakításából ([…]) és a vállalkozás rugalmasabbá tételével a termelékenység növekedéséből (anyagköltségek és egyéb működési költségek […]).

(272) Németország azt állítja, hogy a bevételek alapforgatókönyv szerinti mérsékelt növekedése alapvetően a szerkezetátalakítási terv fenti 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) szakaszban ismertetett különböző intézkedéseinek eredménye, különösen a következőké:

a) Egyes kocsi szegmens: a bekövetkező termékminőség-javulás lehetővé teszi az alapár kiigazítását, és az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott várható szövetségi támogatás a várakozások szerint hozzájárul ahhoz, hogy az egyes kocsi szegmens 2026-ban működési szempontból pozitív legyen, és 2027-től kezdődően visszatérjen az észszerű jövedelmezőséghez a nettó eredmény szintjén. Az árak alakulása a tényezőköltség-emelkedések

áthárítását tükrözi. Ennek eredményeként 2025 és 2030 között az egyes kocsi szegmensben az előrejelzések szerint mérsékelt volumennövekedés várható, […] %-os összetett éves növekedési ráta mellett (CAGR), míg az árak várhatóan folyamatosan, […] %-os CAGR-rel emelkednek. Németország azonban hangsúlyozza, hogy az egyes kocsi fuvarozás szövetségi támogatása nélkül ez a szegmens továbbra is veszteséges lenne az alkalmazandó szerkezetátalakítási terv intézkedései ellenére.

a) Irányvonatos szegmens: a termelékenység és a minőség javulása alapján a DB Cargo arra számít, hogy képes lesz mérsékelten emelni az árakat a piacon várhatóan mintegy […] %-os összetett éves növekedési ráta (CAGR) ([99]) mellett. Emellett a megváltozott globális politikai helyzet (pl. az energia és a védelem előtérbe helyezése) miatt a teheráru-struktúra hatásából eredően további bevételi potenciál várható. Ennek eredményeként 2025 és 2030 között az irányvonatos szegmensben az előrejelzések szerint marginális volumennövekedés várható, […] %-os összetett éves növekedési ráta mellett (CAGR), míg az árak várhatóan folyamatosan, […] %-os CAGR-rel emelkednek. Az árak alakulása a tényezőköltség-emelkedések áthárítását tükrözi.

b) Kombinált fuvarozási szegmens: a jövőbeli növekedési lehetőségekkel rendelkező piaci szegmensekben, azaz a tengeri kombinált fuvarozási szegmensben partnerségi lehetőségeket vizsgálnak meg. 2025 és 2030 között a tengeri kombinált fuvarozási szegmensben az előrejelzések szerint mérséklet volumennövekedés várható, […] %-os CAGR mellett, míg az árak várhatóan folyamatosan, […] %-os CAGR-rel emelkednek. Az árak alakulása a tényezőköltség-emelkedések áthárítását tükrözi.

(273) Németország másfelől azt állítja, hogy a költségek alapforgatókönyv szerinti csökkenése alapvetően a szerkezetátalakítási terv fenti 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) szakaszban ismertetett különböző intézkedéseinek eredménye, különösen a következőké:

a) Egyes kocsi szegmens: a termelési rendszer radikális megváltoztatása (elkülönítés) és a DB Cargo egyes kocsi hálózatának alapvető felülvizsgálata és átalakítása, többek között a nagy távolságokon az utazási gyakoriság növelése, a ráhordó és oszlatási szolgáltatások felülvizsgálata, valamint a kereskedelmi kínálat szabványosítása révén.

b) Irányvonatos szegmens: az intelligens logisztikai szolgáltatóvá válásra való átállás a következők segítségével: i. az ügyfélportfólió-optimalizálása összetett és innovatív vasúti szállítási megoldásokra irányulóan és a fontos ügyfeleknek szóló külön transzferszolgáltatások bevezetése, valamint ii. a termelés stabilitásának és minőségének növelése, többek között az irányvonatok termelésének az egyes kocsi fuvarozástól való elválasztásával és a vasúti járművezetők számára (önkéntes alapon) hosszabb üzemidőt előíró, rugalmasabb munkaszerződések révén, valamint külső szolgáltatók igénybevételének révén történő termelékenységnöveléssel.

c) Kombinált fuvarozási szegmens: a DB Cargo várakozásai szerint a termelés elkülönítése és az önálló üzletágak kiépítése és célzott erőforrásokkal történő ellátása megerősíti az irányítási ösztönzőket (a végponttól végpontig terjedő felelősségvállalás alapján) és ezáltal a hatékonyságot. A legfontosabb intézkedések közé tartozik a portfólió optimalizálása a nem nyereséges szállítások fokozatos megszüntetésével (pl. a fuvarozói értékesítés volumenének mintegy […] %-os csökkentése), a szárazföldi kombinált fuvarozás számára kínált hálózat megváltoztatása és egy felülvizsgált termelési modell bevezetése, amely fokozatosan megszünteti az összes tengeri fuvarozásra használt kocsi egyetlen (hamburgi kikötőhöz közeli) csomópontban (Maschenben) történő kiszolgálásának jelenlegi modelljét. Emellett a folyamatokat a konkrét üzleti igények mentén fogják észszerűsíteni. Ezenfelül az egyeztető bizottság 2024. október 2-án megállapodásra jutott a DB Cargo meglévő munkajogi szabályainak a kombinált fuvarozás tekintetében történő módosításáról. Németország kifejti, hogy ez a DB Cargo kombinált fuvarozásra vonatkozó üzleti modelljének jelentős egyszerűsítéséhez vezet, ami ugyanolyan mértékű termelékenységnövekedést eredményez, mint a DB Cargo által korábban benyújtott, a vontatási szolgáltatások csökkentésére irányuló javaslat, amely magában foglalta e szolgáltatások vontatási leányvállalatokhoz történő áthelyezését, amelyeknek nagyobb a rugalmassága a munkaszerződéseik terén, ezáltal a vasúti járművezetők termelékenysége (pl. megállás távoli állomáson, különleges utazásiidő-kompenzáció). Németország kifejti továbbá, hogy e megállapodás 2024. októberi megkötésével a DB Cargo képes lesz csökkenteni a saját vasúti járművezetők számát, valamint a termeléssel kapcsolatos általános

([99]) CAGR: összetett éves növekedési ráta.

személyzetet és a Control Tower személyzetét az új munkajogi szabályoknak köszönhetően, ami lehetővé teszi a termelékenység növelését. Ezért a DB Cargónak nem kell tevékenységeit a vontatási leányvállalatokhoz átirányítania. Az intézkedések az álláshelyek 2023. júliusi tényleges számához képest a vasúti járművezetők tekintetében körülbelül 330 teljes munkaidős egyenértékkel, a termeléstervezésben és -irányításban dolgozó, általános személyzet tekintetében mintegy 130 teljes munkaidős egyenértékkel, valamint a Control Tower tekintetében körülbelül 155 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő álláshellyel csökkentik a létszámot. Ennek alapján Németország úgy véli, hogy a DB Cargo jelentős költségmegtakarítást érhet el ebben a szegmensben is.

(274) Németország hozzáteszi továbbá, hogy a szerkezetátalakítási terv intézkedéseket tartalmaz az igazgatási és az üzemi általános költségek kezelésére. Németország egyrészt arra számít, hogy a nyereség növekedéssel szembeni előtérbe helyezésének elve és a portfólióoptimalizálás lehetővé teszi az általános költségek csökkentését, például a személyzet és a személyzettel kapcsolatos összes költség, köztük az irodaterületek bérleti költségei tekintetében. Másrészről Németország kifejti, hogy a szerkezetátalakítási terv számos hatékonysági intézkedést fog végrehajtani, többek között az informatikai struktúrák széles körű szabványosítását, a párhuzamos szervezeti struktúrák csökkentését, valamint a felülvizsgált tervezési, vonatindítási eljárásokat és a Control Tower eljárásait, és hogy az ilyen intézkedéseknek hozzá kell járulniuk a költségek csökkentéséhez, és lehetővé kell tenniük nyereséges szolgáltatások versenyképes áron történő nyújtását. Ezen intézkedések eredményeként összesen több mint 400 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő csökkenés érhető el az ilyen álláshelyek 2023. júliusi tényleges számához képest (a fent ismertetett, kombinált fuvarozásra vonatkozó intézkedések mellett).

(275) Németország hangsúlyozza továbbá, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási terve eltér a társaság hatékonyságának és jövedelmezőségének növelésére irányuló múltbeli erőfeszítésektől. Németország különösen kifejti, hogy a terv túlmutat a működési hatékonyság javítását célzó fokozatosabb intézkedéseken a DB Cargo termelési folyamatainak, szervezeti felépítésének és vállalati stratégiájának alapvető megváltoztatásával.

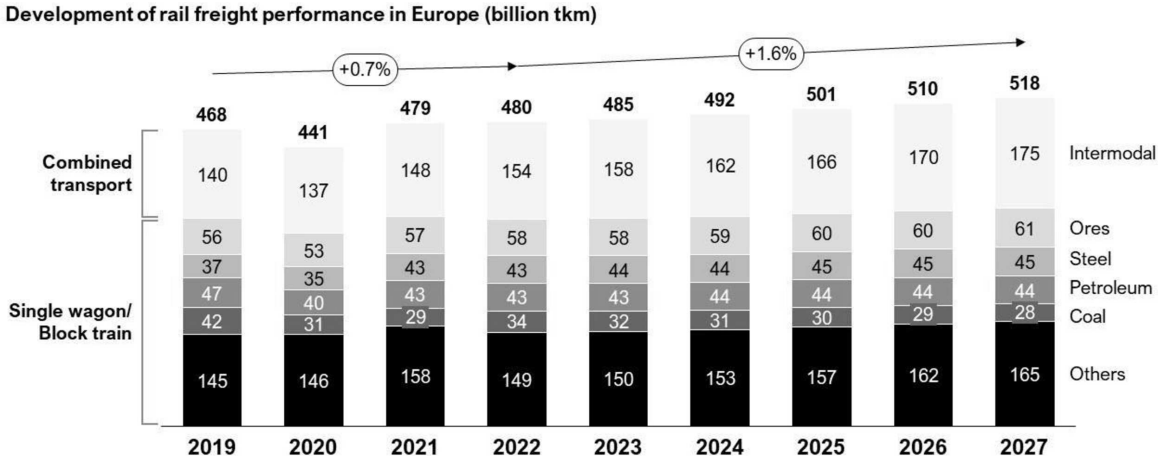
(276) Németország hozzáteszi, hogy a szerkezetátalakítási terv sikeres végrehajtásához szükséges külső feltételek a korábbiaknál kedvezőbbek lennének, az alábbi okok miatt.

a) A kulcsfontosságú iparágak mögöttes növekedése mellett a politikai támogatás (például a kibocsátáskereskedelmi rendszerek) és a vasúti infrastruktúrába történő beruházások várhatóan serkentik a vasúti árufuvarozás piaci növekedését. Bár a vasúti árufuvarozás modális részesedése a múltban stagnált, Németország azzal érvel, hogy napjainkban mind a német kormány, mind az Európai Bizottság határozottan elkötelezte magát a vasúti árufuvarozás modális részesedésének növelése mellett, és hogy az általuk az éghajlatvédelmi politikák keretében a közlekedési ágazat dekarbonizációjához rendelt magasabb prioritás a vasúti árufuvarozásba történő nagyobb infrastrukturális beruházásokat és közvetlen pénzügyi támogatást fog eredményezni, amelyek ellensúlyozzák az egyes kocsi hálózatok tehergépjárművel történő fuvarozással szembeni meglévő strukturális hátrányait.

b) Németország továbbá úgy véli, hogy a közszférával párhuzamosan növekszik a magánszektor szén-dioxid-semleges szállítási módok iránti kereslete, és ennek következtében a meglévő és jövőbeli ügyfelek nagyobb hajlandóságot fognak tanúsítani a vasúti árufuvarozási megoldások megfizetésére, ami viszont Németország várakozása szerint hozzá fog járulni a vasút megerősödéséhez a közúti fuvarozással folytatott intermodális versenyben.

c) Végezetül Németország azt állítja, hogy a demográfiai helyzet jelenleg gyorsan változik a DB Cargón belül, ami ekként támogatja a szerkezetátalakítási terv végrehajtását, mivel azok a munkavállalók, akik az 1980-as években, a nagy munkaerő-felvételi programok idején léptek be a társasághoz, most kezdenek nyugdíjba vonulni, ami évente több mint 3,5 %-os nyugdíjba vonulásnak betudható lemorzsolódáshoz vezet, amely folyamat a 2020-as évek végéig tart majd. Németország azzal érvel, hogy ez a folyamat támogatja a DB Cargo szerkezetátalakítási tervét, mivel a létszámcsökkenés következtében nem lesz nagy szükség elbocsátásokra.

(277) A fentiek eredményeként, míg az olyan külső körülmények, mint a kereskedelmi konfliktusok és a Covid19-világjárvány a közelmúltban a gazdasági tevékenység csökkenéséhez és ezáltal a vasúti árufuvarozás iránti kereslet némileg alacsonyabb szintjéhez vezettek (hasonló fejlemények következtek be más árufuvarozási szegmensekben is), az elkövetkező években a vasúti árufuvarozási piac várhatóan ismét növekedni fog, 2022 és 2027 között 1,6 %-os CAGR-rel.



Forrás: Németország 2023. október 31-i beadványa, 2024., 58. o., az SCI/Verkehr tanácsadó cégtől származó adatok.

(278) Az egyes üzleti szegmenseket külön-külön vizsgálva Németország a következő megfontolásokat adja elő a volumennövekedéssel kapcsolatban:

a) Egyes kocsi/irányvonatos szegmens: Németország kifejti, hogy az áruk széles körét szállítják egyes kocsiban vagy irányvonaton. A legfontosabb árutípusok közé tartozik az érc, az acél, a kőolaj, a szén, a vegyi anyagok, a gépjárműipari termékek, a hulladék és a fogyasztási cikkek. A kombinált fuvarozáshoz hasonlóan az irányvonatos és az egyes kocsi fuvarozást is makrogazdasági zavarok sújtották az elmúlt néhány évben, ami 2020-ban 7 %-os visszaeséshez vezetett, a következő évben pedig gyors helyreállás következett be (2021: 8,6 %).

b) A 2022 és 2027 közötti években a vasúti árufuvarozás volumenének összességében mérsékelt, évi 0,8 %-os növekedése várható. Németország azt állítja, hogy ezt a növekedést a mögöttes iparágak fejlődése vezérli. A félkész termékek előállítása felé történő gazdasági elmozdulás vagy a megújuló energiaforrások irányába mutató tendencia következtében egyes nyersanyagok (különösen az érc és a szén) iránti kereslet Európa-szerte nem növekszik. Ennek következtében az irányvonatok és az egyes kocsi fuvarozások iránti kereslet várhatóan stabil marad, vagy hanyatlik ezekben az ágazatokban. Más típusú termékek (pl. acél, vegyi anyagok, gépjárműipari termékek, fogyasztási cikkek) várhatóan további keresletet generálnak az irányvonatos és az egyes kocsi fuvarozás iránt. Például erőteljes növekedés várható a gépjárműiparban (2022 és 2027 között 8,6 %-os CAGR), mivel az kilábal a múltbeli kihívásokból, például az ellátási lánc zavaraiból. Ugyanakkor olyan új piacok is kialakulnak, amelyek várhatóan további növekedési potenciált kínálnak a vasúti árufuvarozás számára. Németország kifejti, hogy ezen üzleti lehetőségek közé tartoznak például a zöld hidrogénnel kapcsolatos vasúti csővezetékes megoldások, amelyek a meglévő csővezeték-hálózatok hiányosságainak áthidalásához vasúti összeköttetéseket igényelnek, az autóakkumulátorok gyártásának logisztikai koncepciói, valamint az európai acélipar dekarbonizációja, ami új körforgásos gazdasági megoldásokhoz fog vezetni, amelyekben az elkövetkező években a fémhulladékok sokkal nagyobb szerepet játszanak az acélgyártásban. A szükséges szállítási volumenek e fejlemények következtében a vasúti árufuvarozás újjáéledéséhez vezethetnek.

c) Kombinált fuvarozás: Németország jelzi, hogy a kombinált fuvarozás az európai vasúti árufuvarozási piac egyharmadát teszi ki, és a növekedés motorja a korábbi átlag feletti rátákkal, amelyek a Covid19-világjárványt követő erőteljes, 2021-ben 8,6 %-os, 2022-ben pedig 3,2 %-os fellendülést mutatnak, ami 2017 és 2022 között évi 4,2 %-os CAGR-t eredményez. Németország kifejti, hogy az elkövetkező években a növekedés várhatóan továbbra is magas marad, 2,6 %-os CAGR mellett (2022–2027), elsősorban a GDP-növekedésnek köszönhetően. Németország továbbá azt állítja, hogy különösen a késztermékek növekvő mennyisége, a tengeri forgalom kulcsfontosságú európai kikötőkben történő növekedése, a konténeres szállítás fokozódása és a félpótkocsik új kezelési technológiái előnyt jelentenek a kombinált fuvarozás számára. Ugyanakkor a kombinált fuvarozás hozzáférhetőbbé válik az infrastrukturális beruházások (különösen a terminálok) miatt, amelyek lehetővé teszik a kapacitásnak a kereslet növekedésével összhangban történő bővítését.

(279) A fent említett piaci növekedési várakozásokat figyelembe véve Németország azt állítja, hogy a DB Cargo volumennövekedésre vonatkozó feltételezései konzervatívak, és hogy rövid és középtávon a DB Cargo nem az egyes kocsi fuvarozás piacvezérelt növekedésére támaszkodik. Németország úgy véli, hogy az irányvonatok és a kombinált fuvarozás szegmensében a DB Cargo tervezése a piaci növekedési ráta alatt van.

(280) Németország végül azt állítja, hogy a szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatos fenti megfontolásokat nemcsak a közúti fuvarozással való erős intermodális verseny, hanem az intermodális szempontból rendkívül versengő vasúti árufuvarozási piac összefüggésében is értékelni kell. Ennek kapcsán Németország kifejti, hogy a DB Cargótól eltérő üzemeltetők együttesen 57 %-os részesedéssel rendelkeznek a németországi vasúti árufuvarozás volumenéből (2022-ben tonnakilométerben kifejezve), ami jelentős részarányt képvisel más európai tagállamokhoz képest. E tekintetben Németország jelzi, hogy annak ellenére, hogy a DB Cargo a korábbi inkumbens szolgáltató, a DB Cargo részesedése a németországi vasúti árufuvarozás volumenéből a második legalacsonyabb az összes olyan tagállam inkumbens szolgáltatójának hazai részesedése közül, amelyben a DB Cargo tevékenykedik. Németország azt is jelzi, hogy például a LINEAS 57 %-os részesedéssel rendelkezik Belgiumban, a Groupe SNCF 67 %-os részesedéssel Franciaországban, a CD Cargo pedig 65 %-os részesedéssel Csehországban. Ugyanakkor a DB Cargo részesedése a német vasúti árufuvarozás volumenéből 2016 óta 11 százalékponttal csökkent.

4.1.4.2.3.1. Az alapforgatókönyv pénzügyi vonatkozásai

(281) A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének pénzügyi előrejelzéseihez használt fenti feltételezések alapján Németország kifejti, hogy a szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyve figyelembe vesz számos, 2023-ban és 2024 elején bekövetkezett fejleményt, például a vasúti járművezetők sztrájkját (2024 januárja és áprilisa között), a támogatási programokra szánt szövetségi költségvetés csökkenését, a gazdasági lassulásnak betudható, volumennel kapcsolatos negatív tendenciát (sztrájk nélkül és beleértve a szállítási volumennek az áráthárítás miatti csökkenését), az inflációt és a személyzeti béremeléseket, a megnövekedett árversenyt és a DB Cargo szerkezetátalakítási terve egyes intézkedéseinek késedelmét. Németország jelzi, hogy ebben az összefüggésben az alapforgatókönyv olyan ellenintézkedéseket is tartalmaz ((242) preambulumbekezdés), amelyek célja e fejlemények kedvezőtlen hatásainak kezelése annak érdekében, hogy a DB Cargo a szerkezetátalakítási időszakon belül megvalósíthassa életképességének helyreállítását.

(282) A 21. táblázat az alapforgatókönyv számszerűsített hatását mutatja be a DB Cargo szerkezetátalakítási időszakra (2022. január 1.–2026. december 31.) vonatkozó előre jelzett eredménykimutatása formájában.

21. táblázat

A DB Cargo alapforgatókönyv szerinti eredménykimutatása

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Árbevétel	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Összteljesítmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anyagköltség	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Személyzeti kiadások	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb működési költségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vállalatközi szolgáltatások	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Értékcsökkenés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó kamat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetésekből származó jövedelem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb pénzügyi jövedelem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rendkívüli jövedelem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Adók	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nyereség- és veszteségátruházás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 16. o.

(283) Amint az a 21. táblázatból kitűnik, Németország arra számít, hogy a DB Cargo 2024-ben még mindig 348 millió EUR összegű veszteségről számol be az EBIT szintjén, míg 2026-tól a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének alapforgatókönyve pozitív EBIT-adatokat jelez, amelyek a szerkezetátalakítási időszak végére (2026 vége) […] millió EUR-val kezdődnek, általában véve az új termelési koncepcióknak köszönhetően, amelyek a volumenveszteségekre válaszul lehetővé teszik a termelékenység növekedését és a személyzeti költségek csökkentését.

(284) Annak ellenére, hogy a tervek szerint 2025-ig továbbra is negatív lesz ([…] EUR-val), a nettó eredmény a tervek szerint szintén pozitívvá válik a szerkezetátalakítási időszak végére ([…] EUR-val), majd azt követően folyamatos növekedést mutat.

(285) Ami a DB Cargo előre jelzett mérlegének mérőszámait illeti, amint az a 22. táblázatból látható, Németország arra számít, hogy a DB Cargo pozitív sajáttőke-helyzetet tart fenn a szerkezetátalakítási időszak egészében (2022. január 1-jétől 2026. december 31-ig) és azt követően.

22. táblázat

A DB Cargo alapforgatókönyv szerinti mérlege

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Eszközök összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetett eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetett tárgyi eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immateriális javak	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzügyi eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forgóeszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Készletek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vevőkövetelések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb követelések és eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzügyi követelések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzeszközök és pénzeszközegyenértékesek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kötelezettségek összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saját tőke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tartalékok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzügyi kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Szállítói kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 17. o.

(286) A DB Cargo előre jelzett pénzügyi kimutatásai alapján Németország közölte, hogy a DB Cargo fő pénzügyi teljesítménymutatói a szerkezetátalakítási időszakban várhatóan a 23. táblázatban összefoglaltak szerint alakulnak:

23. táblázat

A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének alapforgatókönyve

Pénzügyi teljesítménymutatók a szerkezetátalakítási időszakban és azon túl

(millió EUR)

KPI	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Befektetett tőke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sajáttőke-helyzet (év végén)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Adósságkötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviditási pozíció (év végén)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-marzs (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-marzs (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (%) (kivéve a nyereség- és veszteségátruházást) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1RoE (tőkearányos jövedelmezőség) = Adózás utáni eredmény (EAT)/saját tőke
([2]) 2RoCE (Befektetett tőke megtérülése) = EBIT/befektetett tőke
Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 19. o.

(287) Németország azt állítja, hogy amint az a fenti 23. táblázatból kitűnik, a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének alapforgatókönyve a szerkezetátalakítási időszak alatt a DB Cargo pénzügyi teljesítménymutatóinak javulását fogja eredményezni, és hogy a DB Cargo ROCE-je a tervek szerint a szerkezetátalakítási időszak végére meghaladja a DB Cargo WACC-ját ([100]).

(288) Az alábbi 24. táblázat a DB Cargo egyes európai uniós versenytársainak legutóbbi (azaz 2021-es és 2023-as) jövedelmezőségi adatait mutatja be. Ez az összehasonlítás három különböző csoportot foglal magában, amelyek a piac termékekkel való ellátása tekintetében különböztethetők meg, és amelyek mindegyike eltérő jövedelmezőségi profillal rendelkezik: i. egyes kocsi üzletággal rendelkező vagy anélküli integrátorok, ii. vontatási szolgáltatók és iii. integrált kombinált fuvarozási szolgáltatók.

(289) A Németország által szolgáltatott adatok szerint az európai vasúti árufuvarozók keverékéből álló azonos profilú csoporton belüli EBIT-marzs a 2021–2023-as időszakban átlagosan 2 % volt (a medián érték szintén 2 % volt). A 2025-re előre jelzett adatok alapján a DB Cargo […] %-os EBIT-marzsa várhatóan valamivel az ágazati átlag alatt marad. A DB Cargo azonban arra számít, hogy az átalakítási időszak végére (2026. december végéig) […] %-ra javítja EBIT-marzsát. Ez a szint kedvező az egyes kocsi üzletággal nem rendelkező integrátorok alcsoportjához viszonyítva, amely átlagosan 5 %-os EBIT-marzsot ért el.

([100]) Németország azt állítja, hogy a DB Cargo súlyozott átlagos tőkeköltsége (WACC) […] %-ot tesz ki. A WACC az adósság és a saját tőke megfelelően súlyozott költségének az összege. A 20 %-os sajáttőke-költséget tőkeeszköz-árazási modell alkalmazásával számították, és az i. a 2,5 %-os kockázatmentes kamatlábból és ii. a vállalatspecifikus kockázati prémiumból áll, amely a […] %-os piaci kockázati prémium és a béta tényező ([…]) szorzatából származik. Az adósság költsége a feltételezések szerint 4,5 % a „[…]” belső hitelminősítés alapján. A súlyozás a 2024. pénzügyi év végére várható […] millió EUR adósságszinten és […] millió EUR sajáttőke-szinten alapul, így az adósság/saját tőke aránya 370 %. E feltételezések alapján Németország azt állítja, hogy a DB Cargo WACC-ja az előrejelzések szerint körülbelül […] % lesz.

24. táblázat

Az azonos profilú csoport fő mutatói (2021/2023)

Név	Ország	Üzleti szegmens	Árbevétel 2023 (millió EUR)[1)] ([1])	EBIT-marzs Ø 2021–23
ČD Cargo	Cseh Köztársaság	Integrátor (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Ausztria	Integrátor (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Szlovákia	Integrátor (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Lengyelország	Integrátor (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Németország	Integrátor (BT, CT)	250 ([1])	4 %2.
LINEAS	Belgium	Integrátor (SW, BT, CT)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Svédország	Integrátor (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Franciaország	Integrátor (SW, BT, CT)	730	– 3 %
RheinCargo	Németország	TOC	175 ([1])	2 % ([2]).
Lokomotion	Németország	TOC	112 ([1])	3 % ([2]).
Hector Rail Németország	Németország	TOC	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) ([3])	Cseh Köztársaság	Integrált kombinált fuvarozási szolgáltató	621	16 %
PCC Intermodal	Lengyelország	Integrált kombinált fuvarozási szolgáltató	136	6 %
boxXpress	Németország	Integrált kombinált fuvarozási szolgáltató	129	2 %
Loconi	Lengyelország	Integrált kombinált fuvarozási szolgáltató	49 ([1])	5 % ([2])
Hupac	Svájc	Integrált kombinált fuvarozási szolgáltató	740	1 %
Naviland Cargo	Franciaország	Integrált kombinált fuvarozási szolgáltató	167 ([1])	6 %
Számtani közép			***508***	***2 %***
Medián			***426***	***2 %***
Számtani középérték – Integrátorok SW nélkül			***432***	***5 %***

Megjegyzés: SW = Egyes kocsi; BT= Irányvonat; CT= Kombinált fuvarozás; TOC = Vonatüzemeltető társaság

([1]) 1. A legfrissebb adatok 2022-re vonatkozóan állnak rendelkezésre.

([2]) 2. A 2021–2022-es időszakra vonatkozó EBIT-marzs átlaga az 1. következtében, lásd fent.

([3]) 3. A Metrans a HHLA intermodális szegmensének része, és ebben a szegmensben 2023-ban a HHLA bevételeinek több mint 95 %-át adta.

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 27. o.

4.1.4.2.3.2. A pesszimista forgatókönyv pénzügyi vonatkozásai

(290) Németország kifejti, hogy a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének pesszimista forgatókönyve a konkrét lehetséges kedvezőtlen fejleményekhez igazított alapforgatókönyvön alapul.

(291) Az ilyen lehetséges kedvezőtlen fejleményeket a 25. táblázat foglalja össze.

25. táblázat

A DB Cargo pesszimista forgatókönyvében szereplő kockázatok

A 2024. évi pesszimista forgatókönyvben szereplő kockázatok	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. A vasúti árufuvarozás támogatási programjaira szánt szövetségi költségvetés csökkenésének nettó kockázata	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2. Az egyes kocsik finanszírozási rendszerének szűkítése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3. Magasabb működési költségek a DB InfraGO TAF/ÁME-rendszere végrehajtásának elhalasztása miatt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4. Az eredetileg tervezettnél kisebb volumennövekedés a pályahasználatért és a tolatólétesítmények részére fizetendő, megnövekedett díjak fogyasztókra való áthárítása, valamint Németország acéliparának elhúzódó gazdasági gyengesége miatt (az EBIT-re gyakorolt hatás csak a változó költségek, különösen a pályahasználati és az energiaköltségek kivétele után)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Összes bekövetkezett kockázat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 53. o.

(292) Németország úgy véli, hogy amint az a 25. táblázatból kitűnik, a pesszimista forgatókönyvnek az alapforgatókönyvben már szereplő kockázatokon felül olyan kockázatokat kell tükröznie, mint többek között a szövetségi támogatási programok további csökkenése és az alapforgatókönyvben feltételezettnél alacsonyabb volumennövekedés a németországi acélipar elhúzódó gazdasági gyengesége miatt.

(293) Németország azt is jelzi, hogy azonosítottak a pesszimista forgatókönyv megvalósulása esetén végrehajtható ellenintézkedéseket. Az ilyen ellenintézkedések (elsősorban a költségek és a személyzet további csökkentése, valamint a mozdonyok értékesítési és visszabérlési műveletei) várhatóan enyhítik a pesszimista forgatókönyvben szereplő, fent felsorolt további kockázatokat, az alábbi táblázatban foglaltak szerint.

26. táblázat

A DB Cargo pesszimista forgatókönyvében szereplő ellenintézkedések

A pesszimista forgatókönyvben szereplő ellenintézkedések	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Alapforgatókönyv szerinti EBIT, 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Összes bekövetkezett kockázat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1. Operatív ellenintézkedések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	A pesszimista forgatókönyvben szereplő ellenintézkedések	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.	Mozdonyok eladása és visszabérlése	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Pesszimista forgatókönyv szerinti EBIT, 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 55. o.

(294) Az ilyen ellenintézkedéseknek lehetővé kell tenniük a DB Cargo számára, hogy 2026-ban ([…] EUR tervezett EBIT-tel) és azt követően jövedelmezővé váljon a 2025. évi […] EUR negatív EBIT-szintek ellenére, amint azt a DB Cargo pesszimista forgatókönyv szerinti előre jelzett eredménykimutatása is megerősíti:

27. táblázat

A DB Cargo pesszimista forgatókönyv szerinti eredménykimutatása

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Árbevétel	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb üzemi eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Összteljesítmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anyagköltség	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Személyzeti kiadások	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb működési költségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vállalatközi szolgáltatások	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Értékcsökkenés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-marzs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó kamat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetésekből származó jövedelem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Egyéb pénzügyi jövedelem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rendkívüli jövedelem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Adók	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nyereség- és veszteségátruházás	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó eredmény	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. november 22-i beadványa (végleges szerkezetátalakítási terv), 49. o.

(295) Annak ellenére, hogy 2025-ig továbbra is jelentősen negatív marad ([…] EUR-val), a DB Cargo nettó eredménye Németország várakozása szerint a pesszimista forgatókönyvben is pozitívvá válik a szerkezetátalakítási időszak végére ([…] EUR-val), majd azt követően folyamatos növekedést mutat.

(296) Ami a DB Cargo pesszimista forgatókönyv szerinti előre jelzett mérlegének mérőszámait illeti, amint az a 28. táblázatból látható, Németország arra számít, hogy a DB Cargo pozitív sajáttőke-helyzetet tart fenn a szerkezetátalakítási időszak egészében és azt követően.

28. táblázat

A DB Cargo pesszimista forgatókönyv szerinti mérlege

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Eszközök összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetett eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetett tárgyi eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immateriális javak	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzügyi eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forgóeszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Készletek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(millió EUR)

	Tényleges 2021	Tényleges 2022	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Vevőkövetelések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb követelések és eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzügyi követelések	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzeszközök és pénzeszköz-egyenértékesek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kötelezettségek összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saját tőke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tartalékok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pénzügyi kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Szállítói kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egyéb kötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Forrás: Németország 2024. október 31-i beadványa, 49. és 50. oldal.

(297) A DB Cargo fenti, előre jelzett pénzügyi kimutatásai alapján Németország közölte, hogy a DB Cargo fő pénzügyi teljesítménymutatói a szerkezetátalakítási időszakban várhatóan az alábbi táblázatban összefoglaltak szerint alakulnak:

29. táblázat

A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének pesszimista forgatókönyve

Pénzügyi teljesítménymutatók a szerkezetátalakítási időszakban

KPI (millió EUR)	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
Befektetett tőke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sajáttőke-helyzet (év végén)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Adósságkötelezettségek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviditási pozíció (év végén)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-marzs (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

KPI (millió EUR)	Tényleges 2023	Előrejelzés 2024	Terv 2025	Terv 2026	Terv 2027	Terv 2028	Terv 2029	Terv 2030
EBIT-marzs (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (%) (kivéve a nyereség- és veszteségátruházást) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1RoE (tőkearányos jövedelmezőség) = Adózás utáni eredmény (EAT)/saját tőke
([2]) 2RoCE (Befektetett tőke megtérülése) = EBIT/befektetett tőke
Forrás: Németország 2024. október 31-i beadványa, 50. oldal.

(298) Németország azt állítja, hogy amint az a fenti 29. táblázatból kitűnik, a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének alapforgatókönyve a szerkezetátalakítási időszak alatt a DB Cargo pénzügyi teljesítménymutatóinak javulását fogja eredményezni, és hogy a DB Cargo ROCE-je a tervek szerint a szerkezetátalakítási időszak végére meghaladja a DB Cargo WACC-ját.

4.1.5. *A verseny és a kereskedelem torzulását korlátozó intézkedések*

(299) A Bizottsággal folytatott számos megbeszélést követően, a szerkezetátalakítási támogatás által a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt negatív hatások enyhítése érdekében Németország az átalakítási tervhez csatolt és azt kísérő, 2026. december 31-ig hatályban lévő intézkedéseket javasolt az alábbiak szerint:

4.1.5.1. Általános kereskedelempolitikai kötelezettségvállalások

(300) Németország vállalja, hogy a társasági joga által biztosított lehetőségeken belül garantálja, hogy a DB Cargo az átalakítási terv végrehajtása során prudens, megbízható és fenntartható kereskedelempolitikát folytat azzal a céllal, hogy az átalakítási terv rendelkezéseivel összhangban helyreállítsa és fenntartsa a hosszú távú életképességet.

(301) Németország annak biztosítását is vállalja, hogy a DB Cargo ne reklámozza a szóban forgó támogatás nyújtását vagy az abból származó előnyt.

4.1.5.1.1. A felvásárlás tilalma

(302) Németország a BHO 65. §-a szerinti lehetőségeinek keretein belül biztosítja, hogy a DB Cargo a szerkezetátalakítási időszak végéig nem szerez semmilyen részesedést. Ez értelemszerűen vonatkozik a társaságok eszközátruházással történő felvásárlására is.

(303) Ez a felvásárlási tilalom nem vonatkozik a csoporton belüli leválasztásokra és szerkezetátalakításokra.

(304) A DB Cargo kivételes körülmények között – a Bizottság előzetes jóváhagyásával – részesedést szerezhet egy társaságban, különösen akkor, ha ez a DB Cargo hosszú távú életképességének biztosításához szükséges, vagy más kényszerítő okokból, például nemzetbiztonsági érdekből, mint például a Bundeswehr által végzett szállításokkal kapcsolatos beszerzések. Ez nem érinti az EUMSZ 346. cikkét.

4.1.5.1.2. Részesedések értékesítése

(305) Németország vállalja, hogy a BHO 65. §-ában előírt lehetőségek keretein belül biztosítja, hogy a DB Cargo az alábbiakban ismertetett részesedéseket független vevőnek értékesíti […]. Az „értékesítés”, a „leválasztás” és az „elidegenítés” fogalma nemcsak a társaságban meglévő részesedés átruházását, hanem a társaság eszközeinek átruházását is magában foglalja.

a) Részesedés elidegenítése a következő terminálterületen:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) A tengeri kombinált fuvarozásban meglévő jelentős kisebbségi részesedés elidegenítése […] (beleértve […] mozdony elidegenítését is).

c) Logisztikai leányvállalatokban fennálló részesedés elidegenítése:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Az elidegenítéseket megkülönböztetésmentes módon, a gazdasági elvekkel és a piaci alapú eladói garanciákkal (kijelentések és szavatosságok) összhangban hajtják végre.

(307) Az elidegenítésekre a lehető leghamarabb, de legkésőbb […]-ig sor kerül. Az értékesítés a jogilag kötelező vételi szerződés (a továbbiakban: adásvételi szerződés) aláírásának napján tekintendő megtörténtnek. Részek több vevő számára történő értékesítése esetén a releváns időpont az utolsó adásvételi szerződés megkötésének időpontja.

(308) A társaságokban meglévő részesedés elidegenítésére vonatkozó kötelezettség azonban csak akkor alkalmazandó, ha erre gazdaságilag életképes feltételek mellett kerül sor, és ezért nem veszélyezteti a szerkezetátalakítási terv sikerét. Ez a következőket jelenti:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) A BHO 65. §-a szerinti eljárás keretében Németország – amennyire lehetséges – biztosítja, hogy a DB Cargo már korai szakaszban értékesítési eljárást indítson annak érdekében, hogy az értékesítésre vonatkozó határidőket be lehessen tartani.

(310) A szóban forgó felvásárlónak:

a) függetlennek kell lennie a DB AG-tól és a DB Cargótól;

b) rendelkeznie kell a megszerzett üzletág vagy eszközök versenyképes módon történő fenntartásához és fejlesztéséhez szükséges pénzügyi erőforrásokkal, szakértelemmel és ösztönzőkkel; valamint

c) a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján a felvásárlás *prima facie* nem vethet fel versenyjogi aggályokat, és nem állhat fenn a kötelezettségvállalások végrehajtása késedelmének kockázata sem. Különösen a vevőtől észszerűen elvárható, hogy beszerezze a leválasztandó üzletág megszerzéséhez szükséges valamennyi hatósági jóváhagyást.

(311) Váratlan késedelem esetén a Bizottság kérésre hozzájárulhat az értékesítésre nyitva álló időszak meghosszabbításához. Németország a kérelmet kellő időben, de legalább két héttel az eredeti végrehajtási határidő lejárta előtt benyújtja.

(312) Amennyiben, […], úgy tűnik, hogy a fent említett elidegenítések vagy azok egy része […]-ig nem lehetséges, Németország és a DB Cargo alternatív, hasonló méretű, versenytorzulást korlátozó intézkedéseket javasolhat, és azokat jóváhagyás céljából benyújtja a Bizottságnak.

(313) Amíg az átruházás meg nem történik, a DB Cargo egy körültekintő kereskedő („*ordentlicher Kaufmann*”) gondosságával biztosítja, hogy a leválasztandó üzletág megőrizze gazdasági életképességét, értékesíthetőségét és versenyképességét, és minimalizálja annak kockázatát, hogy elveszítse versenypotenciálját. A DB Cargo különösen:

a) nem hajt végre olyan tevékenységet, amely jelentős negatív hatást gyakorolhatna a leválasztandó üzletág értékére, irányítására vagy versenyképességére, vagy megváltoztathatná az üzletág jellegét és hatókörét, annak műszaki vagy kereskedelmi stratégiáját vagy befektetési politikáját;

b) a meglévő üzleti tervek alapján és azok fenntartása mellett elegendő forrást különít el vagy biztosít a leválasztandó eszközök fejlesztéséhez;

c) minden észszerű lépést megtesz, és többek között megfelelő (az iparágban szokásos) ösztönzőket alakít ki annak biztosítása érdekében, hogy a munkavállalók ne hagyják el a leválasztandó üzletágat, illetve kezdeményezi az említett lépéseket és ösztönzőket, és nem toboroz vagy helyez át személyzetet a DB Cargo fennmaradó vállalkozásába.

4.1.5.2. A verseny erősítését célzó intézkedések (szolgáltatások beszerzése)

(314) Németország kötelezettséget vállal annak biztosítására, hogy a DB Cargo egyre inkább külső harmadik személyektől vásároljon irányvonatos belföldi távolsági szállítási szolgáltatásokat. A DB Cargo ezért a szerkezetátalakítási időszak végére növelni fogja a Németországban évente külső szolgáltatókon keresztül nyújtott vonatkilométerek […], valamint a Németországban irányvonattal biztosított távolsági vonatkilométerek arányát. 2024-ben a DB Cargo várhatóan 27,7 millió vonatkilométert fog üzemeltetni Németország egészében. Ebből a DB Cargo várhatóan 24,4 millió vonatkilométert saját termelési erőforrásaiból fog biztosítani. Várhatóan 3,3 millió vonatkilométert biztosítanak külső vasúti társaságok a DB Cargo nevében (szolgáltatások beszerzése).

(315) A (314) preambulumbekezdésben említett célérték attól függ, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő alapesetnek megfelelően elérik-e a vonatkilométerek várható mennyiségét az irányvonatok szegmensében. Negatív üzleti fejlemények és a várt vonatkilométer-mennyiség ebből következő elmaradása esetén a célértéket a következőképpen kell csökkenteni: ha a vonatkilométerek várt mennyiségétől legalább […] %-kal (vagy […] %-kal, lásd a (314) preambulumbekezdést) elmaradnak, nem kötelező alvállalkozói szerződést kötni. Ezek között arányosan csökken az alvállalkozói szerződésekre vonatkozó kötelezettségvállalási százalékos arány, pl. ha egy naptári évben a várt vonatkilométereknek csak […] %-át teljesítik, legalább […] %-ot ki kell szervezni. Ez a mechanizmus biztosítja, hogy amennyiben a DB Cargo irányvonatos szegmensében az éves belföldi távolsági vonatkilométereket nem teljesítik, elkerülhető legyen a meglévő vonatkapacitás nagyobb „üresjárata" („*Leerlauf*"), és ennélfogva a jövedelmezőség további gyengülése.

(316) Ezt a szolgáltatásbeszerzést a piacnak megfelelő módon, a következő alapelveket betartva hajtják végre:

a) A szolgáltatót gazdasági elvek alapján, megkülönböztetésmentes módon kell kiválasztani. A szolgáltatókkal kötött szerződések odaítélése kereskedelmi kritériumokon alapul.

A szolgáltatónak különösen meg kell felelnie a DB Cargo ügyfelei által elvárt valamennyi minőségi követelménynek.

b) A DB Cargo Unió-szerte megfelelő szolgáltatókat kíván meghívni nagyobb szolgáltatásvásárlási csomagokra, és törekedni fog arra, hogy az első körben legalább két ajánlatot szerezzen be, amennyiben egynél több szolgáltató felel meg a tervezett alvállalkozásba adás szempontjából. Az átláthatóság biztosítása érdekében a sikertelen ajánlattevő(ke)t megfelelően tájékoztatják, és ajánlatuk elutasítását megfelelően megindokolják. Az előző mondatban leírt kötelezettségek csak az ajánlatot benyújtó beszállítókra vonatkoznak.

c) A szolgáltatónak már kialakult vagy potenciálisan hatékony, független versenytársnak kell lennie, amely rendelkezik a belföldi távolsági irányvonatos szolgáltatások nyújtásához szükséges pénzügyi eszközökkel és bizonyított tapasztalattal. A szerződés megkötésére a szokásos piaci követelmények vonatkoznak, azaz a DB Cargo jogosult elutasítani a kérelmet olyan okokból, mint a szakértelem hiánya, a megbízhatóság hiánya, a pénzügyi erőforrások hiánya vagy a megfeleléssel kapcsolatos megfontolások.

d) Abban az esetben, ha a szolgáltató elmulasztja nyújtani vagy már nem tudja nyújtani a szerződés szerinti szolgáltatásokat, a DB Cargo az időszak hátralévő részére e kötelezettségvállalás feltételeinek megfelelően jogutódot jelöl ki. Ha ez sem lehetséges, a szerződés szerinti teljesítés a futamidő fennmaradó részében önellátással is megvalósítható.

4.1.5.3. A szállítási teljesítmény volumenének felső korlátja

(317) A DB Cargo a szerkezetátalakítási időszak végéig nem fogja meghaladni a vasúti árufuvarozásban a tonnakilométerben mért 2023. évi belföldi volument. 2022-ben a DB Cargo 58,9 milliárd tonnakilométert teljesített Németországban saját termeléssel. 2023-ban a szolgáltatások volumene 51,2 milliárd tonnakilométerre csökkent.

4.1.5.4. Mozdonyok értékesítése

(318) Németország biztosítja, hogy a DB Cargo mozdonyainak egy részét független vevőnek idegeníti el az alábbi feltételek mellett:

a) A szolgáltatások beszerzésére vonatkozó kötelezettség végrehajtásának biztosítása érdekében (lásd a 4.1.5.2. szakaszt) a DB Cargo a szolgáltató(k) kérésére […] mozdonyt idegenít el az irányvonatok ágazatából a szolgáltató(k) részére. Ha a várható vonatkilométer-mennyiség teljesítésének elmaradása miatt csökken a teljesítményvásárlási cél (lásd a (315) preambulumbekezdést), az értékesítendő mozdonyok számát ennek megfelelően ki kell igazítani.

b) A szállítási volumen maximalizálásával összefüggésben (lásd a (317) preambulumbekezdést) a DB Cargo […] mozdonyt idegenít el független vevőknek. Ez azt feltételezi, hogy a(z) […]-ban/-ben ígért forgalomcsökkenés jó úton halad.

c) A mozdonyokat […]-nak/-nek kell értékesítenie, de csak annyiban, amennyiben legalább […] beszerezhető (közös értékelési módszerek alapján meghatározott) szokásos piaci feltételek mellett.

d) Ha a szerkezetátalakítási időszak alatt nyilvánvalóvá válik, hogy a fent említett mozdonyok értékesítése […]-ig részben vagy egészben lehetetlen lesz, Németország és a DB Cargo hasonló méretű vagy hatású, a versenytorzulást korlátozó alternatív intézkedéseket javasolhat, és azokat jóváhagyás céljából benyújtja a Bizottságnak.

4.1.5.5. A kötelezettségvállalásokra alkalmazandó általános és záró rendelkezések

(319) Németország a Bizottság előzetes jóváhagyása nélkül nem módosítja a szerkezetátalakítási terv kulcsfontosságú elemeit és a jelenlegi kötelezettségvállalásokat.

(320) Ezeket a kötelezettségvállalásokat Németország csak a Bizottság, mint egyedüli címzett felé, és csak ezen eljárás (SA.50952) alkalmazásában teszi. E kötelezettségvállalásokból harmadik személyek nem származtathatnak jogot Németország, a DB AG és/vagy a DB Cargo konkrét magatartására.

(321) Németország társasági jogi lehetőségein belül biztosítja a szerkezetátalakítási terv, beleértve valamennyi kötelezettségvállalást, teljes körű, a megadott ütemterv szerinti végrehajtását.

(322) Amennyiben bizonyos kötelezettségvállalásokra nem állapítottak meg határidőt, azokat indokolatlan késedelem nélkül végre kell hajtani.

(323) A Bizottság adott esetben Németország kellően indokolt kérésére meghosszabbíthatja a kötelezettségvállalásokban vagy a szerkezetátalakítási tervben meghatározott határidőket, vagy kivételes körülmények között eltekinthet az említett kötelezettségvállalásokban vagy a szerkezetátalakítási tervben meghatározott egy vagy több kötelezettségtől és feltételtől, illetve módosíthatja vagy felválthatja őket. Ha Németország a határidő meghosszabbítását kéri, kellően indokolt kérelmet kell benyújtania a Bizottsághoz legkésőbb egy hónappal a szóban forgó határidő lejárta előtt.

4.1.5.6. A részesedések és mozdonyok értékesítésének előrehaladása

(324) A (305) preambulumbekezdés a) pontjában leírtak szerint a DB Cargo-csoport a terminálterületeken működő jogalanyokban meglévő következő részesedéseket kívánja elidegeníteni:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) A terminálterületeken vagy a(z) […]-ban/-ben fennálló részesedések elidegenítése jelenleg különböző előrehaladási szakaszban van, amiről Németország legutóbb 2024. november 21-én számolt be, különösen a következőképpen:

a) […].

b) A terminálterület-elidegenítések tekintetében különösen:

(1) […];

(2) […];

(3) […];

(4) […];

(5) […].

c) A logisztikai leányvállalatok tekintetében különösen:

(1) […];

(2) […];

(3) […] ([101]), […] ([102]);

(4) […].

(326) A Németország által szolgáltatott információk szerint a DB Cargo-csoport különböző tagállamokban meglévő részesedéseinek értékesítésével érintett vállalkozások átlagosan és idővel életképes vállalkozásoknak bizonyultak. A 30. táblázat az érintett, túlnyomórészt németországi székhelyű társaságok által 2021-ben, 2022-ben és 2023-ban termelt, összesen legalább […] EUR adózás előtti eredményt mutatja.

30. táblázat

Az egyes társaságok által termelt eredmény

(millió EUR [kerekítve])

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

([101]) […].
([102]) […].

(millió EUR [kerekítve])

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

([1]) […].
Forrás: Németország beadványa.

(327) Az elidegenítendő […] mozdony ((318) preambulumbekezdés) a DB Cargo meglévő flottájából származik, és Németország szerint korszerű, értékes és az alkalmazandó iránymutatásoknak megfelelően karbantartott. A mozdonyok három csoportba sorolhatók: i. szabványos, nemzeti villamos mozdonyok, ii. nagy teljesítményű, nemzeti villamos mozdonyok és iii. korszerű, interoperábilis villamos mozdonyok.

5. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

(328) Ez a szakasz azt értékeli, hogy a vizsgált intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, és ha igen, új támogatások-e. Azt is értékeli, hogy ezek az intézkedések jogszerűek-e, valamint hogy a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők-e.

5.1. Állami támogatás fennállása

(329) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(330) Az említett rendelkezés értelmében tehát valamely vállalkozás javára hozott intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt állami forrásokból kell finanszírozni, ii. az intézkedésnek előnyben kell részesítenie a kedvezményezett vállalkozást, iii. az előnynek szelektívnek kell lennie, és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(331) A Németország által felhozott azon érvet illetően, amely szerint a szóban forgó intézkedések a DB AG által vezetett gazdasági egységen belüli belső jogviszonyokra vonatkoznak (lásd a (102)–(104) preambulumbekezdést), emlékeztetni kell arra, hogy az állami támogatásokra vonatkozó jog alkalmazásában az állami vállalatcsoporton belüli átruházás állami támogatásnak minősülhet, ha például a forrásokat az anyavállalatról a leányvállalatra ruházzák át, még akkor is, ha gazdasági szempontból ezek egyetlen vállalkozásnak minősülnek ([103]). Az, hogy egyes vizsgált intézkedések a DB AG által vezetett csoporton belüli belső kapcsolatokra vonatkoznak, nem zárja ki ezen intézkedéseknek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti értékelését.

([103]) Lásd: Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.) 49. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat. Lásd még: a Törvényszék 2015. június 25-i ítélete, SACE és SACE BT kontra Bizottság, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Ezenkívül, amint az a (10), (15), (23)–(38) preambulumbekezdésben szerepel, a DB Cargo részvénytársaságként (*Aktiengesellschaft*) jött létre, amely eszközökkel, személyzettel és felszereléssel rendelkezik, hogy fizetés ellenében vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtson azokon a földrajzi piacokon, amelyeken működik. A DB Cargo tevékenységeit önállóan végzi abban az értelemben, hogy kereskedelmi, marketing- és stratégiai politikájáról a DB AG tevékenységeitől függetlenül dönt. A DB Cargo saját ügyfélkörrel rendelkezik, amelyek a vasúti árufuvarozási ágazatra jellemzőek, és különböznek a személyszállítási szolgáltatások vásárlóitól. Emellett a DB Cargo nehézségei a saját tevékenységeiből erednek, és kifejezetten ezekkel a tevékenységekkel függnek össze (lásd a (449) és az azt követő preambulumbekezdést). Hasonló helyzetben a Bizottság már úgy ítélte meg, hogy egy nagyobb vasúti csoporthoz tartozó vasúti árufuvarozó társaság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazásában különálló vállalkozásnak minősül ([104]).

(333) Ebből következik, hogy a DB Cargo az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában vállalkozásnak minősül. Amennyiben megállapítást nyer, hogy a vizsgált intézkedések gazdasági előnyhöz juttatják a DB Cargót, előnyben részesítenek egy vállalkozást, amely az intézkedések kedvezményezettje.

5.1.1. *Állami források bevonása*

(334) Csak az állami forrásból közvetlenül vagy közvetve nyújtott előny minősülhet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak ([105]). Állami forrás a közszféra minden erőforrása ([106]), beleértve az állami szint alatti jogalanyok erőforrásait ([107]) és bizonyos körülmények között a magánjogi szervezetek erőforrásait is. A közvállalkozások erőforrásai szintén az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami forrásnak minősülnek, mivel az állam meghatározhatja e források felhasználásának irányát ([108]), valamint azért is, mert a közvállalkozás által elért hiány vagy nyereség csökkenti vagy növeli az állami forrásokat.

(335) A DB AG 100 %-ban a német állam tulajdonában van ((11)–(13) preambulumbekezdés). A DB ML 100 %-ban a DB AG tulajdonában volt, mielőtt beolvadt volna a DB AG-ba ((14) preambulumbekezdés). A DB AG forrásai tehát állami források, a DB ML forrásai pedig állami források voltak, így az 1., 2. és 3. intézkedést állami forrásokból finanszírozzák. Mivel a 4. intézkedést egy közjogi szerv – a BEV – forrásaiból finanszírozzák ((77) preambulumbekezdés), így azt is állami forrásokból finanszírozzák.

(336) A következő szakaszokban a Bizottság ezért értékeli, hogy a vizsgált intézkedések az államnak tudhatók-e be, és ha igen, szelektív előnyt biztosítanak-e a DB Cargo számára. Amennyiben ezek a feltételek teljesülnek, a Bizottság értékelni fogja, hogy a vonatkozó intézkedések torzíthatják-e a versenyt, vagy azzal fenyegetnek-e, és érinthetik-e a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.2. *Az államnak való betudhatóság*

(337) Annak megállapításához, hogy a közvállalkozásokon keresztül végrehajtott intézkedés az államnak tudható-e be, meg kell vizsgálni, hogy úgy tekinthető-e, hogy a közigazgatási szervek bármilyen módon érintettek voltak az intézkedések meghozatalában. Egy közvállalkozás által hozott intézkedés államnak való betudhatóságára az adott ügy körülményeiből származó jelek összességéből és abból az összefüggésből lehet következtetni, amelyben erre az intézkedésre sor került ([109]).

([104]) A Bizottság C(2004) 3955 végleges határozata (2005. március 2.) az N 386/2004. számú – Franciaország – Aide à la restructuration à Fret SNCF ügyben (HL C 172., 2005.7.12., 3. o.), (133)–(135) és (146) preambulumbekezdés.

([105]) A Bíróság 1978. január 24-i ítélete, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25. és 26. pont; a Törvényszék 1996. december 12-i ítélete, Air France kontra Bizottság, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63. pont.

([106]) A Törvényszék 1996. december 12-i ítélete, Air France kontra Bizottsá, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 56. pont.

([107]) A Bíróság 1987. október 14-i ítélete, Németország kontra Bizottság, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17. pont; a Törvényszék 2002. március 6-i ítélete, Territorio Histórico de Álava és társai kontra Bizottság, T-92/00 és T-103/00 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2002:61, 57. pont.

([108]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 38. pont. Lásd még: a Bíróság 2004. április 29-i ítélete, Görögország kontra Bizottság, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, 53. és 54. pont; 2003. május 8-i ítélete, Olaszország és SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság, C-328/99 és C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, 33. és 34. pont; 2020. december 10-i ítélete, Commune di Milano kontra Bizottság, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 31. és 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([109]) A Bíróság 2021. március 2-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország és társai, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 59. és 60. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

(338) Ezzel összefüggésben nem várható el a Bizottságtól annak részletes vizsgálat alapján történő bizonyítása, hogy a hatóságok ténylegesen ösztönözték a közvállalkozást az érintett támogatási intézkedés meghozatalára. Minden olyan valószínűsítő körülmény releváns, amely vagy a hatóságok közreműködésére, illetve a közreműködés hiányának valószínűtlenségére utal valamely intézkedés elfogadása kapcsán, tekintettel az intézkedés terjedelmére, tartalmára és a vele járó feltételekre is, vagy pedig az említett hatóságok közreműködésének hiányára utal ezen intézkedés elfogadása kapcsán ([110]).

(339) Az intézkedés államnak való betudhatósága megállapítását lehetővé tevő valószínűsítő körülmények között szerepel az a tény is, hogy a szóban forgó közvállalkozás nem hozhatta meg a vitatott határozatot a hatóságok követelményeinek vagy a hatóságoktól származó utasításoknak a figyelembevétele nélkül, továbbá a közvállalkozásnak a közigazgatási struktúrába való integrációja, a tevékenységeinek a jellege és azoknak a piacon a magánjogi gazdasági szereplőkkel folytatott verseny szokásos feltételei mellett való gyakorlása, a vállalkozás jogállása vagy a vállalkozás vezetésére gyakorolt hatósági felügyelet intenzitása ([111]).

5.1.2.1. A DB Cargo éves veszteségeinek kompenzálása a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján (1. intézkedés)

(340) A Bizottság megjegyzi, hogy a DB AG (és a DB AG-ba történő beolvadása előtt a DB ML is) a magánjog alapján *Aktiengesellschaften*ként bejegyzett közvállalkozások. Az *Aktiengesellschaft* igazgatósága független a felügyelőbizottságtól és a közgyűléstől ([112]). Ez azt jelenti, hogy ez utóbbi elvben nem adhat utasításokat az igazgatóságnak. Ugyanakkor, amint azt az uniós bíróságok több ízben megállapították, önmagában az a körülmény, hogy valamely állami vállalatot az általános szabályok szerinti tőketársaság formájában hoztak létre – csupán azért, mert e jogi forma következtében a vállalatot önállóság illeti meg –, még nem tekinthető elegendőnek ahhoz, hogy kizárható legyen az ilyen társaság által meghozott támogatási intézkedés államnak való betudhatósága. Az irányítási helyzet fennállása és a meghatározó befolyás gyakorlására irányuló, az ilyen helyzetből gyakorlatilag származó valós lehetőségek ugyanis – annak ellenére, hogy a közvállalkozás jogi formája önmagában jelentőséggel bír, mint olyan valószínűsítő körülmény, amely egyéb ilyen körülményekkel együtt lehetővé teszi konkrét esetben annak megállapítását, hogy fennáll-e, vagy sem, az állami közreműködés – megakadályozzák, hogy eleve ki lehessen zárni az ilyen társaság által meghozott intézkedés államnak való betudhatóságát, következésképpen pedig a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó szabályai megkerülésének kockázatát ([113]). Jelen körülmények között nem zárható ki, hogy az állam a felügyelőbizottságban való jelenléte révén, amely bizottság tagjainak felét a részvényes nevezi ki, közvetetten befolyásolhatta az igazgatóság határozatait. Az *Aktiengesellschaften*re vonatkozó német jogszabályok szerint az igazgatóságot a felügyelőbizottság választja meg, amelynek tagjait nem kötik a részvényesek utasításai. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy vannak arra utaló jelek, hogy a felügyelőbizottság egyes tagjait valamely állammal szembeni kötelezettség is kötheti. Ez a helyzet akkor, ha az állam mint részvényes parlamenti képviselőket vagy kormányképviselőket (például államtitkárokat és az érintett minisztériumok igazgatóit) nevez ki a felügyelőbizottságba. A felügyelőbizottság e tagjai kötelesek vagy erősen ösztönzöttek arra, hogy a kormány érdekében járjanak el a közlekedéspolitika és a DB AG-val kapcsolatos költségvetési vonzatú kérdések tekintetében (a (96) preambulumbekezdés b) pontjának 2. alpontja).

(341) Továbbá, mivel a DB AG 100 %-ban állami tulajdonban van ((11) preambulumbekezdés), a Németországi Szövetségi Köztársaság mint egyedüli részvényes a DB AG közgyűlésében minden döntést önállóan meghozhat, és így (kizárólagos) befolyást gyakorolhat a DB AG stratégiai orientációjára. Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság a közgyűlésben 100 %-os részvényesként (kizárólagosan) befolyásolhatja a DB AG felügyelőbizottságának megválasztását, amely utóbbi választja a DB AG igazgatóságát. Németország így közvetetten befolyásolhatta a DB AG igazgatósága által a DB AG leányvállalataival, köztük a DB Cargóval és 2016-ig a DB ML-lel kapcsolatban hozott ügyvezetési döntéseket, még akkor is, ha a felügyelőbizottság kiválasztott tagjai tulajdonképpen nem kormányképviselők.

([110]) A Bíróság 2021. március 2-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország és társai, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 60. és 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([111]) A Bíróság 2021. március 2-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország és társai, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 62. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([112]) Lásd az *Aktiengesetz* 76. §-ának (1) bekezdését.

([113]) A Bíróság 2020. december 10-i ítélete, Commune di Milano kontra Bizottság, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

(342) A DB AG felügyelőbizottsága többségében nem kormányképviselőkből áll. A DB AG felügyelőbizottságának azonban a DB AG felügyeletében részt vevő három minisztérium (nevezetesen a Közlekedési Minisztérium, a Gazdasági Minisztérium, a Pénzügyminisztérium) által közvetlenül kijelölt három kormányképviselő, valamint a szövetségi parlament két képviselője a tagja.

(343) Ezenkívül az *Aktiengesetz* 293. §-ának (2) bekezdése értelmében a két *Aktiengesellschaften* közötti irányítási és/vagy nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötéséhez a két vállalkozás közgyűlésének háromnegyedes többséggel történő jóváhagyása szükséges. Németország azt állítja, hogy e rendelkezéssel összhangban az állam hozzájárult a DB AG és a DB Cargo közötti nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötéséhez. E tekintetben, bár a 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodás nem közvetlenül a DB AG és a DB Cargo között jött létre, hanem a DB ML és a DB Cargo között, meg kell jegyezni, hogy az említett nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésének időpontjában a DB AG és a DB ML között irányítási és nyereség- és veszteségátruházási megállapodás volt hatályban (lásd a (45) preambulumbekezdést). E tekintetben Németország megerősíti, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások egy láncolata (különböző szintű alholdingokkal, és a DB AG-vel az élen) hatályban volt a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás DB ML-ről a DB AG-ra történő 2016-os átruházása közötti időszakban, amely láncolatban a DB Cargo volt a végső soron érintett leányvállalat, a DB AG pedig a végső soron érintett anyavállalat ((47) preambulumbekezdés). Az állami tisztviselőknek a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésében való részvétele a BHO 65. §-ának (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 65. §-ának (2) bekezdése rendelkezéseinek alkalmazásából is következik, amely az állami tulajdonú vállalatok irányítási megállapodásainak megkötéséhez az illetékes miniszter jóváhagyását követeli meg ((107) preambulumbekezdés). Mivel a Bizottság által vizsgált nyereség- és veszteségátruházási megállapodás tartalmaz irányítási elemet, az illetékes miniszternek hozzá kellett járulnia e megállapodás megkötéséhez.

(344) A 2012-ben megkötött nyereség- és veszteségátruházási megállapodást illetően a Bizottság megjegyzi, hogy annak kezdeti minimális időtartama öt év volt. A kezdeti ötéves időtartamot követően a megállapodás minden pénzügyi év végén automatikusan meghosszabbodott további egy évvel, kivéve, ha a két fél valamelyike úgy döntött, hogy felmondja azt, amire 2024-ben sor is került (lásd az (51) preambulumbekezdést). A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás nem tartalmazott felső határt a DB Cargo anyavállalata által fedezhető veszteségek tekintetében. A DB ML és a DB Cargo közötti nyereség- és veszteségátruházási megállapodás tehát a DB AG és a DB ML között létrejött nyereség- és veszteségátruházási megállapodás miatt érinthette a DB AG költségvetését. A DB ML és a DB AG egyesülését követően a DB AG DB Cargo veszteségeinek való kitettsége közvetlenné vált.

(345) A Bizottság megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes megállapítást, amely szerint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésével kapcsolatos döntés a német államnak tudható be. Tekintettel arra a hatásra, amelyet egy ilyen korlátlan megállapodás gyakorolhat az állami tulajdonú DB AG költségvetésére, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás 2012. évi megkötéséről szóló döntést a DB AG, a DB ML és a DB Cargo számára stratégiai jelentőségűnek kell tekinteni. A vizsgált nyereség- és veszteségátruházási megállapodás stratégiai jelentőségét az irányítási szempontot is magában foglaló nyereség- és veszteségátruházási megállapodásokra alkalmazandó hivatalos jóváhagyási követelmények is megerősítik. Nem valószínű, hogy a német kormány nem gyakorolt befolyást a DB AG ilyen stratégiai döntésekkel kapcsolatos döntéshozatali folyamatára, vagy hogy a kormánynak ne lett volna tudomása egy olyan döntésről, amely a DB AG számára potenciálisan igen jelentős pénzügyi terhet jelentett, és hogy abban ne vett volna részt. Ezt a befolyást különösen a felügyelőbizottság és a közgyűlés, valamint a magas rangú kormányképviselők és a DB AG vezetősége közötti közvetlen kapcsolatok révén gyakorolják.

(346) A német társasági jog különösen előírja, hogy a szerződő felek részvényeseinek jóvá kell hagyniuk a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást. A DB AG és a DB Cargo (illetve a DB AG és a DB ML) közötti jogilag érvényes nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megléte tehát csak az érintett társaságokban való állami részesedésért felelős állami képviselő közvetlen részvételével magyarázható. Ezenkívül 2016-ban a DB AG egyedüli részvényeseként eljáró állami képviselő közvetlenül jóváhagyta a DB AG és a DB ML egyesülését, amint azt a német társasági jog előírja. A DB ML és a DB AG egyesülése következtében valamennyi jog és kötelezettség, beleértve (a DB ML és a DB AG közötti) 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodást, átszállt a DB ML-ről a DB AG-ra, így a DB AG közvetlenül kitetté vált a DB Cargo tényleges és jövőbeli veszteségeinek. Az egyesülésre hónapokkal a 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodás ötéves időszakának lejárta előtt került sor, amelyet aztán automatikusan határozatlan időre meghosszabbítottak, a DB AG vagy a DB Cargo általi éves felmondás lehetőségével.

(347) Az ítélkezési gyakorlat szerint bizonyos körülmények között elképzelhető, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében előírt négy feltétel teljesülését az adott intézkedés hatálybalépésétől eltérő időpontban értékeljék ([114]). A Bizottságnak a gazdasági előny fennállására vonatkozó megállapításaival kapcsolatban (lásd a (393)–(411) preambulumbekezdést) nyitva hagyható az a kérdés, hogy a német állam 2012-től vagy csak később vett részt a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésére és fenntartására vonatkozó döntésekben. Ennél relevánsabb, hogy amikor az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás fennállásának valamennyi feltétele teljesült, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás még mindig hatályban volt, és a Bizottság megítélése szerint az állam e megállapodáson keresztül gyakorolt befolyást.

(348) E tekintetben idővel megjelentek a betudhatóságra utaló további valószínűsítő körülmények. Ami az intézkedés terjedelmét illeti, tekintettel arra, hogy az érintett társaságok 100 %-ban Németország tulajdonában voltak, nem tekinthető úgy, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás hatálya alá tartozó veszteségek ismétlődő jellege (lásd: 5. táblázat, (53) preambulumbekezdés) és nagyságrendje elkerülte volna Németország figyelmét, különösen 2019-től, amikor az éves veszteségek csaknem megduplázódtak a 2015-ben, 2016-ban és 2017-ben elszámolt veszteségekhez képest, és még 2020-ban 870 millió EUR-ra emelkedtek. Tekintettel a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás keretében fedezendő veszteségek ismétlődésére és nagyságára, nem valószínű, hogy a német állam ne vett volna részt az e megállapodás megújítására vonatkozó döntésekben. Sokkal valószínűbb, hogy a német állam meghatározó befolyást gyakorolt a DB AG-ra annak biztosítása érdekében, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás továbbra is támogassa a DB Cargót a DB AG számára a megállapodással okozott növekvő veszteségek ellenére. Különösen, bár a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás éves meghosszabbítására hallgatólagosan került sor, azok konkrét és egyre jelentősebb döntéseket vontak maguk után arra vonatkozóan, hogy a veszteségek felhalmozódása ellenére továbbra is támogatják a DB Cargót. A Bizottság valószínűtlennek tartja, hogy a DB AG vezetősége szabadon megszüntethette volna ezt a támogatást, különös tekintettel a veszteségek növekvő volumenére, amely a DB Cargo pénzügyi életképességének fenntartása szempontjából még fontosabbá tette a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást.

(349) Az, hogy a német állam nem vesz részt a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megújítására vonatkozó tényleges döntésben, a DB Cargo tevékenységeinek jellegére és a hatóságok szempontjából vett jelentőségükre tekintettel is valószínűtlenebb, szem előtt tartva, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kedvezményezett tevékenységeinek jellege a betudhatóság egyik valószínűsítő körülménye ([115]).

(350) A vasúti árufuvarozási piac 2007-es liberalizációja ellenére a DB Cargo továbbra is fontos szerepet játszott ezen a piacon, különösen az egyes kocsi szegmensben, ahol még mindig körülbelül 90 %-os részesedéssel rendelkezik ((33) preambulumbekezdés). Amint azt Németország elismeri ((33) preambulumbekezdés), az egyes kocsi szegmens évek óta rendszerszinten veszteséges, és ezért nem vonzó az új belépők számára támogatás nélkül (lásd a (466) és azt követő preambulumbekezdéseket az egyes kocsi szegmens fontossága tekintetében, valamint az (587)–(589) preambulumbekezdést az említett ágazat számára tervezett állami támogatás tekintetében).

(351) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a vasúti árufuvarozási tevékenység stratégiai jelentőséggel bír a szövetségi kormány közlekedéspolitikája szempontjából, mivel hozzájárul a közútról a vasútra való átálláshoz, és fontos számos, a fogyasztók és az ipar számára alapvető áru ellátásbiztonságának garantálásához ([116]). Különösen Németország esetében az egyes kocsi fuvarozás a vasúti árufuvarozási szolgáltatások mintegy negyedét teszi ki. Az ország egészében a logisztikai láncok fontos eleme, és kulcsszerepet játszik számos fontos ipari telephely összekapcsolásában. Ezenkívül az egyes kocsi fuvarozás támogató funkcióval rendelkezik a vasúti árufuvarozás egyéb formái, például a kombinált fuvarozás és az irányvonatok számára, és ezért jelentősen hozzájárul a vasút más szállítási módokkal szembeni versenyképességéhez, ami miatt a közlekedés dekarbonizációja és az éghajlat-politikai célok elérése szempontjából is döntő jelentősége van. Ezek a megfontolások arra késztették Németországot, hogy 2020-tól finanszírozza az egyes kocsi ágazatot érintő ágazati programokat ([117]).

([114]) A Törvényszék 2012. február 13-i ítélete, Budapesti Erőmű Zrt kontra Bizottság, T-80/06 és T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, 55. és 67. pont; 2014. április 30-i ítélete, Dunamenti Erőmű Zrt kontra Bizottság, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, 66. pont, amelyet később helyben hagyott a Bíróság 2015. október 1-jei ítélete, Electrabel SA és Dunamenti Erőmű Zrt kontra Bizottság, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 56. pont.

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

([117]) Lásd: C(2020) 7533 final határozat (2020. november 4.), (3)–(5) preambulumbekezdés; C(2024)3488 final határozat (2024. május 21.), (4)–(8) preambulumbekezdés.

(352) Gyenge pénzügyi teljesítménye ellenére az egyes kocsi ágazat ezért döntő fontosságú a német vasúti árufuvarozás, valamint a német ipar számára, és kulcsfontosságú a modális váltás szempontjából. A DB Cargo által a német gazdaság- és környezetvédelmi politikákban a közlekedés dekarbonizációjának és az ország ipari vonzerejének egyik fő mozgatórugójaként betöltött szerep a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás betudhatóságának további valószínűsítő körülménye, mivel nem valószínű, hogy a német állam nem támogatta volna a társaság pénzügyeit a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás révén, különösen attól az időponttól kezdve, amikor a DB Cargo veszteségei – ha azokat az anyavállalat nem fedezi – nehéz helyzetbe hozták volna a társaságot, és veszélyeztették volna működésének folytatását ([118]).

(353) Ebben az összefüggésben a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a DG AB stratégiai dokumentumai (Oliver Wyman-tanulmány) a DB Cargo mint állami tulajdonú vállalat (2018-ban) több mint 17 000 németországi munkavállalóért viselt „különös felelősségére" hivatkoznak (lásd még a (397) preambulumbekezdést).

(354) A Bizottság megállapítja, hogy az 1. intézkedés, azaz a DB Cargo veszteségeinek nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerinti fedezése mind a megállapodás eredeti időtartama alatt, mind a jelenleg 2024. december 31-re tervezett megszűnéséig tartó hallgatólagos meghosszabbításokat követően a német államnak tudható be.

5.1.2.2. A csoporton belüli szolgáltatások árazása (2. intézkedés) és a DB Treasury által nyújtott kölcsönök kedvező finanszírozási feltételei (3. intézkedés)

(355) A Németország és az érdekelt felek által benyújtott érvek és bizonyítékok vizsgálata alapján a Bizottság nem tudja megerősíteni azt az előzetes megállapítását, hogy a 2. és 3. intézkedés az államnak tudható be.

(356) A panaszos állításával ellentétben az, hogy a DB Cargo 100 %-ban a DB AG és végső soron az állam tulajdonában van, nem elegendő a 2. és 3. intézkedés német államnak való betudhatóságának bizonyításához.

(357) A DB AG és a DB Cargo magánjogi *Aktiengesellschaften*ként van bejegyezve, ami azt eredményezi, hogy az igazgatóság független a felügyelőbizottságtól és a közgyűléstől. Az olyan stratégiai döntésekkel ellentétben, mint nyereség- és veszteségátruházási megállapodáshoz hasonló megállapodások megkötése, a csoporton belüli szolgáltatási megállapodások megkötése vagy a csoporton belüli kölcsönök nyújtása a szokásos napi üzletmenet keretében végrehajtott ügyletek. Nagyon valószínűtlen, hogy az állam mint részvényes a felügyelőbizottsági képviselői révén szorosan nyomon követhetné és befolyásolhatná ezeket az ügyleteket, különös tekintettel az állam korlátozott tényleges képviseletére a DB AG és a DB Cargo ügyvezető testületeiben.

(358) A DB AG igazgatóságának eljárási szabályzata kifejezetten kizárja a csoporton belüli hitelnyújtást azon ügyek köréből, amelyekhez a DB AG igazgatóságának határozata vagy a DB AG felügyelőbizottságának jóváhagyása szükséges ((17), (20) és (22) preambulumbekezdés). Hasonlóképpen, a DB Cargo igazgatóságának eljárási szabályzata értelmében a DB AG-tól és a DB Finance B.V.-től történő hitelfelvétel kifejezetten ki van zárva azon intézkedések jegyzékéből, amelyek a DB AG (azaz a részvényes) igazgatóságának jóváhagyását igénylik. A fent említett eljárási szabályzat semmilyen módon nem hivatkozik a csoporton belüli szolgáltatási megállapodásokra, így a szerződési feltételek meghatározását alacsonyabb vezetői szintre hagyja. Ezért a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírásával ellentétben a csoporton belüli szolgáltatásokra vonatkozó belső vállalati megállapodások vagy a jelen vizsgálat tárgyát képezőkhöz hasonló hitelmegállapodások aláírása nem tette szükségessé az érintett társaságok részvényesi, felügyelőbizottsági vagy igazgatósági szintű részvételét.

([118]) Lásd ebben az értelemben: a Törvényszék 2023. szeptember 13-i ítélete, ITD és Danske Fragtmænd kontra Bizottság, T-525/20., ECLI:EU:T:2023:542, 86–96. és 104–107. pont.

(359) A 2. és 3. intézkedésnek a DB AG költségvetésére gyakorolt lehetséges pénzügyi hatását, amely a panaszos szerint a betudhatóság további valószínűsítő körülménye, relativizálni kell. Először is, ami a csoporton belüli szolgáltatási szerződéseket illeti, Németország helyesen állítja, hogy számos szolgáltatást az egész csoport érdekében nyújtottak. Másodszor, figyelembe véve a panaszos állításait, a Bizottság a 3. intézkedést alkotó kölcsönök jelentőségét a hitelező és a hitelfelvevő szempontjából vett viszonylagos jelentőség relevánsabb mutatói, mint például a csoport általános refinanszírozási szükségletei és a DB Cargo forgalma szempontjából értékelte, figyelmen kívül hagyva a DB AG költségvetésének sokkal nagyobb összegét, amelyre a panaszos hivatkozik. A 2013 és 2019 között nyújtott nyolc kölcsön 2019. december 31-én összesen mintegy 2,1 milliárd EUR-t tett ki. A DB Finance kötelezettségei viszont csak 2019-ben 23,3 milliárd EUR-nak feleltek meg, ami egyetlen évet alapul véve kilencszer nagyobb összeg. Ami a hitelfelvevő szempontjából vett jelentőséget tekintve még fontosabb, a DB Cargo 2013 és 2019 közötti teljes forgalma 23,8 milliárd EUR-t tett ki, ami tizenegyszer több, mint a DB-csoporton belüli kölcsönösszegek, és a DB-csoporton belüli belső hitelfelvétel nem alkalmi vagy egyszeri esemény a szóban forgó kölcsönök tekintetében, és nem is kifejezetten a DB Cargóra jellemző esemény a DB AG leányvállalatai körében.

(360) A panaszos állításaival ellentétben a német állam ahhoz fűződő pénzügyi érdeke, hogy a DB-csoporttól osztalékot kapjon, nem jelzi azt, hogy az állam minden bizonnyal részt vett a 2. és 3. intézkedésben. A részvényesnek a rendes üzletvitel keretében végrehajtott konkrét ügyletben való részvétele nem vezethető le a részvényes azon általános érdekéből, hogy korlátozza a társaság veszteségeit abból a célból, hogy osztalékban részesüljön. Amint Németország helyesen megjegyezte, ha elfogadnák a részvényes pénzügyi érdekét a betudhatóság szempontjából releváns kritériumként, az azt jelentené, hogy a vállalat szervei által hozott bármely döntés az államnak tudható be, mivel bármely döntés hatással lehet a részvényes pénzügyi érdekeire.

(361) A 2. és 3. intézkedés betudhatósága nem vezethető le sem a BHO 65. §-ának rendelkezéseiből, sem a PCGK rendelkezéseiből, ellentétben azzal, amit a panaszos állított.

(362) A BHO 65. §-a ([119]) a német szövetségi állam magántársaságokban való részesedésszerzésére vonatkozó szabályokat állapít meg, mint például az illetékes miniszter előzetes hozzájárulásának követelménye olyan ügyletek esetében, mint a magántársaság részvényeinek megszerzése vagy eladása, az alaptőke vagy a társaság célja megváltoztatásával járó ügyletek, vagy az irányítás megváltozásával járó ügyletek. A BHO 65. §-a (1) bekezdésének 3. pontja előírja, hogy biztosítani kell, hogy a szövetségi állam megfelelő befolyást gyakorolhasson a felügyelőbizottságokra vagy egy azzal egyenértékű felügyeleti szervre. A 65. § (6) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az illetékes szövetségi minisztériumnak befolyását annak biztosítása érdekében kell gyakorolnia, hogy a vállalkozás felügyeleti szerveinek szövetségi rendelkezéssel választott vagy delegált tagjai tevékenységük során a szövetségi állam különleges érdekeit is figyelembe vegyék. A BHO 65. §-ának rendelkezései tehát általános jellegű kötelezettségeket keletkeztetnek, és csak az állami részesedésekkel kapcsolatos bizonyos stratégiai döntésekre vonatkoznak. Nem határoznak meg olyan szabályokat, amelyek szükségessé tennék az állam részvételét a csoporton belüli megállapodások és kölcsönök feltételeinek elfogadásában vagy meghatározásában.

(363) A PCGK a német állam tulajdonában lévő társaságok felelősségteljes irányítására vonatkozó utalásokat tartalmaz, amelyek közül több nem kötelező, és általános jellegű (47. lábjegyzet). A vizsgálat során benyújtott olyan valószínűsítő körülmények hiányában – nem is szólva a bizonyítékok hiányáról– , amelyek szerint a PCGK-ban szereplő utalásokkal tisztviselők, szervezeti egységek vagy közigazgatási szervek fellépése vagy befolyása miatt visszaéltek vagy kötelezővé tették őket a DB Cargo vagy a DB AG számára a vizsgálat tárgyát képező 2. és 3. intézkedéssel kapcsolatban, ezek az utalások nem szolgálhatnak e 2. és 3. intézkedés betudhatóságára utaló valószínűsítő körülményként.

(364) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a hivatalos vizsgálat során összegyűjtött bizonyítékok nem támasztják alá az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes valószínűsítő körülményeket, és nem bizonyítják, hogy a 2. és 3. intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a német államnak tudható be.

(365) Tekintettel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás meglétére vonatkozó feltételek kumulatív jellegére, a Bizottság megállapítja, hogy a 2. és 3. intézkedés nem minősül az említett rendelkezés értelmében vett állami támogatásnak.

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

5.1.2.3. A DB Cargo által foglalkoztatott köztisztviselők díjazásának a BEV általi részleges fedezése (4. intézkedés)

(366) Amint azt Németország tisztázta, a szociális költségeknek a BEV általi fedezése a DB AG-hoz beosztott valamennyi vasúti tisztviselőre vonatkozik, nem csak a DB AG-csoporton belül a DB Cargóhoz kirendelt személyzetre.

(367) A beosztási rendszer kötelező ([120]). A DB AG személyzetébe beosztott köztisztviselők különleges jogállásához kapcsolódó költségeket viselő jogalanyra, valamint a beosztási rendszer egyéb jellemzőire vonatkozó döntést a törvényi rendelkezések (Gesetz) – a DBGrG – határozzák meg, nem pedig az BEV, a DB AG vagy a DB Cargo önálló döntései ((78) preambulumbekezdés) ([121]). A 4. intézkedés ezért az államnak tudható be.

5.1.3. *Szelektív előny*

(368) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem tudott volna megszerezni ([122]). Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem ([123]). Ha egy vállalkozás pénzügyi helyzete a rendes piaci feltételektől eltérő feltételek mellett nyújtott állami beavatkozás eredményeképpen javul, minden esetben megállapítható az előny megléte. Ennek felmérése érdekében a vállalkozásnak az intézkedést követő pénzügyi helyzetét össze kell vetni azzal, hogy az intézkedés elmaradása esetén milyen pénzügyi helyzetben lett volna ([124]). E tekintetben a Bizottság emlékeztet arra, hogy az „állami beavatkozások" fogalma nemcsak az állam által hozott pozitív intézkedésekre vonatkozik, hanem arra is, hogy a hatóságok bizonyos körülmények között nem hoznak intézkedéseket ([125]).

(369) A Bizottság kizárólag azon intézkedések – azaz az 1. és a 4. intézkedés – tekintetében fogja értékelni a szelektív előny fennállását, amelyeket az államnak betudhatónak ítélt.

5.1.3.1. A DB Cargo éves veszteségeinek kompenzálása a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján (1. intézkedés)

(370) A Bizottság megjegyzi, hogy Németország azt állítja, hogy i. a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötése tiszteletben tartja a piacgazdasági szereplő elvét, ii. a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás fel nem mondása és ezáltal a DB Cargo veszteségeinek a DB AG részére történő folyamatos, évenkénti átruházása nem minősül állami beavatkozásnak, mivel nem minősül intézkedésnek, és így „ténylegesen végrehajtott intézkedésnek" sem, valamint iii. mindenesetre a fel nem mondás és a folytatódó veszteségátruházás tiszteletben tartja a piacgazdasági szereplő elvét, így nem juttatott előnyt a DB Cargo számára, ezért az intézkedés nem minősül állami támogatásnak (lásd a (110)–(130) preambulumbekezdést).

(371) A Bizottság megvizsgálja, hogy a piacgazdasági szereplő elve alkalmazandó-e a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésére, valamint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás fel nem mondására és az ebből következő veszteségátruházásra. Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható, a tesztet nem alkalmazhatja.

([120]) A DBGrG 12. §-ának (2) bekezdése előírja, hogy az állami tisztviselőket a DB AG-hoz kell beosztani („*sind (…)zugewiesen*").
([121]) A Bíróság 2019. december 19-i ítélete, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 34. pont.
([122]) A Bíróság 1996. július 11-i ítélete, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. pont; a Bíróság 1999. április 29-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-342/96, ECLI:C:1999:210, 41. pont.
([123]) A Bíróság 1974. július 2-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13. pont.
([124]) Ugyanott.
([125]) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.) 67. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

(372) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a Bíróság úgy vélte, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága végső soron attól függ, hogy az állam gazdasági szereplői minőségében és nem közhatalmi szervként biztosít-e gazdasági előnyt adott vállalkozásnak ([126]). Az állam azon beavatkozásai ugyanis, melyek a rá mint közhatalmi szervre háruló kötelezettségek teljesítésére irányulnak, nem hasonlíthatók össze a piacgazdasági magánbefektető beavatkozásaival ([127]).

(373) A Bizottság nem vitatja a piacgazdasági szereplő elvének a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésére és fel nem mondására, valamint az ebből eredő, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerinti veszteségátruházásokra való alkalmazhatóságát. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy maga a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás az *Aktiengesetz*, nem pedig a közjog hatálya alá tartozó eszköz (lásd a 15. lábjegyzetet). Ezenkívül a nyereség- és veszteségátruházási megállapodások olyan eszközök, amelyeket más vállalatcsoportok, különösen a német részvényindexben képviselt társaságok használhatnak és láthatólag használnak is (lásd a (111) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi, hogy Németország nem vitatja a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötését megelőző előzetes jövedelmezőségi elemzések hiányát (lásd a (121) preambulumbekezdést). A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy éves középtávú tervek formájában gazdasági elemzések készültek, amelyek a DB AG stratégiai döntéseinek alapját képezik (lásd az (54) preambulumbekezdést). Az éves veszteségátruházás folytatását a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás keretében kell vizsgálni. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a piacgazdasági szereplő elve alkalmazható mind a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megkötésére, mind a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás fel nem mondására és a DB Cargo veszteségeinek DB AG-re történő, ebből következő, folyamatos átruházásra.

(374) Ami Németország azon érvét illeti, amely szerint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás fel nem mondása és ezáltal a DB Cargo veszteségei átruházása nem minősül ténylegesen végrehajtott intézkedésnek (lásd a (114) preambulumbekezdést), és így a veszteségátruházások tekintetében nem értékelhető a szelektív előny, a Bizottság nem talál jogalapot ezen érv alátámasztására. Ellenkezőleg, a gazdaságilag egyre hátrányosabb jogviszony megszüntetésére irányuló, esetlegesen fokozatos intézkedések elmulasztását döntésnek kell tekinteni, még akkor is, ha azt akár piaci befektető, akár közigazgatási szerv, akár közvállalkozás hallgatólagosan hajtja végre. Ez különösen akkor áll fenn, ha a szerződés eredeti időtartama lejárt, és minden fél évről évre elfogadhatja a szerződés hallgatólagos meghosszabbítását a következő évre, vagy felmondást nyújthat be. Ezek olyan konkrét döntések, amelyeket a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felei minden évben meghoztak. E döntések jogi formája, vagyis az, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás folytatását inkább hallgatólagosnak tervezték, semmint alakszerű módosítást írtak volna elő, nem befolyásolja ezt az értékelést. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis az intézkedés pontos formája nem releváns annak megállapítása szempontjából, hogy az intézkedés gazdasági előnyt biztosít-e valamely vállalkozásnak. A támogatás fogalma nemcsak a pozitív juttatásokat foglalja magában, hanem az olyan juttatásokat is, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozás költségvetésének általános terheit, és amelyek ezáltal, anélkül hogy a szó szoros értelmében támogatások lennének, azokkal azonos természetűek és hatásúak ([128]). Az ítélkezési gyakorlatból az is kitűnik, hogy a cselekvés elmulasztása előnyt biztosító beavatkozásnak tekinthető azokban az esetekben, amikor az államéhoz a lehető legközelebb álló helyzetben lévő, rendes piaci feltételek mellett eljáró magánszereplő cselekedett volna. Az ilyen helyzetek közé tartozik például a tartozás meg nem fizetésével ([129]) vagy a köztulajdonnak a vonatkozó bérleti díj megfizetése nélküli használatával ([130]) kapcsolatos folyamatos türelem. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás létrehozása olyan automatizmus bevezetését jelenti, amely arra szolgál, hogy ne kelljen évente dönteni arról, hogy a veszteségeket vagy a nyereséget átruházzák-e-az anyavállalatra. Ez az automatizmus azonban nem zárja ki, hogy az ügyletek, azaz a veszteségek/nyereségek átruházása az egyik szerződő félre nézve hátrányos legyen, ellenkező esetben nem lenne szükség feltétel nélküli felmondási záradékra. Valójában egy körültekintő piacgazdasági szereplő értékelné, hogy a megállapodás fenntartása előnyös lenne-e, és ha nem, felmondaná a hátrányossá vált megállapodást. A Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy értékelni kell a veszteségátruházások gazdasági indokoltságát is azokban az időszakokban, amikor bármelyik fél felmondhatta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást.

([126]) A beruházások kapcsán lásd: A Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79–82. és 87. pont.

([127]) A Törvényszék 2009. december 15-i ítélete, EDF kontra Bizottság, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228. pont.

([128]) Lásd például: a Bíróság 2014. április 3-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, 94. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([129]) Lásd például: a Törvényszék 2010. szeptember 13-i ítélete, Görögország és társai kontra Bizottság, T-415/05, T-416/05 és T-423/05 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2010:386, 377–393. pont, a Bíróság 2000. október 12-i ítélete, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, 19. és 20. pont.

([130]) Lásd: a Törvényszék 2022. szeptember 7-i ítélete, JCDecaux Street Furniture Belgium kontra Bizottság, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, 28., 49. és 65. pont (helybenhagyta a Bíróság 2024. szeptember 26-i ítélete, JCDecaux Street Furniture Belgium kontra Bizottság, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Tekintettel arra, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazható, a Bizottság most azt fogja értékelni, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás 2012-es megkötése és a veszteségeknek a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás keretében történő átruházása gazdasági előnyt biztosít-e a DB Cargo számára, azaz olyan előnyt, amelyet a DB Cargo piaci feltételek mellett nem tudott volna megszerezni. Ezért meg kell állapítania, hogy „[…] hasonló körülmények között egy rendes piacgazdasági feltételek mellett tevékenykedő, hasonló méretű magánbefektető végrehajtotta volna-e a szóban forgó befektetést” ([131]). E tekintetben a Bizottság megfelelően figyelembe veszi, hogy a DB AG a DB Cargo meglévő részvényese, nem pedig új befektető.

(376) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásakor csak az állam mint gazdasági szereplő szerepéhez kapcsolódó előnyök és kötelezettségek relevánsak. A tagállamoknak ezeket az előnyöket és kötelezettségeket a beavatkozás időpontjában rendelkezésre álló információk alapján (azaz előzetes alapon) kell értékelniük, olyan gazdasági értékelésekre támaszkodva, amelyek összehasonlíthatók azokkal, amelyeket hasonló körülmények között egy racionális piacgazdasági szereplő elvégezne. A jelen ügyben Németország jelentős mennyiségű, rendszeres időközönként összesített és megvizsgált gazdasági és pénzügyi adatot továbbított a Bizottságnak, amelyek rávilágítanak azokra a jövedelmezőségi várakozásokra, amelyeket a DB AG a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alkalmazási időszaka alatt meg tudott vizsgálni.

(377) A piacgazdasági szereplő elvének való megfelelés ellenőrzésére szolgáló egyik megközelítés az általánosan elfogadott, szabványos értékelési módszerek alkalmazása. Ennek a módszernek rendelkezésre álló objektív, ellenőrizhető és megbízható adatokon kell alapulnia, amelyeknek kellően részletesnek kell lenniük és az ügyletre vonatkozó döntés időpontjában fennálló gazdasági helyzetet kell tükrözniük, figyelembe véve a kockázat mértékét és a jövőre vonatkozó elvárásokat. A befektetési döntés értékelésének széles körben elfogadott standard módszertana a befektetésnek a nettó jelenértéke (NPV) alapján történő értékelése.

(378) A DB Cargo saját tőkéjének becsléséhez a Bizottság diszkontálta a középtávú tervekben szereplő, kamatfizetés utáni üzemi eredménnyel vagy adott esetben EBT-vel közelített nettó nyereséget a vonatkozó középtávú terv által lefedett ötéves időszakra vonatkoztatva (lásd: 5. táblázat), valamint a végértéket, a DB-csoport éves jelentéseiben az árufuvarozási és logisztikai üzletágra vonatkozóan említett adózás előtti sajáttőke-költséget diszkontrátaként alkalmazva. A Bizottság a végérték kiszámításához a Gordon–Shapiro növekedési megközelítést alkalmazta.

(379) A Gordon–Shapiro növekedési módszer szerint a társaság végértéke annak a nyereségnek a nettó jelenértéke, amelyet a társaság folyamatosan realizál majd. E nettó jelenérték kiszámításához a következő feltételezésekre van szükség: i. a nyereség az üzleti terv utolsó évének nyereségéből kiindulva egy bizonyos állandó növekedési rátával (g) nő, és ii. a diszkontráta vagy a saját tőke költsége, vagy a WACC, a nyereség típusától függően, a tőketulajdonosokhoz vagy szélesebb körben a vállalkozáshoz kapcsolódóan. A Gordon–Shapiro növekedési módszer azt jelenti, hogy minél magasabb az állandó növekedési ráta, annál nagyobb a normalizált szabad pénzforgalom, és minél alacsonyabb a diszkontráta, annál magasabb lesz a végérték. A Bizottság a második E.CA-jelentésben jelzettek szerint 2,0 %-os állandó növekedési rátát alkalmazott (lásd a 9. táblázatot). A Bizottság ugyanazt a rátát alkalmazza, mint a második E.CA-jelentés, mivel ez a ráta konzervatív feltételezés a DB Cargo alacsonyabb növekedési rátát megadó belső dokumentumaira is tekintettel (ezzel kapcsolatban a Bizottság tudomásul veszi a 2015. évi középtávú terv értékvesztési tesztjét, amely 1,0 %-os állandó növekedési rátát alkalmaz).

(380) A Bizottság különböző időpontokban fogja értékelni a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás piaci megfelelőségét. Az időpontok a következők: i. 2012, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírásának éve, ii. 2016, amikor a fel nem mondási időszak véget ért, valamint iii. 2020, miután már végrehajtottak más intézkedéseket a DB Cargo folyamatos veszteségességének kezelésére, azaz megrendelték az SWL-tanulmányt, bevezették a „Starke Cargo” programot, és leváltották a vezetőséget (lásd a (61) és (66) preambulumbekezdést).

([131]) A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29. pont; a Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18. és 19. pont; a Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, Cityflyer Express kontra Bizottság, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51. pont. Lásd még: Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.), 74. pont.

(381) A nettó jelenérték kiszámítására szolgáló adatbázist illetően a Bizottság az adott időpontban rendelkezésre álló éves középtávú tervekre támaszkodik. Tekintettel a középtávú tervekben foglalt információk mennyiségére és jellegére (lásd az (55) és (58) preambulumbekezdést), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a középtávú tervek kellően részletesek voltak ahhoz, hogy a DB AG meghozhassa a nyereség- és veszteségátruházási megállapodással kapcsolatos döntéseket. A hasonló szervezetek esetében bevett gyakorlathoz hasonlóan a középtávú terveket az adott időpontban rendelkezésre álló, a DB-csoport belső adatforrásaiból és megbízható külső adatforrásokból származó adatok alapján előzetesen készítették (lásd az (55) preambulumbekezdést).

5.1.3.1.1. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírása 2012-ben

(382) A (378) és (379) preambulumbekezdésben ismertetett módszertan alapján a Bizottság úgy becsülte, hogy a DB Cargo nettó jelenértéken kifejezett sajáttőke-értéke a 2011. évi (a 2012–2016-os időszakra vonatkozó) középtávú terv alapján körülbelül 2 763 millió EUR, a 2012. évi (a 2013–2017-es időszakra vonatkozó) középtávú terv alapján pedig körülbelül 2 973 millió EUR. A Bizottság megjegyzi, hogy a középtávú tervek nemcsak a tervezési időszakot (például a 2011. évi középtávú terv esetében a 2012–2016-os időszakot) foglalják magukban, hanem a terv elkészítésének évére és az előző év tényleges eredményeire vonatkozó becslést is tartalmaznak (a 2011. évi középtávú terv esetében a 2011-re vonatkozó becsléseket és a 2010. évi tényleges eredményeket).

(383) Ezenkívül a Bizottság azt is megjegyzi, hogy míg a DB Cargo a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás 2012. évi aláírását megelőző években veszteséget termelt, 2010-ben 148 millió EUR, 2011-ben pedig 100 millió EUR összegben, a DB Cargo 2011-es éves jelentése szerint a DB Cargo 2006 és 2008 között több mint 500 millió EUR nyereséget termelt (lásd a (117) preambulumbekezdést). Ezenkívül a DB Cargo éves jelentései szerint a 2001 és 2004 közötti időszakban is nyereségre tettek szert, és így nyereséget ruháztak át ([132]). Az 5. táblázat azt mutatja, hogy a DB Cargo mindkét középtávú tervben az előrejelzések szerint legalább a tervezési időszak végére eléri a teljesítménycélját (az EBIT-marzs tekintetében).

(384) E tekintetben jogos elvárás állhatott fenn azt illetően, hogy a DB Cargo nyereséget termel, és tekintettel a szóban forgó időszakra vonatkozó középtávú terveken alapuló hozamok pozitív nettó jelenértékére, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás 2012. évi aláírása nem biztosított gazdasági előnyt a DB Cargo számára.

5.1.3.1.2. A 2016 végéig tartó időszak

(385) A következő időpont, amelyre vonatkozóan a Bizottság értékelte a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerinti veszteségfedezés piaci megfelelőségét, az eredeti ötéves időtartam vége. Ennek az az oka, hogy e kezdeti időtartam alatt a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást csak fontos okokból lehetett felmondani. E kezdeti időtartam lejárta az első olyan időpont, amikor bármelyik fél szabadon felmondhatta a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást. A Bizottság megjegyzi, hogy a megállapodás a szerződés felmondásának egyik fontos okaként a DB Cargóban fennálló szavazati jogok többségének elvesztését adja meg (lásd a (48) preambulumbekezdést). Nem alakult ki ilyen helyzet, amint azt Németország is kifejtette (lásd az (50) preambulumbekezdést), ezért ezt a fontos okot a kezdeti ötéves időszak alatt nem hívták fel. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az AktG 297. §-a szerint fontos ok áll fenn különösen akkor, ha a másik szerződő fél valószínűleg nem tudja teljesíteni a szerződésből eredő kötelezettségeit ([133]). A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás előírja, hogy a DB Cargónak át kell ruháznia a nyereséget, és a DB ML-nek (és később a DB AG-nak) át kell vennie a veszteségeket. Mivel a veszteségátruházásra sor került, nem volt olyan fél, amely ne teljesítette volna kötelezettségeit.

(386) A Bizottság tudomásul veszi továbbá a Németország által a társasági adóra vonatkozó iránymutatásokkal kapcsolatban szolgáltatott információkat. Míg a társaságiadó-iránymutatások R14.5. cikkének (6) bekezdése nem foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás kezdeti ötéves időszak alatti felmondása tekintetében felhozható fontos oknak tekinthetők-e a folyamatos veszteségek, a Bizottság az R14.5. cikk (5) bekezdésének 4. pontját úgy értelmezi, hogy az, hogy a leányvállalat következetesen veszteséget termel, nem jelent olyan okot, amely akadályozná a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás végrehajtását ([134]). A Bizottság értelmezése szerint e tekintetben sem lézett fontos ok a felmondásra. Ezért a Bizottság értelmezése szerint nem álltak fenn olyan fontos okok, amelyek indokolták volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás idő előtti felmondását.

([132]) Forrás: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (legutóbbi hozzáférés: 2024. november 15.).

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

(387) Ezenkívül, még ha az egyik félnek lehetősége is lett volna arra, hogy fontos okok miatt felmondja a megállapodást, kérdéses, hogy egy piacgazdasági szereplő az eredeti időtartamán belül felmondta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást. Az ilyen felmondás jogellenességének kockázatán túl a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondása azt jelentette volna az ellenőrző anyavállalat számára, hogy le kellett volna mondjon a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás bizonyos előnyeiről, azaz az adózási egységből származó adókedvezményekről és a leányvállalat ügyvezetése feletti közvetlen ellenőrzésről, az esetleges veszteségek jövőbeli átruházásának elkerülésével járó bizonytalan előnyökért. Kérdéses, hogy az anyavállalat nem sokkal a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírása után megtette volna ezt. Ez annál is inkább így van, mivel a kezdeti időtartam alatt valamennyi középtávú terv, és így a stratégiai döntések alapja pozitív értéket mutatott a DB Cargo tekintetében (lásd a (391) preambulumbekezdést).

(388) A (378) és (379) preambulumbekezdésben ismertetett módszertan alapján a Bizottság úgy becsülte, hogy a DB Cargo nettó jelenértéken kifejezett sajáttőke-értéke a 2015. évi (a 2016–2020-os időszakra vonatkozó) középtávú terv alapján körülbelül 1 000 millió EUR, a 2016. évi (a 2017–2021-es időszakra vonatkozó) középtávú terv alapján pedig körülbelül 2 185 millió EUR volt.

(389) A 2011. és a 2012. évi középtávú tervekhez hasonlóan a DB Cargótól ezúttal is azt várták, hogy a tervezési időszak utolsó évében teljesíti legalább az EBIT-marzsra vonatkozó célkitűzést. Ezenkívül a ROCE-t illetően arra számítottak – azzal a kikötéssel, hogy a 2016. évi középtávú tervben a ROCE-t csak a DB Cargo-csoport tekintetében adták meg –, hogy várhatóan nem marad el jelentősen a ROCE-célértéktől, és a tervezési időszakban pozitív fejlemények következnek be.

(390) Bár a Bizottság megjegyzi, hogy – amint az a 4. táblázatból kitűnik – a DB Cargo az eredeti ötéves időszakban alulteljesített a korábbi előrejelzéshez képest, mivel a DB Cargo kizárólag veszteségeket termelt, nem áll a Bizottság rendelkezésére olyan bizonyíték, amely alátámasztaná, hogy a 2015. vagy 2016. évi középtávú tervek alapjául szolgáló feltételezések nyilvánvalóan tévesek lettek volna. Ezenkívül a 2015. évi középtávú terv a „Zukunft Bahn” program keretében intézkedéseket vezetett be a DB Cargo megreformálására.

(391) Míg a Bizottság stratégiai időpontokban azaz i. a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás aláírásakor, ii. a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás eredeti ötéves időtartamának végén, valamint iii. az SWL-tanulmányt, a DB Cargo vezetőségének leváltását és a „Starke Cargo” program bevezetését követően értékeli a piacnak való megfelelőséget, a Bizottság a DB Cargo sajáttőke-értékét más évek középtávú tervei alapján is megbecsülte. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a 2013. és 2014. évi középtávú tervek alapján a nettó jelenérték 2 075 millió EUR, illetve 5 555 millió EUR lett volna.

(392) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a veszteségeknek a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerinti, 2016. végi hatállyal, azaz az eredeti időtartam lejártakor történő fedezése nem biztosított gazdasági előnyt a DB Cargo számára.

5.1.3.1.3. 2020-tól kezdődő időszak

(393) Végezetül a Bizottság értékelte, hogy a DB AG piacgazdasági szereplőként járt-e el azzal, hogy fedezte a veszteséget, miután végrehajtott más intézkedéseket a DB Cargo folyamatos veszteségességének kezelésére, azaz megrendelte az SWL-tanulmányt, bevezette a „Starke Cargo” programot, és leváltotta a vezetőséget (lásd a (61) és (66) preambulumbekezdést). A Bizottság ezért a 2020. évi középtávú terv alapján értékelte a piacnak való megfelelőséget.

(394) A Bizottság a DB Cargo sajáttőke-értékét a (378) és (379) preambulumbekezdésben ismertetett módszertan szerint, valamint a 2020. és 2021. évi középtávú tervekben foglalt adatok alapján értékelte. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a DB Cargo sajáttőke-értékének a 2020. évi középtávú tervből eredő és a Bizottság által alkalmazott módszertan szerint számított nettó jelenértéke negatív, körülbelül −441 millió EUR. Ez azonban nem veszi figyelembe a potenciális adóelőnyt (lásd a (43) preambulumbekezdést). Az adópajzsnak a DB-csoport 2020. és 2021. évi éves jelentésében ([135]) szereplő 30,5 %-os ([136]) adókulcs alkalmazásával történő becslésére szolgáló konzervatív megközelítést alkalmazva a Bizottság úgy becsülte, hogy a DB Cargo nettó jelenértéken kifejezett sajáttőke-értéke a 2020. évi (a 2021–2025-ös időszakra vonatkozó) középtávú terv alapján körülbelül – 259 millió EUR volt ([137]). Ez azt jelenti, hogy a befektető a középtávú tervekben szereplő üzleti előrejelzések alapján veszteséget szenvedne a társaságba történő befektetése miatt. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a Covid19-világjárvány tovább növelte a DB Cargo veszteségeinek nagyságrendjét. A Covid19-világjárványból eredő károk azonban nem a veszteségek egyetlen forrásai, és a Bizottság értelmezése szerint a 2020. évi középtávú terv már tartalmaz olyan ellenintézkedéseket, amelyek a kár mintegy kétharmadát kompenzálnák.

(395) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a (66) preambulumbekezdésben leírtak szerint a növekvő veszteségekre tekintettel (lásd: 4. táblázat) a DB AG 2020-ban új vezetőséget helyezett a DB Cargo élére, valamint a társaság életképességének helyreállítására irányuló programot vezetett be, amely már szerepelt a 2019. évi középtávú tervben („Starke Schiene”, a DB Cargo tekintetében pedig: „Starke Cargo”). Ez azt jelenti, hogy a DB Cargo részvényese már különböző lépéseket tett (és nem első alkalommal, mivel korábban más programokat, például a „Zukunft Bahn”-t is elindította) annak érdekében, hogy a DB Cargót helyreállítsa, bár sikertelenül. Így az anyavállalat a DB Cargo pénzügyi teljesítőképességének javulására, vagy – figyelembe véve a Covid19-világjárvány negatív hatását – legalábbis nem a helyzet egyértelmű romlására számíthatott. Az összes korábbi intézkedés ellenére azonban a DB Cargo értéke romlott, és a 2020. évi középtávú tervben negatívvá vált. A 2020. évi középtávú tervből az is kitűnik, hogy a „Starke Cargo” program, amely a volumennövekedésen alapuló stratégia volt, már nem volt megvalósítható, mivel a 2020. évi középtávú tervben előre jelzett volumenek a teljes tervezési időszakban a „Starke Cargo” programot bevezető 2019. évi középtávú tervben előre jelzett volumenek alatt maradtak.

(396) A Bizottság megjegyzi, hogy a DB Cargo 2015 óta készített középtávú tervei magukban foglalják olyan további kockázatok és lehetőségek azonosítását, amelyek valószínűsíthetően 40 %-ot meghaladó mértékben valósulnak meg; ezek nem szerepelnek az alapforgatókönyvben, de előfordulásuk valószínűségére tekintettel mégis nevesítik őket. A 2020. évi középtávú terv nem tartalmazott ilyen további lehetőségeket. Ugyanakkor azonosított további kockázatokat (lásd az (58) preambulumbekezdést). Ezek a kockázatok jelentősek voltak, mivel −417 millió EUR-ban számszerűsíthető halmozott negatív hatást gyakoroltak volna a DB Cargo-csoport EBIT-jére a tervezési időszakban (lásd: 3. ábra), ami azt jelenti, hogy ha ezek az azonosított kockázatok bekövetkeznének, az időszakra előre jelzett negatív EBIT körülbelül 65 %-kal növekedne. Ez azt jelenti, hogy észszerűen feltételezhető volt, hogy a tervtől való esetleges eltérések inkább negatívak, nem pedig pozitívak lennének. Ezért fennállt annak a kockázata, hogy a DB Cargo ismét alulteljesít, annak ellenére, hogy már az előrejelzések szerint is negatív hozamot generál a részvényes számára. Egy gondos részvényes figyelembe venné az alulteljesítés kockázatát is.

(397) Emellett 2019-ben tanulmányt rendeltek meg annak érdekében, hogy megoldásokat találjanak az egyes kocsi szegmens gyengeségeinek kezelésére, amely nem csupán strukturálisan veszteséges volt, hanem valójában e szegmens járult hozzá a legnagyobb mértékben a DB Cargo éves veszteségeihez (lásd: 6. táblázat) (lásd a (61) preambulumbekezdést). E tanulmány 2019. októberében kelt, és 2020 januárjában korlátozott mértékben módosították. Ezért rendelkezésre állt az egyes kocsi szegmensre vonatkozó döntések megalapozásához. A Bizottság az SWL-tanulmány megállapításaival kapcsolatban megjegyzi, hogy a lehetséges stratégiai lehetőségek

([135]) Ebben az összefüggésben a Bizottság emlékeztet arra, hogy a második E.CA-jelentés 15 %-os adókulcsot alkalmaz a veszteségekre, mivel feltételezi, hogy 30 %-os adókulcs mellett 50 % számolható el veszteség-előrevitelként, a veszteség-előrevitel miatti pozitív eredmények pedig 12 %-os adókulcs mellett (lásd a (126) preambulumbekezdést).

([136]) A Bizottság az adóelőny diszkontálására a DB-csoport adózás előtti WACC-ját használja, amint az a középtávú terv évére vonatkozó éves jelentéseiben szerepel. Ez konzervatív feltételezés, mivel a DB-csoport sajáttőke-költsége alacsonyabb, mint a fuvarozási és logisztikai üzletágának sajáttőke-költsége.

([137]) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a negatív nettó jelenérték nem korlátozódik a 2020. évi középtávú tervre, hanem a 2021. évi (a 2022–2026-os évekre vonatkozó) középtávú terv is negatív, mintegy −166 millió EUR nettó jelenértéket mutat.

értékeléséhez használt hat kritérium közül négy közpolitikai kritériumokhoz kapcsolódott ([138]). A Bizottság úgy véli, hogy egy magánrészvényes nem vette volna figyelembe sem a nemzetgazdaság számára nyújtott előnyöket, sem az ökológiai előnyöket elemzésének meghatározó kritériumaként. Hasonlóképpen, a DB Cargo mint állami tulajdonú vállalat személyzetének fenntartásával kapcsolatos különleges felelősség sem olyan megfontolás, amely egy magánrészvényes számára releváns lenne. Továbbá az a hatás, amelyet a választott lehetőség gyakorolna a (belföldi és európai) vasúti rendszerre, szintén inkább az állam számára relevánsabb, mivel az infrastruktúrát, de a modális megoszlást is érinti (például pozitívan értékeli a vasúti fuvarozásra való modális váltást). Mindemellett úgy tűnik, hogy a magánrészvényesek számára fontos szempontokra is kiterjed, mint például a más szegmensekre, azaz az irányvonatokra és a kombinált fuvarozásra gyakorolt hatásra. Egy magánbefektető csak két kritériumot vett volna figyelembe, nevezetesen a DB Cargo stratégiai pozicionálását és a DB Cargo pénzügyeit (lásd a (64) preambulumbekezdést). E két kritérium közül a fontosabb a DB Cargo pénzügyeire gyakorolt hatás, mivel végső soron ez képezi a részvényes számára a gazdasági értékteremtés alapját. E tekintetben, amint azt a 4. ábra is mutatja, a DB Cargo pénzügyeire gyakorolt legpozitívabb hatást az egyes kocsi üzleti szegmensének leépítése jelentette volna.

(398) Más stratégiát választottak azonban. Ez egy olyan stratégia volt, amely – bár már tartalmazza az egyes kocsi szegmensnek nyújtott állami támogatásból származó bevételeket (lásd a (68) preambulumbekezdést) – továbbra is azt eredményezné, hogy ez a szegmens operatív szinten (azaz EBIT-szinten) évről évre veszteséges maradna, amint azt az 5. ábra mutatja (a 2021. évi középtávú tervben a számadatot felülvizsgálták oly módon, hogy az egyes kocsi szegmens 2026-ban pozitív EBIT-et kezd termelni, azonban jelentős és folyamatos állami pénzügyi támogatás alapján, lásd: 7. ábra).

(399) A Bizottság értelmezése szerint azzal érvelnek, hogy ez a döntés részben azon alapult, hogy ne szakítsák meg a hálózati kapcsolatokat (lásd a (66) preambulumbekezdést), és elkerüljék a negatív hálózati következményeket (és így a megnövekedett költségeket), ami jogos megfontolásnak tűnik. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a jelenlegi szerkezetátalakítási terv – bár a 2021. évi eseményeket követően jött létre – pontosan a termelési rendszer módosításait irányozza elő, amelyek felbontják az üzleti szegmensek közötti kapcsolatokat (lásd a (262) preambulumbekezdést), szükség esetén, ami kétségeket ébreszthet azzal kapcsolatban, hogy észszerű-e, hogy nem korábban döntöttek a fókuszalapú forgatókönyv mellett.

(400) Úgy tűnik továbbá, hogy a terv nemcsak az „*Anlagenpreisförderung*” programból származó támogatást (vonatösszeállítás támogatása) tartalmazza, hanem az egyes kocsi üzletágnak nyújtott további támogatást is, mivel a 246 millió EUR összeg (6. ábra) meghaladja a program 200 millió EUR összegű teljes költségvetését (lásd a (67) preambulumbekezdést). A kiegészítő támogatás csak 2024-ben valósult meg (lásd a 74. lábjegyzetet), ezért az ilyen bevételi források tervbe való felvételének észszerűsége erősen megkérdőjelezhető.

(401) A Bizottság a nettó jelenértéket a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás eredeti időtartamának vége és 2020 közötti középtávú tervek, azaz a 2017–2019. évi középtávú tervek alapján is értékelte. A Bizottság megjegyzi, hogy a DB Cargo saját tőkéjének nettó jelenértéke a 2017. és 2018. évi középtávú tervek alapján pozitív lett volna, 2017-ben mintegy 1 888 millió EUR-val, 2018-ban pedig mintegy 1 883 millió EUR-val. A 2019. évi középtávú terven alapuló nettó jelenérték azonban nem meggyőző. A (378) és (379) preambulumbekezdésben ismertetett módszertan alapján a nettó jelenérték negatív lett volna, mintegy –108 millió EUR-val. A (407) preambulumbekezdésben leírtak szerint azonban egy kissé eltérő módszertan alapján a DB Cargo nettó jelenértéken kifejezett saját tőkéje kissé pozitív lett volna, mintegy 34 millió EUR-val. Ezért a 2019. évi középtávú terven alapuló értékelés nem meggyőző, így a Bizottság nem tudja megerősíteni, hogy egy észszerűen eljáró magánrészvényes már e középtávú terv fényében felmondta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást. Ez a középtávú terv azonban már negatív tendenciát mutat.

(402) A fent kifejtett okok alapján, valamint a DB Cargo egyre növekvő veszteségeinek és annak fényében, hogy már bevezettek más intézkedéseket, például a vezetőség leváltását és az üzleti stratégia megváltoztatását, egy körültekintő piacgazdasági szereplő felmondta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást, hogy véget vessen az anyavállalatra átruházott veszteségek negatív hatásának, valamint a társaság további fegyelmezésének eszközeként azáltal, hogy arra sarkallja, hogy más finanszírozási forrásokat keressen ([139]).

([138]) Nevezetesen az 1., 2., 5. és 6. számú kritérium, azaz: 1. előnyök a nemzetgazdaság számára (Németországra mint ipari helyszínre gyakorolt hatás), 2. ökológiai előnyök (a németországi árufuvarozás fenntarthatóságára gyakorolt hatás), 5. a DB Cargo személyzetére gyakorolt hatás, figyelembe véve az állami tulajdonú vállalat munkavállalói felé fennálló „különös felelősségét”, valamint 6. a belföldi és európai vasúti rendszerre gyakorolt hatás.

([139]) Míg Németország azzal érvel, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás irányítási eleme fegyelmező hatással bír (lásd a (113) preambulumbekezdést), a Bizottság kétségbe vonja ezen elemek hatékonyságát, tekintettel arra, hogy a DB Cargo folyamatosan nem érte el a teljesítménycélokat, és tekintettel folyamatos éves veszteségeire (lásd a 4. táblázatot).

(403) Ezért tekintettel a pénzügyi év vége előtti három hónapos felmondási időre (lásd az (51) preambulumbekezdést), valamint a középtávú tervek elkészítésének ütemezésére, továbbá e tervek DB Cargo felügyelőbizottságának és a DB AG-nak való bemutatására (lásd az (54) preambulumbekezdést), a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondásáról legkorábban a 2020. évi középtávú terv elkészítését követően meghozott döntés 2021 végén hatályba lépett volna, és a DB Cargo 2022-ben elszenvedett veszteségeit már nem fedezték volna automatikusan.

(404) Az első E.CA-jelentést és a második E.CA-jelentést illetően a Bizottság megjegyzi, hogy csak a második E.CA-jelentés tartalmazza a DB Cargo részvényese jövedelmezőségének számszerűsítését (nettó jelenértéken kifejezve). Ezenkívül a jelentéseket a veszteségek fedezését követően, utólagosan rendelték meg, így olyan bizonyítékokról van szó, amelyek azt követően keletkeztek, hogy a részvényes meghozta a szóban forgó veszteségek fedezéséről szóló döntését.

(405) A Bizottság megjegyzi, hogy a második E.CA-jelentés kissé eltérő módszertant alkalmaz a DB Cargo nettó jelenértékének kiszámításához: a vállalat (ebben az esetben a DB AG) számára elérhető szabad cash flow-t (FCFF). Mivel az E.CA-jelentés kvantitatív értékelésében nem terjedt ki a 2019-es vagy azt követő időszakra, a Bizottság az FCFF alapján is kiszámította a nettó jelenértéket az adókedvezményekre és a diszkontrátára (az árufuvarozási és logisztikai szegmens adózás utáni súlyozott átlagos tőkeköltsége) vonatkozó ugyanazon feltételezések alapján, mint az E.CA-jelentésben (lásd a (126) és (127) preambulumbekezdést).

(406) A saját tőke értékének meghatározásakor szokásos módon, amikor az FCFF-t használják a nettó jelenérték alapjául, a Bizottság a DB Cargo saját tőkéjének végértékeként a vállalati végérték és a nettó adósság közötti különbséget számította ki ([140]).

(407) A (405) és (406) preambulumbekezdésben ismertetett módszertan alapján a DB Cargo nettó jelenértéken kifejezett saját tőkéje 2019-ben mintegy 34 millió EUR-t, 2020-ban −1 852 millió EUR-t, 2021-ben pedig mintegy −1 445 millió EUR-t tett volna ki. Még ha pozitívan is vennénk figyelembe, hogy a második E.CA-jelentés becslése szerint az egyes kocsi szegmens esetében mintegy 1,5 milliárd EUR kilépési költség kerülhető el, a DB Cargo saját tőkéjének értéke továbbra is negatív maradna. Ezért e másik módszertan alkalmazása nem kérdőjelezi meg azokat a megállapításokat, amelyek szerint egy körültekintő piacgazdasági befektető 2021 végével felmondta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást.

(408) Németország azon érvével kapcsolatban, hogy egy meglévő részvényes másként jár el, mint egy új befektető (lásd a (116) preambulumbekezdést), a Bizottság összességében egyetért azzal, hogy ez a helyzet. A Bizottság a fenti álláspontját is figyelembe veszi, tekintettel arra, hogy a DB Cargo 2008 óta nem ruházott át nyereséget a DB AG-nak, és kizárólag veszteségeket termelt, amelyeket az anyavállalatnak kellett fedeznie (lásd: 4. táblázat). A Bizottság egyetért azzal is, hogy egy meglévő részvényes döntéshozatali folyamata során figyelembe vette volna, hogy a DB Cargo folyamatosan nem érte el teljesítménycéljait. A Bizottság megjegyzi, hogy e tekintetben a DB AG megtett olyan erőfeszítéseket, amelyek egy meglévő részvényes rendelkezésére állnak, azaz szerkezetátalakítási programokat vezetett be vagy leváltotta a DB Cargo vezetőségét annak érdekében, hogy a DB Cargo ismét életképessé váljon. Észszerűen feltételezhető, hogy egy meglévő részvényes is tett volna ilyen erőfeszítéseket, figyelembe véve az adózási egység előnyeit is. Ezt azonban nem tette volna meg határozatlan ideig, különösen akkor, ha az erőfeszítések nem jártak volna pozitív eredménnyel. E tekintetben a Bizottság emlékeztet arra, hogy már a 2019. évi középtávú terv alapján a DB Cargo sajáttőke-értéke nettó jelenértéken nulla körül lett volna, és minden korábbi erőfeszítés ellenére tovább romlott: a 2020. évi középtávú tervvel negatív értékre. Ez azt jelenti, hogy a múltban, már 2015-től kezdődően a „Zukunft Bahn” programmal meghozott semmilyen intézkedés nem járt sikerrel. Ezért észszerűen feltételezhető, hogy egy racionális magánrészvényes felmondta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást, mihelyt befektetésének értéke – még a terv feltételezései mellett is, és figyelmen kívül hagyva a tényleges múltbeli eredményeket – egyértelműen negatívvá válik.

(409) Ezenfelül, Németország azon érvét illetően, miszerint a Bizottság egy másik ügyben elfogadta, hogy a többéves veszteségek ellentételezése nem biztosít gazdasági előnyt (lásd a (115) preambulumbekezdést), a Bizottság emlékeztet arra, hogy értékelését kizárólag az adott ügy tényeire kell alapoznia. Az érv tehát nem releváns. Mindemellett a Németország által hivatkozott ügy a Berlin Schönefeld, Tegel és Tempelhof repülőterekre vonatkozott. Ebben az ügyben a Bizottság az azt megállapító határozat (179) preambulumbekezdésében, hogy az intézkedések nem minősülnek támogatásnak, megjegyezte, hogy *„a hosszú távú előnyök – a berlini térségben új és egyetlen repülőtér sikeres megnyitása és nyereséges üzemeltetése (éppúgy, mint a diszkont légitársaságokkal kapcsolatos stratégia*

([140]) A Bizottság megjegyzi, hogy az E.CA nem számította ki a vállalati végérték és a nettó adósság közötti különbséget, hanem kizárólag a DB Cargo vállalati értékét, nem pedig a sajáttőke-értékét számította ki.

néhány éves gyakorlati alkalmazását követően a Schönefeld üzemeltetéséből származó nyereség) – felülmúlják a Schönefeld által a BER megnyitása előtt felhalmozott veszteséget". Ebben az összefüggésben a DB Cargo helyzete, amely nem várt jelentős hosszú távú változást, mint amilyen például a Berlin-Brandenburg (BER) repülőtér megnyitása, a legkevésbé sem hasonlítható össze a Németország által említett üggyel.

(410) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2020. évi középtávú tervet követően egy piacgazdasági befektető 2021. végi hatállyal felmondta volna a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást. Ez azt jelenti, hogy a 2022. évre és az azt követő évekre vonatkozó automatikus veszteségfedezés gazdasági előnyt biztosít a DB Cargo számára, amely – azon leányvállalataival együtt, amelyek veszteségeit vagy nyereségét a DB Cargo a társasági mérlegében konszolidálja – ezen előny kedvezményezettje.

(411) Ahogy a Bíróság kimondta, amennyiben egyedi támogatásról van szó, a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését ([141]). Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők az érintett piacokon. Mivel ezt az előnyt csak a DB Cargo mint egyedüli kedvezményezett kapja, a gazdasági előny szelektív.

5.1.3.2. A DB Cargo által foglalkoztatott köztisztviselők díjazásának a BEV általi részleges fedezése (4. intézkedés)

(412) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése olyan intézkedéseket foglal magában, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozásra általában nehezedő terheket, és amelyek ezáltal, anélkül hogy a szó szoros értelmében szubvenciók lennének, azokkal azonos természetűek és hatásúak ([142]). Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése nem azok oka vagy célja szerint különbözteti meg az állami beavatkozásokat, hanem az általuk gyakorolt hatások alapján határozza meg őket ([143]).

(413) A Bizottság megjegyzi, hogy a 4. intézkedés olyan rendszert eredményez, amelyben a német államvasutak által korábban alkalmazott valamennyi vasúti tisztviselőt áthelyezték egy olyan konkrét állami szervhez, amely a Deutsche Bundesbahn és a Deutsche Reichsbahn egyesülésével jött létre (BEV), és amely a munkabérek és egyéb juttatások közvetlenül az érintett tisztviselőknek történő kifizetéséért felel. A BEV kezeli továbbá a vasúti tisztviselők egészségbiztosítási alapját és a nyugdíjas személyzet nyugdíját. Ezt a rendszert a DB AG mint a magánjog alapján létrehozott új szövetségi vasúti társaság 1994-es létesítésekor vezették be, azaz 13 évvel a vasúti árufuvarozási piac 2007-es teljes liberalizációja előtt, és azóta nem módosították jelentősen ((77) preambulumbekezdés) ([144]).

(414) A német szövetségi alkotmány 143a. cikkének és a DBGrG 12., 21. és 23. §-ának rendelkezései alapján a BEV által hivatalosan alkalmazott vasúti tisztviselőket kifizetés ellenében a DB AG-hoz osztják be, e kifizetés összegét minden egyes beosztott munkavállaló tekintetében egyedileg és konkrétan számítják ki, és a DB AG évente fizeti meg a BEV-nek. A DB AG a hozzá beosztott vasúti tisztviselőket a leányvállalataihoz rendeli ki, ideértve a DB Cargót is. A DB Cargo megtéríti a vasúti tisztviselők személyzeti költségeit a DB AG-nak, amely ezt a kifizetést a BEV-nek utalja át.

(415) Ezenkívül a Németország által benyújtott bizonyítékok azt mutatják, hogy a BEV a DB AG versenytársainak minősülő más vállalkozásokhoz is beosztott vasúti tisztviselőket. Ezek a korlátozott beosztások önkéntesek abban az értelemben, hogy nem a DBGrG rendelkezésein, hanem kizárólag a BBG 29. §-ának rendelkezésein alapulnak, amelyek az érintett tisztviselő hozzájárulását írják elő (lásd a (77) preambulumbekezdést).

([141]) Lásd: a Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. pont.
([142]) A Bíróság 1994. március 15-i ítélete, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 13. pont; valamint a Bíróság 1996. július 11-i ítélete, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 58. pont.
([143]) A Bíróság 2016. október 26- i ítélete, Orange kontra Bizottság, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, 38. pont.
([144]) A DBGrG 21. §-ának korlátozott módosításai tekintetében lásd a 48. lábjegyzetet.

(416) A DBGrG 21. §-ának (1) bekezdése és 23. §-a alapján a DB AG által a BEV részére az egyes beosztott vasúti tisztviselők után teljesítendő kifizetéseket az „als-ob-Kosten” elv (költségarányossági elv) alapján kell kiszámítani, ami azt jelenti, hogy annak összege a DB AG munkaerőpiacról felvett hasonló munkavállalóinak személyzeti költségein alapul, *mintha* a beosztott tisztviselőket a DB AG újonnan vette volna fel. E kifizetések magukban foglalják egy vonatkozó kollektív szerződés alapján foglalkoztatott munkavállaló díjazásának valamennyi elemét, azaz az alapbért és a vonatkozó juttatásokat, valamint a kötelező társadalombiztosítási rendszerekbe a munkáltatók által fizetendő járulékokat. E járulékok különösen a nyugdíjrendszerekre, az egészségügyre, a baleset- és munkanélküliségi biztosításra, a tartós ápolás-gondozási járulékra, az anyasági járulékra és a fizetésképtelenség esetén fizetendő járulékra vonatkoznak. Az elv alkalmazásának eredményeként a DB AG létrehozását követően bevezetett és a szerződéses munkavállalók személyzeti költségeinek részét képező számos díjat és járulékot hozzá kell adni a DB AG által a BEV-nek megtérített költségekhez. Másrészt a BEV fedezi a díjazás strukturális különbségeiből és a közszolgálati jog magánjoghoz viszonyított sajátosságaiból eredő költségeket. Végezetül a BEV részére teljesített kifizetések a humánerőforrás-igazgatással kapcsolatos költségeket is magukban foglalják ((79) preambulumbekezdés).

(417) A (416) preambulumbekezdésben ismertetett szabályok a DB Cargóra is vonatkoznak, amely megtéríti a DB AG-nak a DB Cargóhoz kirendelt vasúti tisztviselők személyzeti költségeit. Németország bizonyítékot szolgáltatott az „als-ob-Kosten” elvnek a DB Cargón belüli gyakorlati alkalmazására vonatkozóan, olyan táblázatok formájában, amelyek összehasonlítják a közvetlenül a munkaerőpiacon foglalkoztatott egyes szerződéses munkavállalók személyzeti kiadásait a hasonló szakmai helyzetben lévő (hasonló életkorú, hasonló feladatkörrel, képesítéssel rendelkező és hasonló fizetési csoportba tartozó), a BEV-től érkező beosztott tisztviselők személyzeti kiadásaival. A benyújtott bizonyítékok azt mutatják, hogy az érintett szerződéses munkavállalók személyzeti költségeit, valamint azokat a személyzeti költségeket, amelyeket a DB Cargónak – a DB AG-n keresztül – a beosztott tisztviselőkért a BEV részére kell megfizetnie, ugyanazon módszertan szerint számítják ki, e költségek továbbá ugyanazokat az elemeket tartalmazzák, különösen a kötelező társadalombiztosítási járulékokból való azonos munkáltatói részesedést, és végső soron hasonló összegűek. Következésképpen az „als-ob-Kosten” elv végrehajtásának eredményeként azok a személyzeti költségek, amelyeket a DB Cargo köteles megtéríteni a beosztott vasúti tisztviselőkért a BEV részére, a megfelelő képesítéssel rendelkező személyzet piaci árát tükrözik.

(418) Ezenkívül Németország bizonyította, hogy az BEV más állami szervekhez, és ami a legfontosabb, a DB AG versenytársaihoz is beosztott vasúti tisztviselőket. Ilyen esetekben, ugyanúgy, mint a DB AG és a DB Cargo esetében, a BEV a személyzeti költségek azon részét fedezte, amely kifejezetten az érintett tisztviselők személyzeti rendszerére jellemző, olyan egyedileg megkötött megállapodások alapján, amelyek tükrözik a DBGrG 21. §-ának (1) bekezdésében meghatározott „als-ob-Kosten” elvet ([145]). Következésképpen ezek a konkrét személyzeti költségek nem terhelik az érintett vállalkozás költségvetését. Bár ez a gyakorlat korlátozott, azt mutatja, hogy a BEV által alkalmazott vasúti tisztviselőknek – akár a DB AG-hoz, akár annak versenytársaihoz történő – beosztása főszabály szerint piaci áron történik.

(419) Ezenkívül a panaszos állításaival ellentétben a 4. intézkedés jelentősen eltér a Bizottság által a C 25/08. (korábbi NN 23/08.) számú állami támogatás a France Télécom által foglalkoztatott állami alkalmazottak nyugdíjának finanszírozási módjára vonatkozóan, a Francia Köztársaság által a France Télécom javára végrehajtott reformról szóló, 2011. december 20-án hozott, az uniós bíróságok által helyben hagyott ([146]) 2012/540/EU határozatban ([147]) (a továbbiakban: az Orange-ügyben hozott határozat) vizsgált intézkedéstől. Először is, az e határozatban vizsgált intézkedés kizárólag a France Télécomra (amelynek jogutódja az Orange) volt alkalmazandó, amely a Posta-, Távíró- és Telefonügyi Minisztérium korábbi szervezeti egységeként e minisztérium köztisztviselőinek egyetlen munkáltatója volt, amely minisztérium részére a La Poste-tal együtt a francia állam köteles volt a nyugdíjak folyósítására ([148]). Az intézkedés a France Télécomra vonatkozó 1990. évi *ad hoc* törvény módosításából állt ([149]), e törvény többek között előírta, hogy a France Télécom köteles visszafizetni az államnak a France Télécom által foglalkoztatott köztisztviselők nyugdíját. Az 1996-ban bevezetett módosítás felmentette a France Télécomot a nyugdíj-kötelezettség alól, a nyugdíjak végső folyósításának becsült terhei tekintetében, valamint felszabadította a kötelezettség teljesítéséhez képzett szükséges számviteli tartalékokat, és jelentősen csökkentette e kompenzáció összegét, és ezáltal az 1990. évi törvény által eredményezettnél kedvezőbb helyzetbe hozta a France Télécomot.

([145]) Németország 2022. április 21-i és 2024. szeptember 27-i beadványa.
([146]) A Törvényszék 2015. február 26-i ítélete, Orange kontra Bizottság, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117; a Bíróság 2016. október 26-i ítélete, Orange kontra Bizottság, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([147]) HL L 279., 2012.8.21., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([148]) Lásd az Orange-ügyben hozott határozat (98) és (138) preambulumbekezdését.
([149]) Az 1990. július 2-i 90-568. sz. törvény.

Másodszor, a Bizottság megjegyezte, hogy az Orange-ügyben hozott határozatban vizsgált intézkedés nem biztosította, hogy a France Télécom által fizetett szociális terhek egyenértékűek legyenek a versenytársai által fizetett terhekkel. A France Télécom által fizetett járulékot különösen egy olyan mérték alapján számították ki, amely kizárólag az általános magánmunkajog hatálya alá tartozó munkavállalók és a köztisztviselők közös kockázatainak megfelelő járulékokat tartalmazta, és ebből következően nem foglalta magában azokat a járulékokat, amelyek azon nem közös kockázatoknak feleltek meg, amelyeket a versenytársaknak – vagy a France Télécomnak a nem köztisztviselőnek minősülő személyzet esetében – kellett viselniük, mint például a munkanélküliség vagy a munkáltató fizetésképtelensége esetén a munkabérek meg nem fizetése.

(420) Ezzel éles ellentétben a 4. intézkedés olyan rendszer részét képezi, amelyben az állami vasúti tisztviselőket a szövetségi vasút átalakítási folyamatának kezdetétől egy külön állami szerv alkalmazta, amely a tisztviselőket a DB AG-nak (és végső soron leányvállalatainak) és más vállalkozásoknak ugyanolyan feltételek mellett kikölcsönző ügynökségként jár el. E rendszer 1994-es létrehozása óta alkalmazandó a DB AG-ra, és soha nem módosították oly módon, amely javította volna a DB AG vagy leányvállalatai helyzetét ([150]). Ezenkívül az BEV által mind a DB AG-nak, mind a versenytársainak rendelkezésére bocsátott munkaerőért fizetendő térítést a személyzet minden egyes tagjára egyedileg és konkrétan számítják ki, és az a hasonlóan képzett személyzet piaci költségeit tükrözi, mivel magában foglalja a munkáltató által a piacon felvett ilyen munkavállalókért fizetett költségek valamennyi elemét. A legfontosabb, hogy a BEV részére fizetendő térítés magában foglalja a szociális biztonsági rendszerekbe befizetett járulékokat, amelyek fedezik a magánszektorbeli munkavállalók által viselt valamennyi kockázatot (lásd a (416) preambulumbekezdést).

(421) Következésképpen a 4. intézkedés nem tekinthető úgy, mint amely az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett szelektív előnyt biztosít a DB AG vagy a DB-csoporthoz tartozó társaságok, például a DB Cargo számára.

(422) Tekintettel arra, hogy az előny megléte, amely a támogatás meglétének egyik kumulatív feltétele, nem állapítható meg, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 4. intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

5.1.4. *A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás*

(423) Általánosságban akkor áll fenn a EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti versenytorzulás, amikor az állam pénzügyi előnyt biztosít egy olyan liberalizált ágazat valamely vállalkozásának, ahol verseny zajlik vagy verseny alakulhatna ki ([151]). A DB Cargo vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújt Németországban és más tagállamokban, ahol más vállalkozások a DB Cargóval versenyben nyújtanak ilyen szolgáltatásokat, különösen a vasúti árufuvarozási szolgáltatások belső piaci liberalizációját követően (lásd a 39. lábjegyzetet). Ebből következik, hogy az 1. intézkedés, minthogy megállapítást nyert, hogy szelektív előnyt biztosít a DB Cargo számára, torzíthatja a versenyt, vagy azzal fenyegethet, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

5.1.5. *A támogatás meglétére vonatkozó következtetés*

(424) Az 5.15.1. szakaszban ismertetett megfontolások fényében a Bizottság megállapítja, hogy az 1. intézkedés a 2022. január 1-jétől kezdődő időszak tekintetében az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Ezzel szemben a 2., 3. és 4. intézkedés, valamint a 2021 végéig tartó időszak tekintetében az 1. intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

5.2. **Új támogatás**

(425) Németországnak a négy vizsgált intézkedés létező támogatásnak való minősítésével kapcsolatos érvei ellenére a Bizottságnak hivatalból teljes mértékben meg kell vizsgálnia, hogy az általa állami támogatásnak minősített intézkedés, azaz a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás új vagy létező támogatásnak minősül-e.

(426) Az eljárási rendelet 1. cikkének c) pontja értelmében új támogatás minden olyan támogatás, amely nem létező támogatás, beleértve a létező támogatások módosítását is.

([150]) Lásd a 48. lábjegyzetet.

([151]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról, 187. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

(427) A vizsgált nyereség- és veszteségátruházási megállapodást ötéves kezdeti időszakra kötötték, majd ezt követően minden pénzügyi év végén automatikusan további egy évvel meghosszabbították (lásd az (51) preambulumbekezdést). A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás piaci megfelelőségének elemzése azt mutatta, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás csak 2022-től kezdődően nyújtott szelektív előnyt a DB Cargo számára (lásd a (393)–(411) preambulumbekezdést), és hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás csak ettől az időponttól tekinthető az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatási intézkedésnek.

(428) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a létező támogatás időtartamának meghosszabbítása olyan új támogatást eredményez, amely különbözik attól a támogatástól, amelyet meghosszabbítottak ([152]), különösen akkor, ha e meghosszabbítást a költségvetés növelése kíséri annak támogatása érdekében ([153]). Ezért a Németország által felhozott azon érv tekintetében, amely szerint a 2012. évi nyereség- és veszteségátruházási megállapodás pusztán az 1999 óta hatályban lévő korábbi nyereség- és veszteségátruházási megállapodások meghosszabbítása volt, a Bizottság megjegyzi, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás olyan jogi aktus, amely egyértelműen különbözik a DB Cargo és anyavállalata között kötött korábbi hasonló megállapodásoktól; új időszakban alkalmazandó, és a bármely korábbi megállapodás keretében mozgósított forrásokhoz képest új forrásokat foglal magában. Ugyanez vonatkozik a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás eredeti időtartamának lejártát követő éves hallgatólagos meghosszabbításaira is. A Bizottság ezenkívül megjegyzi, hogy e megállapodás felei 2016-ban a DB AG és a DB ML egyesülését követően meg is változtak ((14), (45) és (46) preambulumbekezdés), ami a korábbi megállapodásokhoz képest megváltoztatja a megállapodás felei érdekeinek érvényesíthetőségét és egyensúlyát is. Következésképpen a különböző időszakokra vonatkozó korábbi nyereség- és veszteségátruházási megállapodások megléte nem eredményezi azt, hogy a szóban forgó nyereség- és veszteségátruházási megállapodás (beleértve annak hallgatólagos meghosszabbítását is) létező támogatásnak minősül.

(429) Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja nem alkalmazandó a nyereség- és veszteségátruházási megállapodásra. E rendelkezés ugyanis azokra az intézkedésekre vonatkozik, amelyek a hatálybalépésük idején nem minősültek támogatásnak, és ezt követően a belső piac fejlődésének eredményeként és anélkül hogy azokat a tagállam módosította volna, váltak támogatássá. Ezzel szemben a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás folytatása nem a belső piac fejlődésének eredményeként, hanem a DB Cargo belső nehézségei miatt minősült állami támogatásnak, mivel e nehézségek olyan veszteségeket eredményeztek, amelyek miatt a megállapodás folytatását már nem lehetett a piacnak megfelelőnek tekinteni (lásd a (393)–(411) preambulumbekezdést).

5.3. **A támogatás jogszerűsége**

(430) Az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megfelelően minden, új támogatás nyújtására irányuló szándékot be kell jelenteni a Bizottságnak, és a Bizottság engedélye előtt nem léptethetők hatályba. A vizsgált támogatást azáltal valósították meg, hogy a Bizottság jóváhagyását megelőzően a DB Cargo számára érvényesíthető jogot teremtettek arra, hogy a DB Cargo 2022-től keletkezett tényleges nyereségét vagy veszteségét átruházzák a DB AG-ra. A német hatóságok tehát megsértették az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdéséből eredő kötelezettségeiket. Ezért az 1. intézkedés, minthogy 2022-től állami támogatásnak minősül, jogellenes támogatásnak tekintendő.

5.4. **A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal**

(431) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(432) Ahhoz tehát, hogy az állami támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljön, két feltételnek kell megfelelnie: i. egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági térségek fejlődését kell előmozdítania, valamint ii. nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(433) A két feltétel nem érinti azt a tényt, hogy a Bizottság által e címen elfogadott határozatoknak biztosítaniuk kell az Unió jogának tiszteletben tartását ([154]).

([152]) Lásd: a Bíróság 2016. október 26-i ítélete, DEI és Bizottság kontra Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 50. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a Bíróság 2022. december 15-i ítélete, Veejam és Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, 44. és 47. pont.
([153]) A Bíróság 2010. május 20-i ítélete, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, 44–47. pont.
([154]) A Bíróság 2020. szeptember 22- i ítélete, Ausztria kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20. pont.

(434) Az első feltétel alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy a támogatás bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődésének előmozdítására irányul-e. A második feltétel alapján a Bizottság mérlegeli a tervezett támogatás kedvező hatásait a támogatás által a belső piacra gyakorolt esetleges kedvezőtlen hatásokkal szemben ([155]).

(435) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeket megvizsgál, amikor értékeli, hogy a vállalkozásnak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében ([156]). Tekintettel a szóban forgó állami támogatás jellegére és céljaira, a Bizottság értékelni fogja, hogy a támogatás megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás rendelkezéseinek.

(436) Annak vizsgálata során, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a közös érdekkel ellentétes mértékben befolyásolja-e a kereskedelmi feltételeket, a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján mérlegelési tesztet végez. E teszt elvégzése során amennyiben a kedvezményezett jogosult szerkezetátalakítási támogatásra, a Bizottság összeveti a támogatás pozitív hatásait az állami támogatás által a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt negatív hatásokkal. Ezen értékelés során a Bizottság figyelembe veszi az állami beavatkozás szükségességét, a támogatás megfelelőségét, arányosságát és átláthatóságát, valamint a negatív hatásoknak az „először és utoljára" elv és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott, a versenytorzulást korlátozó intézkedések révén történő enyhítését.

(437) A (433) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság által állami támogatási ügyekben elfogadott határozatoknak biztosítaniuk kell az Unió jogának tiszteletben tartását. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a vizsgálatból nem következik, hogy a szerkezetátalakítási támogatás vagy az ahhoz kapcsolódó feltételek, illetve a támogatás által előmozdított gazdasági tevékenységek az uniós jog valamely vonatkozó rendelkezésének megsértését vonnák maguk után. Ezen túlmenően a Bizottság nem indított eljárást Németországgal szemben az uniós jog olyan lehetséges megsértését illetően, amely az ügyhöz kapcsolódna, emellett nem érkezett a Bizottsághoz olyan panasz vagy információ, amely arra engedne következtetni, hogy az állami támogatás, a hozzá kapcsolódó feltételek vagy a támogatással előmozdított gazdasági tevékenységek ellentétesek lehetnek az uniós jog vonatkozó rendelkezéseivel, kivéve az EUMSZ 107. és 108. cikkét.

5.4.1. *Támogathatóság*

(438) A szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultsághoz a vállalkozásnak a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 2.2. szakaszának értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell minősülnie. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontja konkrétan kimondja, hogy valamely vállalkozás akkor nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ha *„állami beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerül"*. Ez a helyzet akkor, ha a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a)–d) alpontjában leírt körülmények közül legalább egy fennáll. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontja szerint „korlátolt felelősségű társaság esetében, ahol a jegyzett részvénytőkéjének több mint a fele elveszett a felhalmozott veszteségek miatt. Ez az eset áll fenn a felhalmozott veszteségek tartalékokból történő levonásakor (és valamennyi egyéb elemből, amelyek általában a társaság saját forrásai részének minősülnek) negatív kumulatív összeg születik, amely meghaladja a jegyzett részvénytőke felét".

(439) Amint a 4. táblázatból kitűnik, a DB Cargo saját tőkéje 2012 óta minden évben meghaladta jegyzett részvénytőkéjét. Ennek oka azonban a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerinti automatikus veszteségátruházás. Mivel a veszteségeket anélkül ruházzák át a DB AG-ra, hogy az érintené a DB Cargo mérlegét, e veszteségek nem gyakorolnak negatív hatást a DB Cargo sajáttőke-helyzetére, amelynek egyébként viselnie kellene a veszteségeket.

(440) Ezzel összefüggésben a Bizottság megállapította, hogy a veszteségeknek a (minden évben, 2024 végéig meghosszabbított) nyereség- és veszteségátruházási megállapodás szerinti átruházása a 2022. évi veszteségek átruházásával kezdődően gazdasági előnyt biztosított a DB Cargo számára, és Németország által jogellenesen nyújtott (lásd a (430) preambulumbekezdést) állami támogatásnak minősül (lásd a (410) és (424) preambulumbekezdést).

([155]) A Bíróság 2020. szeptember 22- i ítélete, Ausztria kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20. pont.
([156]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontja.

(441) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a 2022. évi veszteségátruházás torzította a DB Cargo tényleges beszámolójában szereplő tényleges pénzügyi helyzetét, mivel a DB Cargo mérlegében szereplő egészséges sajáttőke-helyzet nem a saját pénzügyi teljesítményének, hanem kizárólag a jogellenesen nyújtott állami támogatásnak, azaz olyan állami finanszírozásnak tudható be, amelyet a társaság a piacon nem tudott volna megszerezni. A Bizottság ezért úgy véli, hogy annak érdekében, hogy reális pénzügyi kép alakuljon ki a DB Cargóról abban az időpontban, ki kell zárni ezen átruházások hatásait, és ki kell számítani a DB Cargo kiigazított saját tőkéjét olyan helyzetben, amelyben a veszteségek befolyásolták volna a DB Cargo saját tőkéjét. Ebben az összefüggésben a Bizottság hangsúlyozza, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontja azt írja elő, hogy a kedvezményezett támogatás hiányában fennálló helyzetét kell megvizsgálni. Valamely vállalkozás akkor nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ha állami beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerül. Az, hogy egy adott állami beavatkozást úgy alakítottak ki, hogy a kedvezményezett veszteségei ne terheljék meg mérlegét, semmint úgy, hogy kezeljék az e mérlegben már elszámolt veszteségeket, nem releváns, amennyiben e beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy a vállalkozás üzleti tevékenységének feladására kényszerül.

(442) Amint az a 4. táblázatból kitűnik, a DB Cargo sajáttőke-helyzete 2021 végén 666 millió EUR-t tett ki. Mivel a Bizottság csak az 1. intézkedés keretében 2022-től kezdődően átruházott veszteségeket tekinti állami támogatásnak, a 2021. évi sajáttőke-helyzet még mindig a DB Cargo támogatás nélküli tényleges pénzügyi helyzetét tükrözi. A DB Cargo 2022. évi veszteségei azonban 858 millió EUR-t tettek ki. Ha ezeket a veszteségeket a DB Cargo saját tőkéjére terhelnék, a sajáttőke-helyzet –192 millió EUR-ra csökkenne. Így a DB Cargo negatív saját tőkével rendelkezett volna. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a veszteségek az év során halmozódtak fel, míg a veszteségátruházásra csak adott év december 31-én kerül sor. Így a DB Cargo már valamikor 2022 folyamán elveszítette volna jegyzett tőkéjének több mint felét. Ezért a támogatás hiányában a DB Cargo jegyzett részvénytőkéjének több mint fele eltűnt volna a felhalmozott veszteségek miatt legkésőbb 2022 végén és azt követően napjainkig. A DB Cargo ezért a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül ([157]). Ezért majdnem biztosra vehető, hogy a DB Cargo a Németországnak betudható nyereség- és veszteségátruházási megállapodás folytatása nélkül rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerülne, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontja említi.

(443) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának c) alpontja szerint egy vállalkozás akkor minősül nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak, ha a vállalkozás ellen kollektív fizetésképtelenségi eljárás indult vagy a hazai jog alapján megfelel azoknak a feltételeknek, amelyek a kollektív fizetésképtelenségi eljárásnak a vállalkozás hitelezői kérésére történő elindítására vonatkoznak. A DB Cargo nem áll kollektív fizetésképtelenségi eljárás alatt, és nem felel meg az ilyen eljárás alá vonás kritériumainak sem.

(444) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának d) alpontja szerint egy vállalkozás nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül nem kkv vállalkozás esetében, ahol az elmúlt két évben: i. a vállalkozás könyv szerinti adósság/saját tőke aránya 7,5-nél magasabb, és ii. a vállalkozás EBITDA-val számolt kamatfedezeti rátaja nem éri el az 1,0 értéket.

(445) A DB Cargo nem kkv. 2022-ben és 2021-ben a DB Cargo 2022-ben mintegy –541 millió EUR, 2021-ben pedig –125 millió EUR negatív EBITDA-val rendelkezett a 2022. évi közzétett éves jelentése alapján, ezért kamatfedezeti rátája negatív lett volna. Tekintettel a támogatás nélküli negatív saját tőkére 2022 végén, a DB Cargo adósság/saját tőke aránya negatív lett volna. 2021-ben azonban az adósság/saját tőke aránya – kizárólag a kölcsönöket figyelembe véve – 3,4 körül volt. Ezért a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának d) alpontja nem teljesülne.

(446) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 21. pontja szerint az újonnan alapított, azaz a kevesebb, mint három éve működő vállalkozások nem jogosultak megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra. A DB Cargo 2016 óta a jelenlegi nevén és a jelenlegi társasági formájában működik (lásd a (12) preambulumbekezdés d) pontját). Figyelembe véve a különböző neveket és társasági formákat, a DB Cargo 1999 óta a DB AG közvetlen/közvetett leányvállalataként működik (lásd a (47) preambulumbekezdést). Ezért a DB Cargo nem újonnan alapított vállalkozás.

([157]) Technikai és számviteli szempontból ez a feltétel szigorúan azon a napon teljesül, amikor az ilyen kumulált veszteségek meghaladják a jegyzett részvénytőke 50 %-ában meghatározott küszöbértéket, ami csak utólag, a pénzügyi év végén, majd a könyvvizsgáló tanúsítását követően igazolható. Gyakorlati alkalmazása érdekében a feltételt annak a minőségi meghatározásnak a fényében kell értelmezni, amely szerint majdnem biztosra vehető, hogy a vállalkozás rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerülne, ami változhat. A jelen ügyben a 2021. évi tényleges működési veszteségek, valamint a 2022-re és azt követő időszakra előre jelzett eredmények arra késztették volna a piaci részvényest, hogy 2021. szeptember 30-án értesítse a DB Cargót a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás felmondásáról. Ilyen esetben és ettől a pillanattól kezdve majdnem biztosra vehető, hogy a DB Cargo rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerülne, a sajáttőke-alapjának előrelátható növekvő kimerülésével.

(447) Ezenfelül, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontja értelmében egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó vállalkozás általában nem jogosult a szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha bizonyítható, hogy a vállalkozás nehézségei saját működésére, és nem a költségeknek a csoporton belüli önkényes felosztására vezethetők vissza, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek.

(448) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontjának célja annak megakadályozása, hogy valamely vállalkozáscsoport az államra hárítsa az e csoportot képező társaságok egyikének szerkezetátalakítási tervével kapcsolatos költségeket, amennyiben e vállalkozás nehéz helyzetben van, e nehézségeket pedig maga a csoport okozta, vagy megvannak az eszközei ahhoz, hogy e nehézségeket egyedül leküzdje ([158]).

(449) A (9)–(14) preambulumbekezdésben leírtak szerint a DB Cargo a DB-csoport, és így egy nagyobb vállalatcsoport része. Amint azonban a (60) preambulumbekezdésből és a 6. táblázatból kitűnik, a DB Cargo veszteségei a működéséből erednek. Különösen az egyes kocsi üzleti szegmense strukturálisan veszteséges. Tekintettel arra, hogy a DB Cargo nehézségeit az okozza, hogy folyamatosan veszteséges, mivel nem jövedelmezően működik, nehézségei saját működésére vezethetők vissza, és nem a költségeknek a DB-csoporton belüli önkényes felosztásából, a DB Cargo költségeinek önkényes növeléséből, illetve nyereségének csökkentéséből vagy az anyavállalata vagy testvérvállalatai részére történő átruházásából erednek.

(450) Míg a DB-csoport a 2020–2023-as évekre vonatkozó éves jelentései szerint 2020 óta veszteséges (2020-ban –5 707 millió EUR, 2021-ben –911 millió EUR, 2022-ben –227 millió EUR, 2023-ban pedig –2 351 millió EUR), a Bizottság megjegyzi, hogy a csoport tulajdonképpen leküzdötte a DB Cargo nehézségeit. Valójában a DB Cargo valamennyi veszteségét átruházták a DB AG-ra, így a DB Cargo védve volt a negatív teljesítményének következményeitől. Bár a Bizottság úgy véli, hogy a veszteségeknek a 2022. évi veszteségekkel kezdődő átruházása minősül állami támogatásnak, ez nem változtat azon, hogy a nagyobb üzleti csoport segítette a DB Cargót, bár a támogatás nyújtójaként.

(451) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a (448) preambulumbekezdésben leírtak szerint a 22. pont célja annak elkerülése, hogy az állam viselje a szerkezetátalakítás költségeit, amikor a vállalkozáscsoport, amelyhez a kedvezményezett tartozik, rendelkezik az ehhez szükséges eszközökkel. Bár a DB Cargo nehézségeit maga a csoport kezelte, a Bizottság megjegyzi, hogy a DB-csoport úgy enyhítette a DB Cargo nehézségeit, hogy olyan támogatást nyújtott, amely bár úgy tekinthető, hogy 2022 előtt nem minősül állami támogatásnak, 2022-től állami támogatásnak minősül. A DB AG és a DB Cargo körülményei ebben az összefüggésben sajátosak, mivel az anyavállalat 2022-ben állami támogatás nyújtójává vált. Nem olyan helyzetről van szó, amelyben – amint azt a (448) preambulumbekezdés kifejti – egy csoport a csoporthoz tartozó vállalkozás szerkezetátalakításának költségeit áthárítja az államra, hanem éppen ellenkezőleg, a csoport lett a támogatás nyújtója. E sajátos körülmények között, mivel a DB-csoport a támogatás nyújtója, a csoport nem tehetett többet a DB Cargo nehézségeinek leküzdése érdekében. A Bizottság ezért megállapítja, hogy az, hogy a DB Cargo a DB-csoporthoz tartozik, nem akadálya annak, hogy a DB Cargo jogosult legyen szerkezetátalakítási támogatásra a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontja szerint.

5.4.2. *A támogatás előmozdítja egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését*

(452) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető állami támogatásnak elő kell mozdítania egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését.

(453) E tekintetben annak bizonyításához, hogy a szerkezetátalakítási támogatás célja az ilyen tevékenységek vagy területek fejlődésének előmozdítása, az ilyen támogatást nyújtó tagállamnak bizonyítania kell, hogy a támogatás célja szociális nehézségek megelőzése vagy piaci hiányosság kezelése (lásd a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.1. szakaszát) a vállalkozás hosszú távú életképességének helyreállításával (lásd a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.2. szakaszát). A Bizottság megjegyzi, hogy – amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja is elismeri – a piacról való kilépés valóban fontos a termelékenység-növekedés tágabb folyamata szempontjából, így pusztán a vállalkozás piacról való kilépésének a megakadályozása nem indokolja elégségesen a támogatás nyújtását. Éppen ellenkezőleg, a megmentési és szerkezetátalakítási támogatások az állami támogatások legtorzítóbb típusai közé tartoznak, mivel akadályozzák a piacról való kilépés folyamatát.

([158]) Lásd: a Törvényszék 2015. május 13-i ítélete, Niki Luftfahrt kontra Bizottság, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, 159. pont, és a Törvényszék 2022. május 18-i ítélete, Ryanair DAC kontra Bizottság, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, 46. pont.

(454) Bizonyos helyzetekben azonban a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítása hozzájárulhat a gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a kedvezményezett által végzett tevékenységeken túlmenően is. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha ilyen támogatás hiányában a kedvezményezett megszűnése piaci hiányossághoz vagy szociális nehézségekhez vezetne, akadályozva az ilyen helyzetek által érintett gazdasági tevékenységek és/vagy területek fejlődését. Az ilyen helyzetek nem kimerítő felsorolását a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja tartalmazza.

(455) A Bizottság először azt fogja értékelni, hogy a támogatás valamely piaci hiányosság vagy szociális nehézségek megelőzését célozza-e (5.4.2.1. szakasz), és hogy a szerkezetátalakítási támogatást a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv kíséri-e (5.4.2.2. szakasz).

5.4.2.1. Szociális nehézségek vagy piaci hiányosságok megelőzése, hozzájárulva a gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődéséhez

(456) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjával összhangban a tagállamoknak bizonyítaniuk kell – különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjában felsorolt helyzetek valamelyikének bemutatásával –, hogy a kedvezményezett megszűnése valószínűleg komoly szociális nehézséggel vagy súlyos piaci hiányossággal járna. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja szerint a szociális nehézségek vagy a piaci hiányosságok megelőzése különösen annak bizonyításával igazolható, hogy a 44. pont a)–g) alpontjában felsorolt körülmények valamelyike teljesül. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatási intézkedés értékelése szempontjából különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjában említett körülmények relevánsak, azaz ha a támogatás célja annak elkerülése, hogy a kedvezményezett piacról való kilépése következtében egy fontos szolgáltatás nyújtásának megszakadása akadályozza a gazdasági növekedést.

5.4.2.2. A támogatással elkerülhető egy fontos szolgáltatás megszakadása

(457) A támogatás által támogatott gazdasági tevékenység az árufuvarozás, amely túlnyomórészt és következetesen közúton zajlik a Németországban szállított áruk teljes mennyiségének több mint kétharmada tekintetében (31. táblázat).

31. táblázat

A németországi árufuvarozás modális megoszlása

(%-ban)

	2018	2019	2020	2021	2022
Közúti fuvarozás	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Vasúti fuvarozás	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Egyéb szállítási módok	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Forrás: Bundesnetzagentur: „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe", 12. o., 3. ábra ([159]).

(458) A közúti fuvarozás meghatározó részesedése ellenére a Bizottság megállapítja, hogy a vasúti árufuvarozás jelentős előnyökkel jár a közúti fuvarozással szemben, mivel hozzájárul az árufuvarozási ágazat fenntartható és gazdaságos fejlődéséhez egyaránt. A vasúti árufuvarozás ugyanis sokkal környezetbarátabb, mint a közúti fuvarozás, mivel a vonatok tonnánkénti szén-dioxid-kibocsátása akár 80 %-kal is kevesebb lehet, mint a tehergépjárműveké. „Az európai zöld megállapodás" című bizottsági közlemény ([160]) kimondja, hogy „*[a] klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig*", és hogy „*[p]rioritásként kell kezelni, hogy a szárazföldi áruszállítás 75 %-át kitevő közúti áruforgalom jelentős része átkerüljön a vasútra és a belvízi utakra*". Hasonlóképpen, a „*Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása*" című

([159]) Megtekinthető a következő internetcímen: 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, 2019.12.11. Megtekinthető a következő internetcímen: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A52019DC0640.

közleményében ([161]) (a továbbiakban: a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia) a Bizottság megállapította, hogy szükséges a „*határozott fellépés a fenntarthatóbb közlekedési módok felé történő elmozdulás érdekében ([…] jelentős mennyiségű áru vasúti, belvízi és rövid távú tengeri fuvarozásra való átirányítása)*”. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia azt is elismerte, hogy „*[m]ivel a jövőbeli […] áruszállítást az innováció fogja befolyásolni, megfelelő keretet és támogató eszközöket kell létrehozni ennek az átmenetnek a megkönnyítésére, amely sokkal hatékonyabbá és fenntarthatóbbá teheti a közlekedési rendszert*”.

(459) Emellett a vasúti fuvarozás csökkenti a közúti fuvarozás által okozott légszennyezést, zajt és közúti torlódásokat, így az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átállásban kulcsszerepet tölt be. A vasúti fuvarozás ezenfelül sokkal energiahatékonyabb, mint a közúti fuvarozás, mivel a vonatok nagy mennyiségű árut tudnak szállítani nagy távolságokon, kevesebb üzemanyag felhasználásával, ami összességében csökkenti a fosszilis tüzelőanyagokból előállított energia fogyasztását. Ezt a hatékonyságot növeli, ha a vasúthálózatokat megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia működteti, ami tisztábbá és fenntarthatóbbá teszi az árufuvarozást.

(460) Emellett nagy távolságokon a vasúti árufuvarozás jelentős költségelőnyöket kínálhat, különösen akkor, ha nehéz vagy ömlesztett árukat szállítanak, mivel a vasút egy út során nagyobb mennyiségű rakományt tud kezelni, ami a közúti fuvarozáshoz képest alacsonyabb tonnánkénti fuvarozási költségekhez vezet. A mérsékelt üzemanyag-fogyasztás és a kisebb személyzet iránti igény tovább csökkenti a működési költségeket, lehetővé téve a társaságok számára, hogy gazdaságosan optimalizálják ellátási láncaikat.

(461) A vasúti fuvarozással nagy mennyiségű árut szállítható nagyobb következetességgel és kevesebb késéssel, mivel a közúti forgalmi torlódások, az időjárás és a balesetek kevésbé érintik. Ez a megbízhatóság létfontosságú a szigorú szállítási menetrendeket alkalmazó iparágak számára, mivel biztosítja, hogy az árukat időben, kevesebb zavar mellett szállítsák le. A vasút nagyobb méretezhetőséget is kínál, mivel a közúti hálózatoknál könnyebben tudja befogadni a nagy szállítmányokat, így ideális az ömlesztett és konténeres rakományok számára.

(462) A vasúti árufuvarozás további előnye az, hogy az árufuvarozás vasútra való átirányítása csökkenti a közúti hálózatokra nehezedő nyomást. Ennek eredményeként kevesebb a torlódás, kevesebb a közlekedési baleset és alacsonyabbak az útkarbantartási költségek. A közúti fuvarozás igénybevételének csökkenése meghosszabbítja az állami infrastruktúra élettartamát, és hozzájárul a kormányokra és az adófizetőkre nehezedő általános költségterhek csökkentéséhez. Végezetül a vasúti árufuvarozás hatékonyan integrálható a multimodális szállítási rendszerekbe, amelyek ötvözik a vasutat a tengeri, közúti és légi fuvarozással a zökkenőmentes logisztikai láncok létrehozása érdekében. Ez az összekapcsoltság javítja a globális kereskedelmi útvonalakat, mivel megkönnyíti az áruk régiókon és határokon átnyúló hatékony mozgását. A vasút különösen előnyös a nagy kikötők és a szárazföldi célállomások összekapcsolása szempontjából, ami lehetővé teszi a zökkenőmentes és hatékony áruforgalmat.

(463) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a vasúti árufuvarozás döntő szerepet játszik általában az árufuvarozás felelős fejlesztésében azáltal, hogy kielégíti a fenntartható logisztikai megoldások iránti sürgető igényt. Alacsonyabb környezeti hatása, energiahatékonysága, valamint a nagy mennyiségű áru nagy távolságra történő szállítására való képessége elősegíti, hogy a vállalkozások elérjék környezeti, társadalmi és irányítási (ESG) céljaikat, miközben csökkentik a szállítási költségeket is.

(464) A vasúti árufuvarozás támogatásával a vállalkozások hozzájárulnak egy fenntarthatóbb globális ellátási lánchoz, segítik a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését, és előmozdítják a környezetvédelmi célkitűzésekhez igazodó hosszú távú gazdasági növekedést. Az árufuvarozás közútról vasútra való átirányításával a vállalkozások és a kormányok ezért közvetlen szerepet játszhatnak az éghajlat-politikai célok elérésében és a logisztika környezeti hatásának csökkentésében.

(465) Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések célja annak megakadályozása, hogy a DB Cargo az előtte álló pénzügyi nehézségek miatt felhagyjon üzleti tevékenységével.

([161]) A Bizottság közleménye – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia, COM(2020) 789 final, 2020.12.9., megtekinthető a következő internetcímen: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Ugyanis, bár az európai vasúti árufuvarozási ágazat – különösen az egyes kocsi fuvarozás szegmense – döntő szerepet játszik a logisztikai hálózatban, különösen Németországban, mindazonáltal jelentős strukturális és működési kihívásokkal néz szembe, amint azt a (60)–(68) preambulumbekezdés részletesen kifejti. Az egyes kocsi fuvarozás, amely az áruk teljes vonatok helyett egyes kocsikban történő fuvarozását foglalja magában, rugalmasságot biztosít a kisebb szállítmányok számára. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy e szegmens nehezen tud versenyezni a közúti árufuvarozással, amely gyorsabb, és jobban alkalmazkodik a különböző logisztikai igényekhez. Az ágazat túlélése nemcsak az ipari ellátási láncok, hanem az európai fenntarthatósági célok elérése szempontjából is alapvető fontosságú. Fontossága ellenére az egyes kocsi fuvarozás sérülékeny üzleti szegmens, számos kihívás – többek között a korlátozott vasúthálózati lefedettség, a magas költségek és a hatékonysági problémák – miatt.

(467) A Bizottság megjegyzi, hogy az egyes kocsi fuvarozás egyik fő akadálya a vasúthálózat korlátozott kapillaritása a közúti hálózatokhoz képest. Bár a távolsági szállításban a vasút kiválóan teljesít, gyakran hiányzik a hatékony, pontról pontra történő szállításhoz szükséges helyi összeköttetés. Ennek eredményeként a végső kilométerhez gyakran kiegészítő közúti fuvarozásra van szükség, ami bonyolítja a logisztikai láncot, és lelassítja a szállításokat. Ezt a problémát súlyosbítva az egyes kocsiból álló vonatok átlagsebessége különösen alacsony, 22 és 25 km/h között mozog, jóval lassabb, mint a közúti fuvarozás. Ez a lassú ütem és a gyakori átrakodások veszélyeztetik az egyes kocsi fuvarozás azon képességét, hogy versenyképes szállítási időket kínáljon egy olyan piacon, amelyen egyre nagyobb az igény a sebesség és a rugalmasság iránt.

(468) Egy másik sürgető kérdés az egyes kocsi fuvarozás pénzügyi életképessége. Ezt a modellt az infrastruktúrával, a vasúti járművekkel és a műveletekkel kapcsolatos magas állandó költségek terhelik. Jövedelmezőség csak akkor érhető el, ha nagy mennyiségeket szállítanak nagy távolságokra, de az egyes kocsi fuvarozás gyakran kisebb szállítmányokat kezel, ami hatékonysági problémákhoz és magasabb költségekhez vezet. Az európai vasúthálózatok kölcsönös átjárhatóságával kapcsolatos problémák tovább bonyolítják a műveleteket. Míg az olyan kezdeményezések, mint az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) hozzájárultak a kölcsönös átjárhatósággal kapcsolatos problémák megszüntetéséhez, a nemzeti szabályozási különbségek, a nyomtáv-eltérések és az inkompatibilis jelzőrendszerek továbbra is késedelmekhez és a határokon átnyúló, egyes kocsi műveletek költségeinek növekedéséhez vezetnek.

(469) Az egyes kocsi fuvarozási szegmens üzemeltetői intenzív versennyel néznek szembe, nemcsak a közúti árufuvarozás, hanem a vasúti piac új belépői részéről is, mivel ezek az új szolgáltatók általában kizárólag a nyereséges résszegmensekre összpontosítanak, mint például az irányvonatokra, amelyek közbenső megállók nélkül kínálnak pont-pont közötti szolgáltatásokat, és ezáltal elkerülik az egyes kocsi fuvarozáshoz kapcsolódó működési nehézségek és hatékonysági problémák, amelyek közül az örökölt rendszerek, a régebbi berendezések és a magas állandó költségek hátrányos helyzetbe hozzák az inkumbens szolgáltatókat, például a DB Cargót.

(470) Bár a kihívások jelentősek, Európa fenntartható árufuvarozásra való átállása során ismét hangsúlyt kap az egyes kocsi fuvarozás stratégiai értéke. A vasúti árufuvarozás az uniós zöld megállapodás ([162]) és az „Irány az 55%!” ([163]) szakpolitika sarokköve, amelyek célja, hogy 2030-ig 55 %-kal csökkentsék a szén-dioxid-kibocsátást. E környezetvédelmi célok eléréséhez elengedhetetlen a közútról a vasútra való áttérés ösztönzése, különösen az egyes kocsi és az intermodális fuvarozás esetében. Ebben az összefüggésben a műszaki fejlesztések remélhetőleg javítják az egyes kocsi fuvarozás hatékonyságát és versenyképességét. A digitális infrastruktúrába és az egyes kocsi hálózatok korszerűsítésébe történő beruházások várhatóan növelik a szolgáltatások megbízhatóságát és sebességét, aminek eredményeként az egyes kocsi fuvarozás a jövőben életképesebb alternatívája lesz a közúti fuvarozásnak.

([162]) Az Európai Bizottság által 2019 decemberében elindított európai zöld megállapodás a fenntartható, szén-dioxid-semleges gazdaság megvalósításának uniós ütemterve, amelynek célja, hogy az EU 2050-re klímasemlegessé váljon. Fő céljai közé tartozik az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 55 %-os csökkentése 2030-ig, az energia dekarbonizációja, a körforgásos gazdaság előmozdítása, a biológiai sokféleség helyreállítása, valamint a fenntartható mezőgazdaság előmozdítása „a termelőtől a fogyasztóig” stratégia révén. A terv támogatja a zöld innovációt, az ipari átállást és az igazságos átmenet mechanizmust az érintett régiókban dolgozó munkavállalók megsegítése érdekében. Az ütemezése a következő: 2019: A zöld megállapodás elindítása, 2020–2021: Konkrét stratégiák kidolgozása (pl. biológiai sokféleség és körforgásos gazdaság), 2021: Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag bevezetése, 2022–2030: A szakpolitika végrehajtása, amely 2030-ig 55 %-os kibocsátáscsökkentést tűz ki célul, 2050: Klímasemlegességi cél.

([163]) Az „Irány az 55%!” program az európai zöld megállapodás részeként 2021 júliusában indított uniós jogalkotási csomag, amelynek célja, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest 55 %-kal csökkentse az üvegházhatásúgáz-kibocsátást a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése felé vezető úton. Fő intézkedései a következők: i. az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) reformja és az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) bevezetése, ii. a megújulóenergia-irányelv aktualizálása, amely 40 %-os célértéket határoz meg 2030-ra a megújuló energia tekintetében, valamint az energiahatékonysági irányelv aktualizálása az energiafelhasználás javítása érdekében, iii. a földhasználatról, a földhasználat-változtatásról és az erdőgazdálkodásról (LULUCF) szóló rendelet keretében megerősített szénelnyelők, iv. Szociális Klímaalap létrehozása a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartások támogatására. Az ütemezése a következő: 2021: A csomag elindítása és megvitatása, 2022: Politikai megállapodások megkötése, 2023–2025: Az alapvető szakpolitikák végrehajtása, 2030: 55 %-os kibocsátáscsökkentési cél, 2050: Klímasemlegességi cél.

(471) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az egyes kocsi fuvarozás stratégiai jelentőségét nem lehet túlbecsülni. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy ez számos olyan iparág – többek között a vegyipar, a gépjárműipar és a feldolgozóipar – számára alapvető fontosságú, amelyek vasúti árufuvarozást vesznek igénybe kisebb, rugalmas szállítmányokhoz, amelyekkel nem tudnak teljes vonatokat feltölteni. A DB Cargo és ezáltal az egyes kocsi fuvarozási műveletek megszűnése súlyos következményekkel járna ezekre az iparágakra nézve, mivel az alternatív logisztikai megoldások, különösen a közúti árufuvarozás nehezen szolgáltatnák ugyanazt a kapacitást és környezeti előnyöket, mint a vasút. Ez a megszűnés a költségek növekedéséhez, az ellátási lánc zavaraihoz, sőt munkahelyek megszűnéséhez vezethet azokban a kulcsfontosságú ágazatokban, amelyek a közbenső termékek és nyersanyagok szállítása tekintetében a vasúti árufuvarozástól függenek.

(472) Emellett a Bizottság úgy véli, hogy az egyes kocsi fuvarozási szolgáltatások megszakadásának szélesebb körű társadalmi hatása jelentős lenne. Az árufuvarozás közutakra való visszairányítása ugyanis súlyosbítaná a környezeti és infrastrukturális kihívásokat, mivel a közúti fuvarozás jelentősen nagyobb kibocsátást eredményez, és hozzájárul a forgalmi torlódásokhoz. Ezzel összefüggésben a Bizottság úgy véli, hogy ez az átállás veszélyeztetné mind a nemzeti, mind az uniós fenntarthatósági célokat, például a zöld megállapodást és az „Irány az 55%!" kezdeményezéseket, amelyek a szén-dioxid-kibocsátásnak az áruk közútról vasútra való átirányításával történő csökkentését hangsúlyozzák. Ezért az egyes kocsi szolgáltatások kiesése piaci hiányosságot és a környezeti károk csökkentésére irányuló szélesebb körű erőfeszítések visszaesését is jelentené.

(473) A Bizottság elismeri, hogy az egyes kocsi fuvarozási műveletek összetettsége megnehezíti a többi vasúti szolgáltató számára a hasonló szolgáltatások nyújtását vagy az e szegmens felé való terjeszkedést. A két pont között közvetlenül közlekedő irányvonatoktól eltérően az egyes kocsi fuvarozás azt jelenti, hogy a különböző ügyfelektől származó egyes kocsikat egyetlen vonatba kapcsolják össze a rendező pályaudvarokon. Ehhez a munkaerő-igényes folyamathoz kifinomult logisztikára, speciális berendezésekre és kiterjedt infrastruktúrára van szükség. Az árrések alacsonyak, és a gyorsabb és rugalmasabb szolgáltatásokat kínáló közúti árufuvarozás által támasztott verseny megnehezíti más társaságok számára, hogy beruházzanak nagy léptékű egyes kocsi fuvarozásba, mint amilyen a DB Cargóé.

(474) A DB Cargo mint az egyes kocsi fuvarozás vezető üzemeltetője Dániában ([…] %-os részesedéssel) ([164]), Németországban (90 %-os részesedéssel) ([165]), Hollandiában ([…] %-os részesedéssel) ([166]) és Olaszországban ([…] %-os részesedéssel) ([167]), rendező pályaudvarok, mozdonyok és képzett személyzet széles hálózatával rendelkezik, ami méretgazdaságosságot biztosít, amelyet az új belépők nehezen valósítanának meg ezekben a tagállamokban. Emellett a DB Cargo mint inkumbens németországi vasúti árufuvarozó pozíciója lehetővé teszi számára, hogy az egyes kocsi fuvarozási szolgáltatásokat szélesebb ellátásilánc-megoldásokkal integrálja, ami olyan előnyt jelent, amellyel a kisebb vagy újabb üzemeltetők nem feltétlenül rendelkeznek. A Bizottság úgy véli, hogy a magas állandó költségek, valamint az egyes kocsi fuvarozás eredendő működési kihívásai ([168]) jelentős akadályokat gördítenek az egyes kocsi szegmens potenciális belépői elé, ami valószínűtlenné teszi, hogy a DB Cargo, és különösen annak egyes kocsi szegmense megszűnése esetén a szolgáltatásnyújtás megszakadása nélkül be tudnák tölteni ezt a hiányt.

(475) A Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási tervet támogató szerkezetátalakítási támogatással elkerülhető egy olyan vállalkozás kilépése, amely képes megakadályozni a DB Cargo által nyújtott fontos szolgáltatás megszakadását, különösen az egyes kocsi fuvarozással kapcsolatban. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a DB Cargo által nyújtott szolgáltatások megszakadása kockázatának elhárításával a szerkezetátalakítási tervet támogató szerkezetátalakítási támogatás a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjában előírtak szerint szociális nehézségek vagy piaci hiányosságok elkerülésére irányuló, pontosan meghatározott célkitűzéshez járul hozzá, és ezáltal a szárazföldi árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos gazdasági tevékenység fejlődéséhez Németország egész területén és más olyan tagállamokban, ahol a DB Cargo tevékenykedik.

([164]) Lásd: 2.2. szakasz, (27) és (37) preambulumbekezdés.
([165]) Lásd: 2.2. szakasz, (27) és (37) preambulumbekezdés.
([166]) Lásd: 2.2. szakasz, (27) és (37) preambulumbekezdés.
([167]) Lásd: a fenti 2.2. szakasz, (27) és (37) preambulumbekezdés.
([168]) Lásd: (466)–(469) preambulumbekezdés.

5.4.2.3. Szerkezetátalakítási terv és a hosszú távú életképesség helyreállítása

(476) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 46. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának feltétele valamennyi ad hoc támogatás esetében egy olyan szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amely helyreállítja a kedvezményezett életképességét. A kedvezményezett nehézségeihez vezető okok orvoslása – azáltal, hogy elősegíti a hosszú távú életképesség helyreállítását – szükséges feltétele annak, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a gazdasági tevékenységek és azon területek fejlesztését szolgálja, ahol a kedvezményezett működik.

(477) Ebből következik, hogy azon szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségét, amely fedezte a DB Cargo által 2022 folyamán elszenvedett és a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás hiányában 2022. december 31-ig elkönyvelendő veszteségeket, úgy kell értékelni, hogy annak feltétele azon szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelynek előkészítési és kidolgozási folyamata 2022 júliusában kezdődött, még akkor is, ha a tervet ezt követően már a végrehajtás során továbbították hivatalosan a Bizottságnak ((173) és (174) preambulumbekezdés). A terv által visszaszorítani kívánt, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás hatálya alá tartozó veszteségek bekövetkezésének, valamint a terv 2022-ben történő előkészítésének és végrehajtásának időrendje a jelen ügyben időben közel áll egymáshoz.

(478) Ezért helyénvaló úgy tekinteni, hogy a 2025 végéig bezárólag tervezett szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségét, bár azt kezdetben jogellenesen nyújtották, a szerkezetátalakítási tervvel és annak a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek való megfelelésével összefüggésben kell értékelni.

(479) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 45–48. pontja értelmében szerkezetátalakítási támogatás csak egy reális, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási terv támogatására nyújtható, amelynek intézkedéseit úgy kell megtervezni, hogy észszerű, de a lehető legrövidebb időn belül helyreállítsák a hosszú távú életképességet, kizárva a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervére irányuló támogatáson túlmenő bármely további támogatást. A szerkezetátalakítási tervnek meg kell neveznie a kedvezményezett nehéz helyzetét okozó tényezőket és a kedvezményezett gyengeségeit, valamint körvonalaznia kell, hogy a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések hogyan oldják meg a kedvezményezett mögöttes problémáit.

(480) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 49. pontja értelmében a szerkezetátalakítási tervnek információt kell tartalmaznia a kedvezményezett üzleti modelljéről, és ismertetnie kell, hogy a terv hogyan mozdítja elő a hosszú távú életképességét. Az információnak ki kell terjednie a kedvezményezett szervezeti struktúrájára, finanszírozására, a vállalatirányításra és minden más kapcsolódó szempontra. A szerkezetátalakítási tervben értékelni kell, hogy a kedvezményezett nehézségei elkerülhetők lettek volna-e megfelelő és kellő időben hozott vezetői intézkedésekkel, és ha igen, bizonyítani kell, hogy megfelelő vezetési változtatásokat tettek. Amennyiben a kedvezményezett nehézségei az üzleti modelljének vagy vállalatirányítási rendszerének hiányosságaiból adódnak, megfelelő módosításokat kell bevezetni.

(481) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50–52. pontja értelmében a szerkezetátalakítás eredményeit különböző forgatókönyvekben kell ismertetni, különösen a teljesítményparaméterek és a főbb előre látható kockázati tényezők azonosításával. A kedvezményezett életképességének helyreállítása a befektetett tőke megfelelő megtérülését kell, hogy eredményezze a költségek fedezése után, anélkül, hogy függene az olyan külső tényezőkkel kapcsolatos optimista feltételezésektől, mint az ár- vagy keresletváltozás. A vállalkozás akkor éri el a hosszú távú életképességet, amikor valamennyi költségének (ideértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket) fedezése után megfelelő tőkemegtérülést tud biztosítani, és így saját erejéből képes versenyezni a piacon.

(482) Ezeket a követelményeket az 5.4.2.3.1–5.4.2.3.3. pont vizsgálja.

5.4.2.3.1. A szerkezetátalakítási terv hitelességének értékelése a DB Cargo pénzügyi nehézségei okainak kezelése szempontjából

(483) A DB Cargo pénzügyi nehézségeit elsősorban az egyes kocsi szegmens okozta, amely 2013 óta jelentős veszteségforrást jelent (önmagában a társaság veszteségeinek 64 %-áért felelt 2022-ben, 2023-ban pedig 82 %-áért), míg az irányvonatok és a kombinált fuvarozás szegmense ingadozó, de kevésbé negatív teljesítményt mutatott. Az egyes kocsi szegmens veszteségei mellett a Covid19-világjárvány, az ellátási lánc globális zavarai és a német helyi piaci infrastruktúrával kapcsolatos problémák súlyosbították a DB Cargo előtt álló kihívásokat 2019 és 2022 között.

(484) Ezek a kedvezőtlen pénzügyi teljesítmények, amelyek ismétlődő súlyos veszteségeket eredményeztek, alátámasztják a szerkezetátalakítási terv szükségességét, e terv ugyanis jelentősen módosítja a DB Cargo működési modelljét és stratégiáját annak érdekében, hogy megerősítse pénzügyi alapjait, és észszerűsítse üzleti tevékenységének költségeit, hogy a szerkezetátalakítási időszak végére életképessége helyreálljon.

(485) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási terv több komoly, következetes és egymást kölcsönösen erősítő intézkedést tartalmaz (5.4.2.2.1–5.4.2.2.31. szakasz), amelyek a DB Cargo működési és pénzügyi nehézségeinek kiváltó okait kezelik, mivel hozzájárulnak a szolgáltatások DB Cargo általi előállítása és az ügyfeleinek történő nyújtása hatékonyságának javításához, valamint a költségalap számos különböző módon történő észszerűsítéséhez. Különösen a rendkívül összetett közös termelési rendszerének átalakítása várhatóan lehetővé teszi a DB Cargo számára, hogy rugalmasabban reagáljon vevőinek igényeire. Az üzleti ágazatokon és/vagy ügyfélcsoportokon alapuló kisebb, koncentráltabb üzleti területekké történő szerkezetátalakítástól azt várják, hogy jelentősen csökkentse a termelési modell összetettségét, aminek következtében pedig drasztikusan csökkennek majd a költségek, és javul a DB Cargo versenyképessége.

(486) Például a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének azon intézkedése, hogy optimalizálja az egyes kocsi hálózatát a kialakításának felülvizsgálatával, várhatóan radikálisan egyszerűsíti a DB Cargo e szegmensen belüli kereskedelmi kínálatát, és javítja annak előállítása megbízhatóságát és szabványosítását. A személyzet és berendezések egyes kocsi szegmenshez történő hozzárendelése valóban gyökeres változást jelent az egyes kocsi, az irányvonatos és a kombinált fuvarozás jelenlegi integrált termeléséhez képest. A termelési modell e javulásának az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatás minőségének javulásához is kell vezetnie, és ennek eredményeként várhatóan pozitív árkiigazításokat tesz lehetővé annak érdekében, hogy jobban fel lehessen mérni az ügyfelek azon hajlandóságát, hogy az egyes kocsi szolgáltatásokért fizessenek. Így a szerkezetátalakítási terv azon intézkedései, amelyek a DB Cargo egyes kocsi szegmensére összpontosítanak, várhatóan jelentősen hozzájárulnak a társaság pénzügyi helyzetének javításához, mivel 2025-től kezdődően előreláthatólag több mint 100 millió EUR összegű további EBIT-et generálnak, amint azt a 4.1.5.2. szakasz mutatja.

(487) Hasonlóképpen, a szerkezetátalakítási tervnek a DB Cargo irányvonatos szegmense portfóliójának optimalizálására és az ügyfeleinek szánt intelligens logisztikai megoldások kidolgozására irányuló intézkedései várhatóan jelentősen hozzájárulnak a DB Cargo EBIT-jének javításához, mivel az innovatív vasúti fuvarozási megoldások várhatóan lehetővé teszik a társaság számára, hogy jobban kihasználja az ügyfelek differenciált fizetési hajlandóságát, és azonosítsa azokat az útvonalakat, amelyeket meg kell szüntetni annak érdekében, hogy az erőforrásokat jobban allokálhassa a magasabb árrésű üzletágak számára. Emellett a DB Cargo szerkezetátalakítási terve tartalmaz egy olyan intézkedést – hasonlóan ahhoz, ami az egyes kocsi szegmensében történik –, amely a termelés minőségének javítása érdekében elkülöníti az irányvonatok szegmensét külön erőforrások allokálásával. Az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatások terén a fent leírt minőségjavításoknak indokolttá kell tenniük a tényezőköltség-kompenzáción felüli árkiigazítást is a minőségibb irányvonatos szolgáltatások tekintetében. Így a szerkezetátalakítási terv azon intézkedései, amelyek a DB Cargo irányvonatos szegmensére összpontosítanak, várhatóan jelentősen hozzájárulnak a társaság pénzügyi helyzetének javításához, mivel 2025-től kezdődően előreláthatólag több mint 200 millió EUR összegű további EBIT-et generálnak, amint azt a 4.1.5.2. szakasz mutatja.

(488) A szerkezetátalakítási terv kombinált fuvarozási szegmenst célzó intézkedései, beleértve többek között i. a tengeri hálózat átalakítását, termináljainak integrációját, portfólióoptimalizálását, ii. a szárazföldi kombinált fuvarozás átméretezését, a termelési rendszere minőségének javítását és iii. a fuvarozói értékesítés portfóliójának optimalizálását, várhatóan szintén hozzájárulnak a DB Cargo pénzügyi helyzetének javításához, mivel előreláthatólag több mint 50 millió EUR további EBIT-et fognak generálni 2025-től kezdődően (és azt követően évente több mint 100 millió EUR-t), amint azt a 4.1.5.2. szakasz mutatja.

(489) Végezetül a DB Cargo szerkezetátalakítási terve a felesleges folyamatokból, a kapacitásfeleslegből és a korlátozott hozzáadott értékkel rendelkező szolgáltatásokból eredő hatékonysági problémák kiküszöbölésére törekszik a társaság különböző üzleti egységei összetettségének csökkentése és a DB Cargo informatikai rendszereinek korszerűsítése révén. Az irodaterületek és a marketingkiadások csökkentése, valamint a DB Cargo igazgatási struktúrájának megfelelővé méretűvé alakítása szintén várhatóan hozzájárul a DB Cargo pénzügyi helyzetének javításához. Ezek az intézkedések együttesen előreláthatólag több mint 50 millió EUR további EBIT-et generálnak 2025-től kezdődően (és azt követően évente több mint 100 millió EUR-t), amint azt a 4.1.5.2. szakasz mutatja.

(490) Összességében a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének intézkedései 2025-től és jóval azt követően várhatóan több mint 500 millió EUR összegű további EBIT-hez fognak hozzájárulni. A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének végrehajtása ezért várhatóan karcsúbb, hatékonyabb és ügyfélmegoldásokra összpontosító szolgáltatóvá alakítja át a társaságot, hogy életképessége a várakozások szerint helyreálljon 2026-tól, a szerkezetátalakítási időszak utolsó évétől, amikor várhatóan megtermeli az első pozitív nettó eredményét (amely valószínűleg tovább fog növekedni azt követően).

(491) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv megfelelően kezeli a DB Cargo pénzügyi nehézségeinek okait. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv 2026 végéig tartó időtartama nem észszerűtlenül hosszú, tekintettel a fent tárgyalt szerkezetátalakítási intézkedések számára és terjedelmére, valamint a DB Cargo számára kiindulási pontot jelentő súlyos veszteségekre.

(492) A következőkben a Bizottság először a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervének alapjául szolgáló feltételezések hitelességét, majd a kedvezményezett életképességének a szerkezetátalakítási terv végén történő helyreállására vonatkozó bizonyítékot értékeli.

5.4.2.3.2. A szerkezetátalakítási terv feltételezései hitelességének értékelése

(493) A DB Cargo szerkezetátalakítási tervének feltételezéseire vonatkozó értékelése részeként a Bizottság felülvizsgálta a Németország által a szerkezetátalakítási időszak tartamára benyújtott bevételi és költség-előrejelzéseket (mind az árak, mind a volumenek tekintetében).

(494) Először is, ami a bevételi előrejelzéseket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy Németországnak a DB Cargo bevételeinek a szerkezetátalakítási időszak során történő alakulásával kapcsolatos feltételezése azzal számol, hogy a DB Cargo bevételei viszonylag állandóak maradnak (+4,9 % a szerkezetátalakítási időszakban, ha az egyéb üzemi eredményt figyelembe veszik), és valójában negatívak lesznek (–2 %), ha a az egyéb üzemi eredményt figyelmen kívül hagyják ([169]), és csak a DB Cargo fő tevékenységeiből származó bevételeinek várható növekedését veszik figyelembe a szerkezetátalakítási időszakban (21. táblázat). A Bizottság ezt az alakulást észszerűnek tartja, minthogy az összhangban van a DB Cargo által a szerkezetátalakítási terv e tekintetben hozott intézkedései végrehajtásának részeként várt volumencsökkenéssel.

(495) Emellett a volumenek és az árképzés alaposabb elemzését követően a Bizottság úgy véli, hogy a volumenek tekintetében a DB Cargo teljes volumenének Németország által tervezett, tonnakilométer-alapú alakulása a jelenlegi piac összefüggésében észszerűnek és reálisnak tekinthető, mivel továbbra is […] %-os CAGR-növekedésére korlátozódik a 2025–2029-es időszakban. A DB Cargo volumennövekedési előrejelzései valóban konzervatívak, mivel Németország nem számol további hatásokkal az egyes kocsi fuvarozás piacvezérelt növekedéséből, és az irányvonatok és a kombinált fuvarozás szegmensében a piactól elmaradó növekedési rátára számít.

(496) Továbbá, bár Németország előrejelzései szerint a DB Cargo tonnakilométerenkénti bevétele 2025 és 2029 között […] %-os CAGR-rel nő, a Bizottság úgy véli, hogy ezek a feltételezések is észszerűek és reálisak annyiban, amennyiben a legtöbb költségnövekedés ilyen áthárítása a DB Cargo termelékenységének és szolgáltatásminőségének a szerkezetátalakítási terv különböző intézkedéseinek végrehajtásából eredő javulásán alapul, amelyek célja éppen az volt, hogy magasabb árakért cserébe jobb szolgáltatásokat tudjanak kínálni az ügyfelek részére.

(497) Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a Németország által a bevételek általános alakulására vonatkozóan benyújtott feltételezések észszerűek és hitelesek.

(498) Másodszor, a költség-előrejelzéseket illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási időszak tartamára előre jelzett három fő költségkategória (anyagok, személyzet és egyéb működési költségek) várhatóan mintegy 10 %-kal fog csökkenni (2026-ban 2023-hoz képest) az anyagköltségek és a személyzeti kiadások tekintetében, amelyek együttesen a kedvezményezett teljes költségalapjának jóval több mint […] %-át teszik ki (miközben a DB Cargo egyéb működési kiadásai várhatóan még nagyobb mértékben csökkennek). Ezek a költségcsökkentések, amelyek abszolút értelemben jelentősnek tűnhetnek, de relatív értelemben nem annyira jelentősek, észszerűnek tekinthetők kimondottan ez utóbbi okból, valamint amiatt, hogy jól meghatározott és elfogadott költségcsökkentési

([169]) Az egyéb üzemi eredmény magában foglalja a könyv szerinti értéknek a mozdonyok 2026-ban történő értékesítéséből származó növekedésének egyszeri hatását.

programokon alapulnak, és mint ilyenek, támogatják a DB Cargo EBITDA-szintjének javulását, és lehetővé teszik, hogy már 2025-ben, azaz egy évvel a szerkezetátalakítási időszak lejárta előtt pozitívvá váljon (107 millió EUR).

(499) Az értékcsökkenési költségeknek a tőkekiadások mérséklése miatti visszaesése, amely a DB Cargo mérlegében megfigyelhető, szintén hozzájárul a DB Cargo EBIT-jének és árbevétel-arányos üzemi eredményének javulásához, amelyek ennek alapján várhatóan pozitívvá válnak ([…] EUR, illetve […] %) a szerkezetátalakítási időszak végére, 2026-ban.

(500) A DB Cargo által a szerkezetátalakítási terve keretében bevezetett különböző szerkezetátalakítási intézkedések alapján a Németország által a költségek alakulására vonatkozóan benyújtott és a DB Cargo életképességének helyreállítását alátámasztó feltételezések észszerűnek és hitelesnek tekinthetők.

(501) Következésképpen a Bizottság alaposan megvizsgálta a Németország által benyújtott, a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének pénzügyi előrejelzései alapjául szolgáló fő feltételezéseket, és megállapítja, hogy a pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések észszerűek és hitelesek, és ezért valószerűek.

5.4.2.3.3. A kedvezményezett életképessége helyreállítása hitelességének értékelése

(502) A pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések hitelességének megállapítását követően a Bizottság most értékelni fogja, hogy ezen előrejelzések alapján a kedvezményezett képes-e újra életképessé válni a szerkezetátalakítási időszak végére. Konkrétabban: a Bizottság ellenőrizni fogja, hogy a 2026. pénzügyi év végére a kedvezményezett várhatóan megfelelő megtérülési rátát ér-e el a működéséből, és képes lesz-e saját erejéből versenyezni.

(503) A DB Cargo EBIT-marzsa (az egyéb üzemi eredmény nélkül számított bevételekből) az előrejelzések szerint 2024 végén mínusz […] %, 2026 decemberében pedig plusz […] % lesz. Következésképpen a DB Cargo EBIT-marzsban mért jövedelmezősége várhatóan jelentősen nőni fog a szerkezetátalakítási időszak alatt (és azt követően stabilizálódik) ([170]). Ezek a jobb teljesítmények nem teszik lehetővé a múltbeli teljesítményekkel való megfelelő összehasonlítást, amennyiben azok lényegében negatívak voltak, és e jelentős javulásnak a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének végrehajtása képezi az alapját.

(504) Emellett a DB Cargo várhatóan pozitív nettó eredményt termel mind az alapforgatókönyv, mind a pesszimista forgatókönyvek esetében. Emellett az ilyen pozitív fejlemények kedvezően fognak hozzájárulni a DB Cargo sajáttőke-helyzetéhez, mivel a tervek szerint a szerkezetátalakítási időszakot követően is folytatódni fognak.

(505) Ezenkívül a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének pénzügyi adatai azt mutatják, hogy megtérülési mutatói a szerkezetátalakítási időszak egészében javulni fognak, és 2026 végére elérik a […] %-os ROCE-t, amely a szerkezetátalakítási időszak végét követően is emelkedni fog, például 2030-ban […] %-ra. Németország számítása szerint a DB Cargo ROCE-ban mért tőkemegtérülése következésképpen a szerkezetátalakítási időszak 2026-os végétől kezdődően folyamatosan meghaladja a […] szintjét (112. lábjegyzet). A Bizottság ezért úgy véli, hogy a DB Cargo ROCE-szintje elég magas ahhoz, hogy azt megfelelő előre jelzett tőkemegtérülésnek lehessen tekinteni, amennyiben lehetővé teszi a DB Cargo számára, hogy miután fedezte valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenési és a pénzügyi költségeket is, saját erejéből versenyezzen a piacon.

([170]) Fontos megjegyezni, hogy ez az EBIT-marzs csak ambiciózus vállalati–belső intézkedések és az egyes kocsi fuvarozáshoz nyújtott, évente mintegy 300 millió EUR összegű német támogatás ötvözésével érhető el. A támogatás nélkül az egyes kocsi üzleti szegmens jövedelmezősége nem állna helyre. Ugyanilyen fontos megjegyezni, hogy a DB Cargónak az egyes kocsi fuvarozáshoz 2024 tekintetében nyújtott finanszírozásra vonatkozó kérelmét a Német Szövetségi Vasúti Hatóság még nem hagyta jóvá. Ezért még nem világos, hogy az ágazat évi 300 millió EUR összegű finanszírozása milyen mértékben jut el végül a DB Cargóhoz. Az alapesetben azt feltételezzük, hogy e volumen […] %-át (évi […] EUR) a DB Cargo számára különítik el.

(506) A Bizottság úgy véli, hogy ez annál is inkább így van, mivel Németországnak a DB Cargo ROCE-jére vonatkozó előrejelzése magában foglalja az egyes kocsi fuvarozási szegmens korlátozott mértékű hozzájárulását a DB Cargo általános jövedelmezőségéhez; e szegmens – amint azt az 5.4.2.1. szakasz kifejti – számos kihívással néz szembe (magas állandó költségek, korlátozott vasúthálózati lefedettség, valamint a gyorsabb és alkalmazkodóképesebb közúti fuvarozás támasztotta verseny), de kritikus szerepet játszik az európai logisztikai hálózatban (különösen az olyan iparágakban, mint a vegyipar, a gépjárműipar és a feldolgozóipar, amelyek a rugalmas vasúti árufuvarozási szolgáltatásoktól függenek), és alapvető fontosságú a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése és az EU éghajlat-politikai céljának elérése szempontjából mint a közúti fuvarozás fenntarthatóbb és hatékonyabb alternatívája.

(507) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a DB Cargo várt teljesítménye a tervek szerint jobb lesz, mint az azonos profilú csoporté. A vonatkozó EBIT-marzsok (az EBIT a ROCE-mutató fontos összetevője) összehasonlításakor a Bizottság megjegyzi, hogy a DB Cargo EBIT-marzsa a tervek szerint 2026-ban, a szerkezetátalakítási időszak végére eléri a […] %-ot, míg a hasonló vállalkozásoké a 2021/2023-as időszakban átlagosan 2 % volt az összehasonlítható tevékenységek tekintetében (és 5 %, ha csak azokat a versenytársakat vesszük figyelembe, amelyek nem működnek az egyes kocsi fuvarozás üzletágában). A DB Cargo így várhatóan a jelenleg azonos profilú társaságokhoz hasonlóan vagy náluk jobban teljesít majd.

(508) Ami a fizetőképességi mutatóit illeti, a DB Cargo várhatóan pozitív és növekvő sajáttőke-helyzetet tart fenn a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának teljes időtartama alatt, és sajáttőke-aránya (saját tőke/összes eszköz) folyamatosan nőni fog a szerkezetátalakítási időszak végig (2026 decemberében […] %), majd azt követően (2030 decemberében […] %). Hasonlóképpen a DB Cargo kamatfedezeti mutatója (EBIT/kamatkiadások) várhatóan pozitívan alakul a szerkezetátalakítási terv időtartama alatt, és 2026 végére jóval több mint 1x-es szintet ér el (2030 decemberére pedig több mint 1,5x-est).

(509) A pénzügyi előrejelzések alapforgatókönyvének alternatívájaként a Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási tervben meghatározott pesszimista forgatókönyv is megfelelő és hiteles annyiban, amennyiben számos olyan lehetséges kedvezőtlen fejleményt feltételez, amely befolyásolja a kedvezményezett teljesítményét vezérlő paramétereket, mint például a DB Cargo szerkezetátalakítási tervében foglalt intézkedések végrehajtásának esetleges késedelmét, a jelentős volumenveszteségeket vagy az intenzív árversenyt. A Bizottság ezért megjegyzi, hogy a pesszimista forgatókönyv ténylegesen figyelembe veszi a bevételi és költségtényezők valószínűsíthető változásait, amelyek egyénileg vagy együttesen érinthetik a DB Cargo életképességét. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy úgy tekintik, hogy a pesszimista forgatókönyv szerint a bevételeket és a költségeket negatívan befolyásoló tényezők egyidejűleg következnek be.

(510) Az ilyen pesszimista forgatókönyv szerint e tényezők érintik ugyan a DB Cargo eredményeit, de ezek az eredmények pozitívak és fenntarthatóak maradnak, így nem veszélyeztetik a kedvezményezett életképességének helyreállítását. A pesszimista forgatókönyvnek az összes működési költség – beleértve a kamatokat és az értékcsökkenési költségeket is – fedezése utáni várható nettó eredménye ugyanis továbbra is pozitív lesz a szerkezetátalakítási időszak végén, 2026-ban, majd azt követően is, az alapforgatókönyvhöz hasonlóan. Emellett, bár a pesszimista forgatókönyv szerint a DB Cargo EBIT-marzsa 2026-ban […] EUR lenne (azaz […] %-os bevételi árrés), a következő években közel […] EUR-ra (azaz mintegy […] %-os bevételi árrés) nőne.

(511) Hasonlóképpen, a DB Cargo pesszimista forgatókönyve szerint a ROCE az alapforgatókönyv […] %-os értékéhez képest várhatóan […] %-ra csökken, de 2030-ra várhatóan […] %-ra emelkedik (az alapforgatókönyv […] %-os szintjéhez képest). Ez megerősíti, hogy a pesszimista forgatókönyv szerint a DB Cargo hosszú távú életképessége az e forgatókönyvben foglalt valamennyi kedvezőtlen feltételezés ellenére továbbra is stabil.

(512) Ezt megerősíti a DB Cargo ROA-jának várható alakulása is, amely a pesszimista forgatókönyv szerint a szerkezetátalakítási időszak végén megközelíti a […] %-ot (szemben az alapforgatókönyv szerinti […] %-kal), és 2030-ra 2,5 %-ra nő (szemben az alapforgatókönyv szerinti […] %-kal).

(513) Ami a fizetőképességi mutatókat illeti, a pesszimista forgatókönyv szerint is a DB Cargo várhatóan pozitív és növekvő sajáttőke-helyzetet tart fenn a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának teljes időtartama alatt. A DB Cargo sajáttőke-aránya (saját tőke/összes eszköz) az alapforgatókönyvhöz hasonlóan folyamatosan növekedni fog a szerkezetátalakítási időszak végére és azt követően ([…] %-ig). Hasonlóképpen a DB Cargo kamatfedezeti mutatója (EBIT/kamatkiadások) a pesszimista forgatókönyv szerint várhatóan pozitívan alakul a szerkezetátalakítási terv időtartama alatt, és 2026 végére közel 1x-es szintet ér el (2030 decemberére pedig több mint 1x-est).

(514) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a javasolt szerkezetátalakítási terv mind az alap-, mind a pesszimista forgatókönyvében megvalósítható, koherens és messze nyúló, és képes észszerű időn belül helyreállítani a DB Cargo hosszú távú életképességét.

5.4.3. *A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások tekintetében a támogatásnak a gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásai felülmúlják a negatív hatásokat*

(515) Annak értékeléséhez, hogy a támogatás nem érinti-e indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket, meg kell vizsgálni a támogatás szükségességét, megfelelőségét és arányosságát, és biztosítani kell az átláthatóságot. Meg kell vizsgálni továbbá a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatásait, és össze kell mérni a támogatás által segíteni kívánt gazdasági tevékenységek és területek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásokat és egyéb pozitív hatásokat a támogatás belső piacra gyakorolt negatív hatásaival.

5.4.3.1. A támogatás szükségessége és ösztönző hatása

(516) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 53. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatást nyújtani szándékozó tagállamoknak az állami támogatás nélküli helyzetet bemutató hiteles, alternatív forgatókönyvben kell ismertetniük, hogy a gazdasági tevékenységeknek vagy területeknek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.1. szakaszában említettek szerint a támogatás által elérni kívánt fejlődése nem, vagy csak kisebb mértékben valósul vagy valósulna meg támogatás nélkül. Továbbá annak bizonyítása érdekében, hogy a szerkezetátalakítási támogatás ösztönző hatással bír, a tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy támogatás nélkül a kedvezményezettet oly módon alakították volna át, adták volna el vagy számolták volna fel, amely nem vezetett volna a szándékolt célkitűzés megvalósításához, azaz a piaci hiányosság vagy a szociális nehézségek elkerüléséhez (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 59. pontja).

(517) Abban az alternatív forgatókönyvben, amelyben a DB AG nem mondta volna fel a nyereség- és veszteségátruházási megállapodást, és azt követően a negatív sajáttőke-helyzetet megoldó szerkezetátalakítási támogatást nyújtott volna, és nyújtana továbbra is, a DB Cargo esetleges bizalmatlanságot keltett volna az ügyfelekben vagy a beszállítókban, és először arra kényszerült volna, hogy hirtelen csökkentse működési veszteségeit azokban az üzleti szegmensekben, ahol azok nagyobbak, különösen az egyes kocsi szegmensben. A DB Cargo hamarosan jelentős veszteségeket könyvelt volna el, ami a de facto fizetésképtelenségét eredményezte volna.

(518) Továbbá, mivel a DB Cargo egyetlen részvényese történelmileg a DB AG (lásd a (13) preambulumbekezdést), irreális lenne, hogy rövid távon egy alternatív többségi részvényest vonzott volna vagy vonzana a DB Cargo veszteségeinek fedezésére szolgáló tőke biztosítása. Ezért a DB AG feladata volt annak elkerülése, hogy a kedvezményezett megszüntesse vagy jelentősen csökkentse a tevékenységét. A támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyv szerint a DB Cargo azt kockáztatta volna, és továbbra is azt kockáztatja, hogy a németországi egyes kocsi szegmensben fel kell hagyjon jelentős szárazföldi fuvarozási szolgáltatások nyújtásával, amelyeket a versenytársak méretüknél és jellegüknél fogva nem tudtak és nem tudnak könnyen és időben reprodukálni.

(519) A szerkezetátalakítási támogatás tehát bizonyítottan olyan meghatározó hatással bírt és bír, amely ösztönzi az összes tervezett szerkezetátalakítási intézkedés végrehajtását a hosszú távú életképesség helyreállítása érdekében, miközben kiküszöböli azt a kockázatot, hogy a kedvezményezett szárazföldi fuvarozási műveleteket szüntessen meg vagy jelentősen csökkentse ezeket a műveleteit az egyes kocsi tevékenységekben vagy más vasúti árufuvarozási szegmensekben, amelyek alapvetően hozzájárulnak a belső piacon belüli árufuvarozás fenntartható gazdasági fejlődéséhez.

5.4.3.2. Megfelelőség

(520) A szerkezetátalakítási támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító hatású intézkedésekkel; a támogatást megfelelően ellentételezni kell, és a választott eszközöknek megfelelőnek kell lenniük a kezelni kívánt fizetőképességi vagy likviditási probléma szempontjából ([171]).

(521) A szerkezetátalakítási támogatás a veszteségeknek a DB Cargo által a DB AG részére történő átruházása formájában valósul meg. Ez a veszteségátruházás pozitív hatással van a DB Cargo fizetőképességére, mivel megvédi a DB Cargo sajáttőke-helyzetét attól, hogy negatívan befolyásolják a keletkezett veszteségek. A Bizottság megjegyzi, hogy a veszteségátruházás nem biztosít közvetlen likviditást a DB Cargo számára azzal összhangban, hogy a DB Cargónak nem volt likviditási problémája, amikor nehéz helyzetben lévő vállalkozássá vált.

([171]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának c) alpontja, valamint 54. és 58. pontja.

(522) Ami a támogatás fizetőképesség-növelő szempontját illeti, amint azt a (442) preambulumbekezdés kifejti, a támogatás hiányában a DB Cargónak saját tőkéjéből kellett volna viselnie a veszteségeket, és így saját tőkéje 2022-ben negatívvá vált volna. A negatív sajáttőke-helyzet, ami azt jelenti, hogy a társaság kötelezettségei meghaladják az eszközeit, súlyos fizetőképességi problémát jelentene, amelyet 2022 és 2024 között a támogatás nyújtásával elkerültek.

(523) Az eszközök megfelelő ellentételezésének kérdését illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a veszteségeket a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján automatikusan terhelik a DB Cargo anyavállalatára, a DB AG-ra. A DB AG nem kap közvetlen nettó pozitív ellentételezést a veszteségátruházásért. A DB Cargo azonban 100 %-ban a DB AG tulajdonában van, ezért a DB AG mint a DB Cargo egyedüli részvényese teljes mértékben kihasználja a DB Cargo hosszú távú életképességének helyreállításából származó előnyöket.

(524) Ebben az összefüggésben az értékelés a DB Cargo észszerű jövőbeli pénzügyi megtérüléseire számít, amelyek várhatóan védik a DB AG tágabb stratégiai érdekeit, például egy olyan kulcsfontosságú leányvállalat fenntartását, mint a DB Cargo, különösen olyan iparágak kiszolgálása révén, mint az acélipar, a gépjárműipar és a vegyipar, amelyek a DB Cargo 4,5 milliárd EUR éves bevételének jelentős részét termelik. Ezért Németország azáltal, hogy a támogatáson keresztül biztosítja a folyamatos működést, fenntartja a DB Cargo hosszú távú stratégiai pozícióját. Az alapforgatókönyvben szereplő előrejelzések értékelése észszerűen vetíti előre a DB Cargo kumulatív pénzügyi megtérülését a következő öt-tíz évre, igazodva a szerkezetátalakítási időszak alatt és azt követően várható ellentételezéshez. A megtérülések, bár elmaradnak a hasonló helyzetben lévő és a 2022 óta a közelmúltban elszenvedett veszteségeket viselő piaci befektető által esetlegesen vélt szinttől, továbbra is észszerűek és megfelelőek, különösen a szerkezetátalakítási időszak utolsó évétől és azt követően. E tekintetben a Bizottság kiszámította azt a belső megtérülési rátát (IRR), amelyet a DB AG a sikeres szerkezetátalakítási tervtől elvárhatott. A Bizottság a (378) és (379) preambulumbekezdésben ismertetett megközelítést alkalmazza. A Bizottság azonban ahelyett, hogy a középtávú terveket venné alapul, a szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyvének előrejelzéseit használja. E számítás alapján a DB AG körülbelül […] %-os IRR-re számíthatott. Ez a belső megtérülési ráta a Deutsche Bahn Finance GmbH által kibocsátott legutóbbi kötvények hozamtartományán belül maradna ([172]), amelyek hozama jelenleg […] % és […] % között van ([173]). Ezért az ellentételezés nagyrészt összhangban van a DB AG finanszírozási költségeivel.

(525) Ebben a helyzetben a várt támogatási eszköz kezelni és orvosolni fogja a leromlott fizetőképességi helyzetet, miközben megfelelő ellentételezésben részesíti a DB AG-t, és így a német államot, amelynek a kedvezményezettben fennálló részesedésének értéke nőni fog.

(526) Ebből következik, hogy a szerkezetátalakítási támogatási eszköz megfelelő.

5.4.3.3. A támogatás arányossága és a tehermegosztás

(527) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának e) alpontja szerint a szerkezetátalakítási támogatás nem haladhatja meg a céljának megvalósításához szükséges minimumot. A szerkezetátalakítási támogatás összegét és intenzitását szigorúan a kedvezményezett, a részvényesek vagy a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 61. pontja). Biztosítani kell különösen a szerkezetátalakítás költségeihez való saját hozzájárulás, valamint – amennyiben az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét– a tehermegosztás elégséges mértékét. E követelmények értékelése során figyelembe kell venni az előzőleg nyújtott megmentési támogatásokat.

([172]) A következő nemzetközi értékpapír-azonosító számmal (ISIN) rendelkező kötvények:
— XS2624017070,
— XS2689049059,
— XS2755487076,
— XS2808189760.

([173]) A https://www.boerse-frankfurt.de/en (utolsó hozzáférés: 2024. november 27.) adatai szerint.

5.4.3.3.1. Saját hozzájárulás

(528) A kedvezményezettnek a DB Cargo, részvényese vagy hitelezői – vagy új befektetői – saját forrásaiból a szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulásának valósnak és ténylegesnek kell lennie, és általában összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatásnak a kedvezményezett fizetőképességére vagy likviditási pozíciójára gyakorolt hatással. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja értelmében a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a saját hozzájárulás különböző forrásai ténylegesek és támogatástól mentesek-e. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja szerint a Bizottság rendes esetben akkor tekinti megfelelőnek a saját hozzájárulást, ha összege megfelel a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-ának.

(529) Először is, az arányosság értékelésének előzetes megfontolásaként meg kell jegyezni, hogy a szerkezetátalakítási terv költségeit támogató szerkezetátalakítási támogatás összegét a támogatás kialakításánál fogva ténylegesen a szerkezetátalakítási időszak alatt 2024. december 31-ig keletkezett nettó veszteségek összegére korlátozzák. Ezt követően a DB Cargónál – 2025-ben várhatóan – felmerülő nettó veszteséget a DB AG-val kötött, megszűnt nyereség- és veszteségátruházási megállapodás hiányában – le kell könyvelni, és a DB Cargo eredménykimutatásában és mérlegében rögzített módon viselni kell. Ezenkívül a DB Cargo részvényesének saját hozzájárulása magában foglal mezzanine tőkét (842 millió EUR összegű alárendelt átváltható kölcsönt), amely átváltható, és szükség esetén támogathatja a DB Cargo sajáttőke-helyzetét és szavatolótőke-megfelelési helyzetét, mint tette és teszi azt 2024-gyel bezárólag a szerkezetátalakítási támogatás.

(530) A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megszűnése után felmerülő fizetőképességi problémákat vagy azoknak a nyereség várható realizálódásáig késleltetett hatásait a DB AG által biztosított finanszírozási tételek, és különösen a saját hozzájárulás legnagyobb egyedi összegét jelentő mezzanine tőke (842 millió EUR alárendelt kölcsön) rendelkezésre állásával oldják meg. A DB Cargo fizetőképessége tekintetében a mezzanine tőke hasonló szerepet töltene be a DB Cargo sajáttőke-helyzetének javításában, mint a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás, tekintettel alárendeltségére, és ezáltal a saját tőkéhez közeli biztosítéki ranghelyre.

(531) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja tekintetében a Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a 4.1.5.3.2.2. szakaszban ismertetett, a szerkezetátalakítási terv költségeihez való saját hozzájárulás különböző finanszírozási forrásai mentesek-e a támogatástól, és valósak-e, azaz kellő valószínűséggel megvalósulnak-e a terv végrehajtása során, kizárva a nyereséget. Ami a kedvezményezett saját hozzájárulásának támogatásmentes jellegét illeti, az eszközök elidegenítése és a faktoring kivételével annak nagy része a DB AG által a DB Cargo számára állami forrásokból rendelkezésre bocsátott pénzügyi eszközökből vagy támogatásból áll, szigorúan strukturáltnak kell lennie, és piaci feltételek mellett kell nyújtani.

5.4.3.3.1.1. Mezzanine tőke (842 millió EUR összegű alárendelt átváltható kölcsön) és hitelkeretek (325 millió EUR és 434 millió EUR)

(532) A Bizottság úgy véli, hogy a DB AG tiszteletben tartotta, hogy a támogatást piaci feltételek mellett kell nyújtani, azáltal, hogy először a DB Cargo belső pénzügyi jellemzői alapján mérhető, ellenőrizhető és piaci alapú belső minősítést állapított meg, másodszor pedig azáltal, hogy összehasonlította a DB Cargo számára nyújtott pénzügyi eszközök teljesítményét az olyan elismert piaci árképzési eszközökből származó adatokkal, mint az LSEG Data & Analytics ([174]), ezáltal biztosítva, hogy a különböző eszközökre alkalmazott kamatlábak tükrözzék a DB Cargo minősítéséhez kapcsolódó kockázatot.

([174]) Az LSEG Data & Analytics, korábban Refinitiv, egy amerikai-brit globális pénzügyi piaci adat- és infrastruktúraszolgáltató. A társaságot 2018-ban alapították a Thomson Reuters leányvállalataként, amely 2018 augusztusában 55 %-os részesedést adott el a Blackstone Group LP-nek. 2019 októberében a Blackstone és a Thomson Reuters bejelentette, hogy a társaságot eladja a London Stock Exchange Groupnak (LSEG). Az LSEG Data & Analytics nagy múltra visszatekintő hírneve, átfogó globális lefedettsége és pontossága miatt rendkívül megbízhatónak tekinthető a pénzügyi piaci adatok szempontjából. Valós idejű, pontos adatokat szolgáltat a különböző eszközosztályokban, és integrálódik a főbb pénzügyi rendszerekbe. Az LSEG Data & Analytics jelzi, hogy szigorú szabályozási normákat követ, biztosítva az átláthatóságot és a megfelelést. Az LSEG-hez való kapcsolódása tovább erősítette megbízhatóságát. A pénzügyi intézmények, az elemzők és a szabályozók az LSEG-adatokra és -elemzésekre támaszkodnak megbízható adat- és elemzési eszközei tekintetében, ami a pénzügyi ágazat sarokkövévé teszi az LSEG-t.

(533) A vállalati pénzügyekben a hitelminősítések kritikus eszközként szolgálnak a vállalkozás nemteljesítési kockázatának és következésképpen adósságköltségének értékeléséhez. A tőkeszerkezet kompromisszumelmélete szerint a vállalkozások egyensúlyba hozzák az adósságból származó előnyöket (adópajzsok) a költségekkel (csődkockázat és kamatköltségek). Mivel az olyan cégek, mint a DB Cargo, pénzügyi nyomással szembesülnek, amit az alacsonyabb hitelminősítések is tükröznek, hitelfelvételi költségeik a nemteljesítés megnövekedett kockázata miatt emelkednek.

(534) E tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy az, hogy a DB AG házon belül értékeli a DB Cargo hitelképességét a hitelminősítő intézetek, például az S&P ([175]) által alkalmazott elvekhez igazított, bevett vállalati pénzügyi elvek alapján, szilárd alapot jelent a DB Cargo belső hitelminősítésének meghatározásához, mivel a nagyvállalatok esetében a belső hitelminősítési folyamat jellemzően a külső ügynökségek módszertanát tükrözi, de azt úgy igazították ki, hogy jobban megjelenítse a társaság stratégiai és működési meglátásait. Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a DB AG belső minősítési eljárása biztosítja, hogy a DB AG hozzájárulása az alkalmazandó szabályozási standardoknak és a piaci elveknek megfelelően strukturálódjon, amelyek a megfelelő kockázati prémiumok és kamatlábak meghatározásának alapját képezik az olyan pénzügyi eszközök esetében, mint az alárendelt kölcsönök, a mezzanine finanszírozás, valamint a hitelkeretek, amelyeket a DB AG a DB Cargo számára biztosít, a kedvezményezettnek a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének finanszírozási költségeihez való saját hozzájárulásaként.

(535) A Bizottság elismeri továbbá, hogy az olyan pénzügyi mérőszámok, mint a „visszafizetési fedezet" (azaz az adózás utáni működési pénzforgalom osztva a nettó adóssággal), a „nettó adósság/EBITDA" ([176]) és az „EBITDA/kamatfedezet" ([177]), amelyeket a DB AG referenciaként használ leányvállalatainak – köztük a DB Cargónak – pénzügyi mutatók alkalmazásával történő, különböző hitel- és minősítési osztályokba sorolásához, alapvető fontosságúak a hitelkockázat-értékelésekben, és széles körben elismertek adott vállalkozás adósságfenntarthatóságának, likviditásának és működési teljesítményének értékelésére szolgáló vállalati pénzügyi elméletben ([178]), ekként rendszeresen alkalmazzák őket a vállalkozások hitelképességét értékelő pénzügyi piaci elemzők.

(536) A DB Cargo tekintetében a Bizottság úgy véli, hogy a DB AG azon döntése, hogy a DB Cargo pénzügyi teljesítményének és előrejelzéseinek (pl. a 2024-re előre jelzett EBITDA) felülvizsgálatát követően „[…]"-ról „[…]"-ra lerontotta a DB Cargo belső minősítését, különösen a DB Cargo pénzügyi helyzetének 2021 és 2023 közötti romlása alapján, óvatos megközelítés, amely hozzájárul a DB AG által a DB Cargo számára biztosított pénzügyi eszközökre alkalmazandó reálisabb és megfelelőbb kamatlábak meghatározásához.

(537) A „[…]"-ra való leminősítés azt jelzi, hogy a DB Cargo a magas hozamú (bóvli) kategóriába tartozik, amely gyakran olyan nehéz helyzetben lévő vállalkozásokhoz kapcsolódik, amelyek nemteljesítési valószínűségét olyan hitelkockázati modellek alkalmazásával számszerűsítik, mint az Altman-féle Z-modell és a Merton-modell ([179]), amelyek tükrözik, hogy a DB AG pénzügyi mutatókat és piaci feltételeket alkalmaz a belső hitelminősítési folyamatában.

(538) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a DB Cargo „[…]" belső hitelminősítése megfelelően tükrözi hitelképességének romlását, amely az EBITDA-ja 2024-ben várható, az ágazati kihívások és működési nehézségek okozta csökkenése miatt következik be, ami gyengíti azon képességét, hogy elegendő üzemi eredményt termeljen az adósságkötelezettségeinek teljesítéséhez, különös tekintettel arra, hogy logisztikai társaságként tőkeigényes.

([175]) Például az S&P által közzétett historikus nemteljesítési valószínűségek.

([176]) A nettó adósság/EBITDA arány a vállalkozás tőkeáttételét méri, és jelzi, hogy hány évet vesz igénybe a társaság adósságának visszafizetése, ha mind az adósság, mind az EBITDA változatlan marad. Bevált gyakorlatként a 3 feletti arányt gyakran a magas hitelkockázat jelének tekintik, és a DB Cargo esetében a magas nettó adósság/EBITDA arány valószínűleg hozzájárult a rosszabb minősítéshez.

([177]) Az EBITDA/kamatfedezet mutató a vállalkozás adóssága törlesztésének képességét méri, ahol a magasabb értékek nagyobb pénzügyi stabilitást tükröznek.

([178]) A modern vállalatfinanszírozási gyakorlatok szerint egy átfogó belső hitelminősítési modell mind mennyiségi (pénzügyi mutatók), mind minőségi tényezőket (üzleti kilátások, ügyvezetési minőség, ágazati kockázat) értékel.

([179]) Az Altman-féle Z-modell egy olyan pénzügyi modell, amelyet egy társaság csődje valószínűségének előrejelzésére használnak. Több pénzügyi mutatót kombinál egyetlen pontszámban, ahol a magasabb pontszámok alacsonyabb fizetésképtelenségi kockázatot jeleznek. A Merton-modell úgy becsüli meg a társaság hitelkockázatát, hogy kiszámítja a nemteljesítés valószínűségét a vállalkozás kötelezettségeihez viszonyított eszközértéke alapján, opcióárazási elmélet alkalmazásával.

(539) Ez a minősítés, amely magasabb hitelkockázatot foglal magában, mint a jobban minősített leányvállalatoké, közvetlenül érinti az adósságfinanszírozásra felszámított kamatlábakat, mivel a Modigliani–Miller-tétel ([180]) szerint pénzügyi nehézségek esetén az adósság egyre drágább, ami a megnövekedett nemteljesítési kockázati prémiumot tükrözi. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a DB AG által a DB Cargo 842 millió EUR mezzanine tőkéjére (más néven alárendelt átváltható kölcsönökre) és a két, 325 millió EUR és 434 millió EUR összegű hitelkeretre alkalmazott kamatlábak ezt a kockázati prémiumot tükrözik, tiszteletben tartva a kockázathoz igazított hozam széles körben elfogadott vállalatfinanszírozási elveit, és megfelelően figyelembe veszik a DB Cargo „[…]" minősítését, és ezáltal biztosítják, hogy a hitelfeltételek versenyképesek legyenek a piacon a hasonló magas hozamú kötvényekkel.

(540) A szóban forgó kamatlábak összetevőinek és felárainak, valamint azok pénzügyi indokoltságának értékelését követően a gyakorlatban helyénvaló a DB Cargo számára biztosított mezzanine tőkére (vagy alárendelt kölcsönökre) és két hitelkeretre vonatkozó finanszírozási megállapodások rendelkezéseinek alkalmazásából eredő kamatlábak szintjének értékelése is.

(541) E tekintetben, mivel a DB Cargo nem külső pénzügyi intézményektől vagy bankoktól vesz fel hitelt, nincs a kölcsöneire felszámított olyan megfigyelhető piaci kamat, amely összehasonlítási referenciaértékként állna rendelkezésre. Nem kivitelezhető az sem, hogy olyan vasúti árufuvarozót – vagy mást – azonosítsanak, aki piaci feltételek mellett vesz fel hitelt, és kellően hasonló működési és pénzügyi profillal rendelkezne, valamint arra szolgálna, hogy érvényes következtetéseket lehessen levonni a DB Cargo hitelfelvételi költségeiről, ha a DB Cargo a piacokról vagy pénzügyi intézményektől szerezne finanszírozást. Ilyen helyzetben a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közlemény ([181]) állapít meg kritériumokat a piaci kamatláb helyettesítő értékének meghatározására.

(542) A referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló közleményből eredő megfelelő helyettesítő érték tehát az anyavállalat által egy olyan leányvállalatnak nyújtott kölcsön, mint a DB Cargo, amely gyenge minősítéssel rendelkezik, és nem vesz fel külső hitelt. Nemteljesítés esetén az anyavállalat/hitelező továbbra is jogosult lenne kielégítést keresni a leányvállalat tehermentes eszközeiből. A DB Cargo befektetett eszközei a mérlegében […] milliárd EUR-t tesznek ki, ami jóval meghaladja a DB Cargo szerkezetátalakítási tervének költségei fedezésére a DB AG által biztosított összesen 1,7 milliárd EUR pénzügyi eszközt. A hitelezőnek tehát nem lenne vesztesége, vagy alacsony lenne a vesztesége a DB Cargo nemteljesítése esetén. A referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló közleményben meghatározottak szerint az anyavállalat/hitelező által felszámított, ebből eredő kamatláb (helyettesítő értéke) […] és […] lenne. A DB AG által a DB Cargónak a két hitelkeretre, amelyek a saját hozzájárulás legelőrébb sorolt kölcsönei, felszámított […] %-os éves kamatláb a helyettesítő kamatlábak tartományába esik: jóval az első helyettesítő érték felett és az utóbbihoz közel van. A kielégítési rangsor szempontjából kockázatosabb finanszírozás, mint például a mezzanine tőke ([182]) (vagy alárendelt átváltható kölcsönök) sokkal magasabb kamatlábakat vonz a DB AG-val kötött hitelmegállapodásokban meghatározott piaci alapú és objektív módszertan alkalmazásával, jelenleg […] %-ig.

(543) Ezenkívül a Bizottság az *S&P Capital IQ* ([183]) adatbázisból pénzügyi adatokat gyűjtött a DB Cargo által a hitelkeretekért és a mezzanine tőkéért fizetendő kamatlábak összehasonlító értékeléséhez. E tekintetben a Bizottság adatokat gyűjtött a DB Cargóhoz hasonló kockázati profillal rendelkező, azaz „[…]" és „[…]" minősítésű nem pénzügyi vállalatok vállalati kötvényeinek hozamairól. A 9. ábra e társaságok kötvényeinek hozamgörbéit ábrázolja. Egy adott kockázati csoport esetében a görbe releváns becslést ad arra a hozamra vonatkozóan, amelyen a piac jelenleg e kibocsátók adósságát árazza. A Bizottság a kötvényhozamokat helyettesítő referenciaértékként használja, mivel a kötvényhozam a befektető által a kötvényért realizált hozam összege, amely jól jelzi a társaság hitelfelvételének teljes körű költségét.

([180]) A Modigliani–Miller-tételből az következik, hogy egy tökéletes piacon a hitelminősítések, a stresszhelyzet és a csődkockázatok nem befolyásolják a vállalkozás értékét, mivel a tőkeszerkezet nem releváns. A valóságban azonban ezek a tényezők azért fontosak, mert a piacok nem tökéletesek. Ezért a hitelminősítések és a csődkockázatok mindig befolyásolják a hitelfelvételi költségeket/kamatokat, a befektetők általi megítélést és a bajba jutott társaságok pénzügyi stabilitását, ami miatt a tőkeszerkezeti döntések döntő fontosságúak a valós körülmények között.

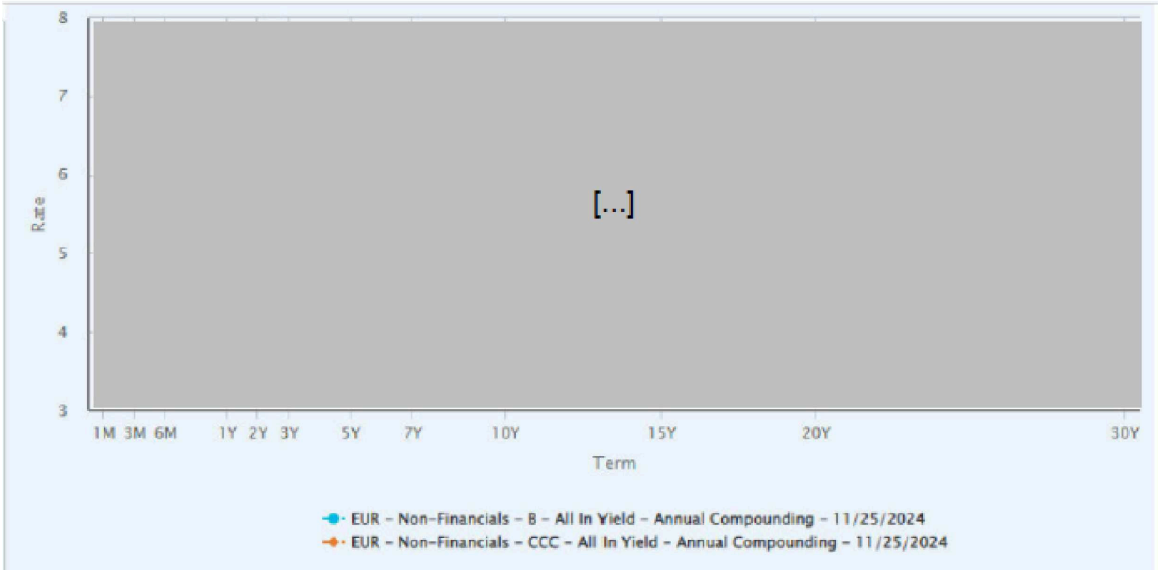
([181]) HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

([182]) A mezzanine finanszírozás kamatlába jellemzően magasabb, mivel a tőkeszerkezetben az előresorolt adósság alatt van, ami összhangban van a vállalati pénzügyek hierarchiaelméletével. Ez az elmélet kimondja, hogy amikor a társaságok tőkét vonnak be, sorrendben a legkevésbé költségestől a legköltségesebbig haladnak, a mezzanine finanszírozás pedig a saját tőke és az előresorolt adósság közötti opciót jelenti. A DB Cargo konkrét esetében és a mezzanine finanszírozás egyéb eseteitől eltérően a DB AG mezzanine kölcsöne nem teszi lehetővé a kamatfizetés felfüggesztését vagy az esedékesség napjának elhalasztását, ami alacsonyabb kamatterhet eredményez, mint a sem lejárattal, sem kamatfizetési kötelezettséggel nem rendelkező közvetlen sajáttőke-bevonás.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

9. ábra

A vállalati kötvények hozamgörbéje különböző lejáratok és minősítések esetében



Forrás: S &P Capital IQ, lekérdezés: 2024. november 26.

(544) A Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes hitelkeretek tekintetében (lásd a (257) preambulumbekezdés f) pontját és a (257) preambulumbekezdés b) pontját) az egyedi lehívásra alkalmazandó kamatlábat számítják ki. Annak a hat hónapos időszaknak a példáját használva, amelyre vonatkozóan a megállapodásokban leírt kamatmódszer szerint a kamatlábak jelenleg éves szinten […] %-ot tesznek ki, a Bizottság megjegyzi, hogy a piac a hat hónapos lejáratú adósságot jelenleg […] %-on árazza a „[…]” minősítésű társaságok esetében, a „[…]” minősítésű társaságok esetében pedig […] %-on. A DB Cargóra vonatkozó kamatláb e két határon belül maradna, és közelebb állna a felső határhoz. Ezért úgy tűnik, hogy a kamatláb összhangban van a piaci várakozásokkal.

(545) Az alárendelt átváltható kölcsönöket illetően (lásd a (257) preambulumbekezdés a)–e) pontját), a Bizottság megjegyzi, hogy e kölcsönök futamideje körülbelül öt év és körülbelül hét év között van, és az alkalmazandó kamatláb jelenleg évi […] %. Jelenleg a piac az ötéves futamidejű adósságot a „[…]” minősítésű társaságok esetében […] %-ra, a „[…]” minősítésű társaságok esetében pedig […] %-ra árazza be. Ezenkívül a hétéves futamidejű kötvények esetében a hozam jelenleg a „[…]” minősítésű társaságok esetében „[…] %”, a „[…]” minősítésű társaságok esetében pedig […] %. Ez azt jelenti, hogy a DB Cargo a jelenlegi kötvényhozamokhoz képest jelentős prémiumot fizet az alárendelt átváltható kölcsönök kockázatosabb jellege miatt. Ezért – az alárendelt átváltható hitelek tekintetében is – az összehasonlító teljesítményértékelés nem igazolja, hogy a DB AG nyilvánvalóan előnyös feltételek mellett nyújtana finanszírozást a DB Cargo számára.

(546) Ebből következik, hogy azok a feltételek, amelyek mellett a mezzaninetőke- és a hitelkeret-finanszírozást mint a saját hozzájárulási forrását a DB Cargo rendelkezésére bocsátják, összhangban vannak a piaci kamatlábak helyettesítő értékeivel és referenciaértékeivel, és így támogatásmentesek.

5.4.3.3.1.2. Eszközelidegenítésekből származó bevételek ([460–560] millió EUR)

(547) A DB Cargo [460–560] millió EUR értékű eszközeinek elidegenítése, amelyre a szerkezetátalakítási időszak alatt kell sort keríteni, kizárja a csoporton belüli vásárlásokat, ezért állami forrásoktól mentesnek tekinthető. Ezen túlmenően a már magánszereplők részére történt értékesítésekre rendelkezésre álló fórumok és a tervezett értékesítéseket szabályozó elvek a vevők kiválasztásának piaci alapú megközelítését jelzik, amely védi a DB Cargo érdekeit (lásd a 4.1.5. szakaszt), amelyeket Németországnak és a DB Cargónak szem előtt kell tartania a kötelezettségvállalás tárgyát képező eszközelidegenítések és értékesítések során.

(548) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja azonban kizárja a tényleges hozzájárulások köréből a várt jövőbeli nyereséget. A DB Cargo Németország által azonosított valós és tényleges saját hozzájárulása [460–560] millió EUR összegű, az eszközök vagy részesedések értékesítéséből származó várható bevételt tartalmaz, az értékesítésre […] kell sort keríteni. A bevételek teljes összege még nem kellően biztos. Egy másik, egy vasúti árufuvarozási versenytársnak nyújtott összeegyeztethető támogatás esetében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szerkezetátalakítási terv keretében az eszközök vagy részesedések elidegenítésére vonatkozó kötelezettségvállalás – az anyavállalattól származó finanszírozás mellett – a tényleges saját hozzájárulás érvényes forrása volt, még akkor is, ha nem hajtották végre teljes mértékben, vagy nincsenek elkötelezett vevők ([184]).

(549) A Bizottság azonban konzervatív megközelítést alkalmazva figyelmen kívül hagyja a DB Cargo számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás arányosságának értékelésében az olyan eszközelidegenítésekből vagy -értékesítésekből várt bevételeket, amelyeket még nem írtak alá, és amelyek esetében nincsenek meghatározva kellően elkötelezett vevők, és/vagy az eladási ár pusztán becslés. Az ugyanekkora összegben vállalni tervezett költségeket tehát a szokásos működésből származó várható üzemi bevételekből kell finanszírozni.

(550) Az aktuális helyzetnek a német hatóságok által adott leírásából az következik, hogy az eszközök aláírt elidegenítéséből vagy értékesítéséből, valamint azon eszközértékesítésekből várható bevételek, amelyek tekintetében nevesített vevők kötelező érvényű ajánlatot tettek, a [460–560] millió EUR összegű várható értékesítésből […] EUR-t tesznek ki ((325) preambulumbekezdés). Ezeket a korábbi bevételeket, amelyeket a DB Cargo számára már kifizettek vagy rövidesen realizálhatók, a kedvezményezett valós és tényleges hozzájárulásának kell tekinteni.

5.4.3.3.1.3. A követelések HBSC általi faktorálása ([100–140] millió EUR)

(551) A [100–140] millió EUR összegű követelés faktorálását a(z) […], egy pályázati eljárást követően kiválasztott, a legjobb kötelező érvényű ajánlatot tevő magánbank hagyja jóvá (a (257) preambulumbekezdés c) és f) pontja). A követelések faktorálása csökkenti és csökkenteni fogja a DB Cargónál fennálló költségeket, valamint javítja működőtőkéjét és pénzforgalmát. A német állam ellenőrzésén kívül eső erőforrások rendelkezésre bocsátása miatt a(z) […] által végzett faktorálás támogatásmentes és tényleges saját hozzájárulás forrása.

5.4.3.3.1.4. A személyzet bérköltségeinek és végkielégítésének átcsoportosítása és fedezése ([100–140] millió EUR)

(552) A DB Cargo személyzetének a szerkezetátalakítási terv által kiváltott csökkentésével kapcsolatos költségeket a DB JobService Gmbh hozzájárulása fedezi ((257) preambulumbekezdés, c) és f) pont). A DB-csoporton belüli csökkentésről és átcsoportosításról az illetékes belső szervek állapodtak meg a személyzet pontos létszáma tekintetében, így a DB JobService Gmbh részvétele biztos, meghatározott és pontosan számszerűsített. Ez a hozzájárulás a DB AG előre meghatározott vállalati szabályainak és politikáinak alkalmazásából ered. A DB Cargo azon döntése, hogy igénybe veszi a szolgáltatást, a csoporton belüli önálló döntés, amely valószínűleg nem az állami részvételnek vagy az állam DB AG részvényesekénti minőségében való beavatkozásának tudható be.

(553) Ezenkívül a DB JobService Gmbh házon belüli szolgáltatóként betöltött szerepe hasonló a munkaerő-közvetítő ügynökségekéhez a munkaerőpiacon, az elbocsátott személyzet újrabeosztása tekintetében. A nyújtott szolgáltatás hatókörének, nyújtásának és értékének csoporton belüli jellege nem akadályozza, hogy úgy lehessen tekinteni, hogy a szolgáltatást piaci feltételek mellett nyújtják, mint egy hasonló méretű és tevékenységű magántulajdonú csoport esetében. Ebből következik, hogy ez a hozzájárulási forrás támogatástól mentes, valós és tényleges.

5.4.3.3.1.5. Következtetés

(554) A kedvezményezett és részvényese és faktoringbankja által biztosított források állami támogatástól mentesnek tekinthetők. A Németország által előterjesztett hozzájárulások ténylegesen 2 291 millió EUR-t tesznek ki, és meghaladják a szerkezetátalakítási támogatás 1 914 millió EUR becsült összegét, így a terv költségeihez szükséges finanszírozás 54 %-át adják. A támogatás felső határa a 2022-ben, 2023-ban és a 2024-re tervezett veszteségek maximuma, így arányos maradna, ha a 2024. december 31-én rögzített, a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján még átruházott tényleges veszteségek a DB Cargo saját hozzájárulásának összege alatt maradnának.

([184]) A 2005. március 2-án hozott C(2004) 3955 végleges határozat (82)–(87) és (186)–(187) preambulumbekezdése.

(555) Ezeknek a hozzájárulásoknak azonban valósnak és ténylegesnek is kell lenniük, ami nem valósul meg a szerkezetátalakítási időszak alatt a részesedés-elidegenítésekből vagy eszközértékesítésekből várt [460–560] millió EUR bevétel egésze tekintetében. Még azon rendkívül konzervatív feltételezés mellett is, hogy nem származnának bevételek a DB Cargo által a szerkezetátalakítási időszak alatt végrehajtandó azon értékesítésekből és elidegenítésekből, amelyek tekintetében még nincsenek kellően elkötelezett vevők, a jelenleg biztosított támogatásmentes finanszírozás fennmaradó forrásaiból a költségekhez való tényleges saját hozzájárulás még mindig a teljes összeg 50 %-át tenné ki.

(556) Így teljesül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjában foglalt követelmény, amely szerint a kedvezményezett saját hozzájárulása rendes esetben akkor megfelelő, ha a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át teszi ki, és jelentős.

5.4.3.3.2. Tehermegosztás

(557) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 65–67. pontja szerint, ha az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét, az azzal a hatással járhat, hogy megvédi a részvényeseket és az alárendelt hitelezőket annak a döntésüknek a következményeitől, hogy a kedvezményezettbe befektessenek, ami erkölcsi kockázatot teremthet, és alááshatja a piaci fegyelmet. Következésképpen a veszteségek fedezéséhez csak olyan feltételek mellett nyújtható támogatás, amelyek a meglévő befektetők közötti megfelelő tehermegosztással járnak, és az állami beavatkozásra csak azután kerülhet sor, hogy a veszteségeket teljes mértékben elszámolták és a meglévő részvényeseknek és alárendelt hitelezőknek tulajdonították.

(558) A megfelelő tehermegosztás rendes esetben azt jelenti, hogy az eredeti részvényeseknek, és adott esetben az alárendelt hitelezőknek a veszteségeket teljes mértékben viselniük kell. Az alárendelt hitelezőknek hozzá kell járulniuk a veszteségek viseléséhez, vagy hitel-tőke konverzió, vagy az érintett instrumentumok tőkeösszegének leírása révén. Ezért állami beavatkozásra csak azután kerülhet sor, hogy a veszteségeket teljes mértékben elszámolták és a meglévő részvényeseknek és alárendelt hitelezőknek tulajdonították. Minden esetben, a jogi lehetőségek kimerítésével meg kell akadályozni, hogy a szerkezetátalakítási időszakban forráskiáramlás történjen a kedvezményezettől a tőketulajdonosokhoz vagy alárendelt hitelezőkhöz, kivéve, ha ez aránytalanul hátrányba hozná azokat, akik friss tőkét nyújtottak (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 66. pontja).

(559) Ezenfelül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 67. pontja arról is rendelkezik, hogy „a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét javító bármilyen állami támogatást olyan feltételek mellett kell nyújtani, amelyek az államnak észszerű részesedést biztosítanak a kedvezményezett jövőbeli nyereségéből, a vállalkozás veszteségek levonása után fennmaradó saját tőkéhez viszonyított állami tőkeinjekció összege tekintetében”.

(560) A jelen ügyben a szerkezetátalakítási támogatás nem ösztönzi az erkölcsi kockázatot vagy a kedvezményezett részvényeseinek vagy hitelezőinek javát szolgáló túlzott kockázatvállalást. Valójában nincsenek olyan alárendelt hitelezők, amelyek finanszírozták a DB Cargót, mivel a DB Cargo teljes finanszírozását vállalaton belül, közvetlenül a DB AG pénztári osztályától nyújtották. Ebben a helyzetben a DB Cargo veszteségeit, amelyek elkönyvelését a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás megakadályozta, a DB AG mint egyedüli részvényes *de facto* viselte és viselni fogja 2024 tekintetében, e veszteségeknek a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás végrehajtásával történő átruházása következtében, 2022. december 31-től kezdődően. Ezért nem maradtak a DB AG által viselendő, illetve a DB AG-nak tulajdonított elkönyvelt veszteségek. Számviteli szempontból a veszteségeket nem könyvelték el és nem viselték; a DB Cargo egyedüli részvényese azonban de facto már viselte őket. A veszteségátruházás, a szerkezetátalakítási támogatás és a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás 2024. december 31-től történő felmondása együttesével, amely megakadályozza a DB Cargo nyereségének a DB AG részére történő automatikus átruházását, az ilyen sajáttőke-növelő támogatás megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 66. pontjának.

(561) A szerkezetátalakítási támogatás a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 67. pontjának is megfelel, mivel azon sajáttőke-javulás vizsgálatakor, amelyet a támogatás azáltal idéz elő, hogy megakadályozza, hogy a nettó veszteségek erodálják, Németország, a DB Cargo DB AG-n keresztüli egyedüli részvényese teljes mértékben kihasználja a szerkezetátalakítási terv végrehajtásától és a DB Cargo hosszú távú életképességének helyreállításától várható előnyökből eredő valamennyi potenciális részvényesi hasznot. Ez attól függetlenül így van, hogy a jövőbeli előnyök jövőbeli osztalékok formájában vagy olyan visszatartott nettó eredmény formájában keletkeznek-e, amely növeli a saját tőkét és a közvetett állami részesedés értékét, amelyet a veszteségátruházások 2022 óta növeltek, és 2024-ben is növelni fognak. Ebből következik, hogy a DB AG-n keresztül az állami beavatkozás feltételei Németországnak észszerű részesedést biztosítanak a DB Cargo értékének jövőbeli növekedéséből.

5.4.3.3.3. Következtetés

(562) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a szerkezetátalakítási támogatás arányos, és megfelelő tehermegosztással jár.

5.4.3.4. Az „először és utoljára” elv és a versenytorzulás korlátozása

(563) A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan hatások elkerülése érdekében a támogatás negatív hatásait korlátozni kell, hogy az intézkedés pozitív hatásai kerüljenek túlsúlyba ([185]); ehhez a támogatást nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak kell nyújtani az „először és utoljára” elvvel összhangban, amely tíz évre korlátozza az ilyen jellegű támogatás időtartamát.

(564) A Bizottság csak egy szerkezetátalakítási művelet támogatására engedélyezi a szerkezetátalakítási támogatást, és adott esetben azzal a feltétellel, hogy a szerkezetátalakítási támogatás korábbi nyújtását vagy a szerkezetátalakítási terv befejezését vagy leállítását követően több mint tíz év telt el ([186]). A Bizottság engedélyez kivételeket e szabály alól abban az esetben, ha a szerkezetátalakítási támogatásra mint egyetlen szerkezetátalakítási művelet egyik elemére megmentési támogatást követően kerül sor ([187]).

5.4.3.4.1.1. Az „először és utoljára” elv

(565) A szerkezetátalakítási támogatás a kedvezményezettnek csak egy szerkezetátalakítási műveletét támogatja. A német hatóságok megerősítették, hogy a kedvezményezett a múltban nem részesült megmentési, szerkezetátalakítási vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban, és nem tartozik olyan nagyobb vállalkozáscsoporthoz, amely ilyen támogatásban részesülhetett volna. A DB Cargo múltbeli pénzügyi helyzetére vonatkozó bizottsági értékelés, valamint a korábbi megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásról és az ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásról szóló bizottsági nyilvántartás megerősíti ezt az állítást. Ezért a szerkezetátalakítási támogatás tiszteletben tartja az „először és utoljára” elvet.

(566) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 74. pontja értelmében az „először és utoljára” elv kiterjed a csoportra is abban az értelemben, hogy ha egy vállalkozáscsoport megmentési, szerkezetátalakítási vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban részesült, a Bizottság rendszerint nem engedélyez további megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatást a csoportnak vagy a csoporthoz tartozó vállalkozásoknak, kivéve akkor, ha eltelt 10 év a támogatás nyújtása, a szerkezetátalakítási időszak befejeződése vagy a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának leállítása óta, attól függően, hogy ezek közül melyik a legutóbbi. A tagállamoknak továbbá bizonyítaniuk kell, hogy amennyiben egy vállalkozáscsoporthoz tartozó vállalkozás megmentési, szerkezetátalakítási vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban részesült, azonban a csoport egésze, illetve a csoporthoz tartozó egyéb vállalkozások jogosultak maradnak megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra, a csoport vagy a csoporthoz tartozó egyéb vállalkozások nem adják át a támogatást a támogatás korábbi kedvezményezettjének.

(567) A DB-csoportot illetően a német hatóságok megerősítették, hogy a kedvezményezett anyavállalata és testvérvállalatai a múltban nem részesültek megmentési támogatásban, szerkezetátalakítási támogatásban vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban. A korábbi megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásról, valamint az ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásról szóló bizottsági nyilvántartás megerősíti ezt az állítást. Ezért a megmentési támogatás tiszteletben tartja az „először és utoljára” elvet.

5.4.3.4.1.2. A versenytorzulás korlátozása

(568) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatás iránymutatás 76. és azt követő pontjai szerint szerkezetátalakítási támogatás nyújtásakor versenytorzulást korlátozó intézkedéseket kell hozni, hogy a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat, és hogy a pozitív hatások túlszárnyalják a kedvezőtleneket. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 87–93. pontjában kifejtettek szerint a versenyjogi intézkedéseket a támogatás torzító hatásával arányosan kell kidolgozni és meghatározni. A releváns tényezők közé tartozik különösen a támogatás összege és jellege és azok a feltételek és körülmények, amelyek mellett a támogatást nyújtották, a saját hozzájárulás és a tehermegosztás mértéke, a DB Cargo mérete és a piacon betöltött relatív jelentősége, valamint az érintett piac jellemzői. A versenytorzulást korlátozó intézkedések nem ronthatják a kedvezményezett lehetőségeit az életképesség helyreállítására, és nem történhetnek a fogyasztók és a verseny kárára.

([185]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának f) alpontja.
([186]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontja.
([187]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának a) alpontja.

(569) Végül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 122. pontja emlékeztet arra, hogy a kedvezményezett köteles teljes mértékben végrehajtani a szerkezetátalakítási tervet, és eleget tenni a Bizottság támogatást engedélyező határozatában megállapított minden egyéb kötelezettségnek. Amint azt a 4.1.5. szakasz részletesen kifejti, Németország kötelezettséget vállal arra, hogy a DB Cargo a következő, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket hajtja végre […]: i. részesedések értékesítése (a 4.1.5.1.2. szakaszban leírtak szerint), ii. a kapott állami támogatás reklámozásának tilalma (lásd a (301) preambulumbekezdést), iii. felvásárlási tilalom (lásd a 4.1.5.1.1. szakaszt), iv. bizonyos termelési volumen kiszervezésére vonatkozó kötelezettségvállalás (lásd a 4.1.5.2. szakaszt), v. a DB Cargo termelési volumenének korlátozására vonatkozó kötelezettségvállalás (lásd a 4.1.5.3. szakaszt), valamint vi. mozdonyok értékesítése (lásd a 4.1.5.4. szakaszt). A DB Cargónak tehát hivatalból, kellő gondossággal és időben végre kell hajtania az érintett intézkedéseket.

(570) Ezen intézkedések megfelelő kidolgozásának értékelése során figyelembe kell venni a DB Cargo számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás versenyre gyakorolt hatását a jelen ügyben teljesített saját hozzájárulás és tehermegosztás mértékének fényében. Ami a saját hozzájárulást illeti, a különböző források és eszközök jellege és összege azt a következtetést támasztja alá, hogy a támogatás arányos, ugyanakkor megmutatja a jelenlegi részvényes bizalmát a DB Cargo működésének a szerkezetátalakítására is figyelemmel történő folytatása iránt. Emellett biztosított a megfelelő tehermegosztás, mivel a meglévő részvényes (többek között a támogatási intézkedés révén) viselte a DB Cargo veszteségeit, a DB Cargo nem rendelkezik alárendelt adóssággal, és az állam a DB AG-n keresztül jogosult arra, hogy észszerű részesedést kapjon a DB Cargo jövőbeli értéknövekedéséből.

(571) Ami a támogatás összegét és jellegét illeti (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 88. pontja), a Bizottság megjegyzi, hogy a nyereség- és veszteségátruházási megállapodás keretében 2022 óta átruházott veszteségek összesen mintegy 1 914 millió EUR-t tesznek ki (lásd: táblázat). Még ha összességében jelentős is, és a DB Cargo 2024-ben várható éves bevételeiből […]-t (lásd a (282) preambulumbekezdés 21. táblázatát) tesz ki, az évente átruházott veszteségeket külön-külön összehasonlítva az adott év éves bevételével (a (282) preambulumbekezdésben szereplő 21. táblázat) vagy a teljes eszközállománnyal (22. táblázat), ez a jelentőség csökken: 2022-ben a bevételek […] %-ának, 2023-ban […] %-ának, 2024-ben pedig […] %-ának, 2022-ben az összes eszköz […] %-ának, 2023-ban […] %-ának, 2024-ben pedig […] %-ának felel meg. Figyelembe véve a vasúti árufuvarozás részarányát a teljes németországi árufuvarozási piacon (31. táblázat), vagy akár a németországi vasúti árufuvarozási piac dimenzióját is, amely a becslések szerint 2022-ben mintegy 6,3 milliárd EUR bevételt termelt, ami 2021-hez képest növekedést jelent (amint azt a 10. ábra mutatja), a támogatás összege nem tűnik túlzottnak.

10. ábra

A német vasúti piac bevételeinek alakulása milliárd EUR-ban (vasúti árufuvarozás szürkével/az oszlopok tetején)

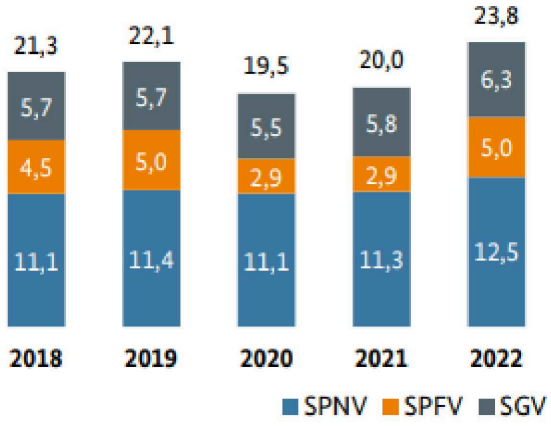


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Forrás: *Szövetségi Hálózati Ügynökség (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023,* Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 [bundesnetzagentur.de], *legutóbbi hozzáférés: 2024. október 10.)*

(572) A Bizottság megjegyzi, hogy a DB Cargo a Németországban nyújtott árufuvarozási szolgáltatások mintegy 8,5 %-áért felel (2022-ben, ez a részesedés viszonylag állandó, a korábbi években körülbelül 10 %-os vagy annál kisebb arányokkal). A vasúti árufuvarozás szűkebb gazdasági tevékenysége tekintetében a németországi piaci részesedése az összes (egyes kocsi, kombinált közúti és vasúti fuvarozási és irányvonatos) szegmenst együttvéve 2022-ben jelentősebb, 43 % körül volt. A DB Cargo vasúti árufuvarozási tevékenységből való részesedése azonban folyamatosan csökken, és más szolgáltatók nagyobb részesedést szereztek ((26) preambulumbekezdés). Ezenkívül, a belső piacon zajló vasúti árufuvarozási tevékenységek szélesebb földrajzi hatályát figyelembe véve, a DB Cargo több más tagállamban is nyújt árufuvarozási szolgáltatásokat, és ezekben az országokban […] % és […] % közötti piaci részesedéssel rendelkezik. Mindazonáltal, amint azt a 2. ábra mutatja, a DB Cargo összességében 22 % körüli piaci részesedéssel rendelkezik, amely az elmúlt években folyamatosan csökkent, szűkítve a DB Cargo piaci pozícióját. Ezenkívül Németország mellett a DB Cargo csak két másik tagállamban, nevezetesen […]-ban/-ben ér el jelentős piaci részesedést (lásd a (26) és (27) preambulumbekezdést, valamint a 2. táblázatot és a 12. táblázatot). A különböző üzleti szegmenseket (egyes kocsi, kombinált közúti/vasúti fuvarozás és irányvonatok) figyelembe véve a DB Cargo szinte monopolhelyzetben van a németországi egyes kocsi piacon, miközben jelentős, […] % és […] % közötti piaci részesedéssel rendelkezik az irányvonatok és a kombinált fuvarozás szegmensében (lásd a 3. táblázatot). A Szövetségi Hálózati Ügynökség jelentése szerint ugyanis a DB Cargo 2023-ban a 39,3 %-át birtokolta a viszonylag diverzifikált teljes németországi vasúti árufuvarozási piacnak, amelybe az egyes kocsi szegmenst is bele kell érteni, amelyben a nagy számú vasúti árufuvarozó többsége nem aktív (3. táblázat).

11. ábra

A németországi vasúti árufuvarozási piac 2023-ban

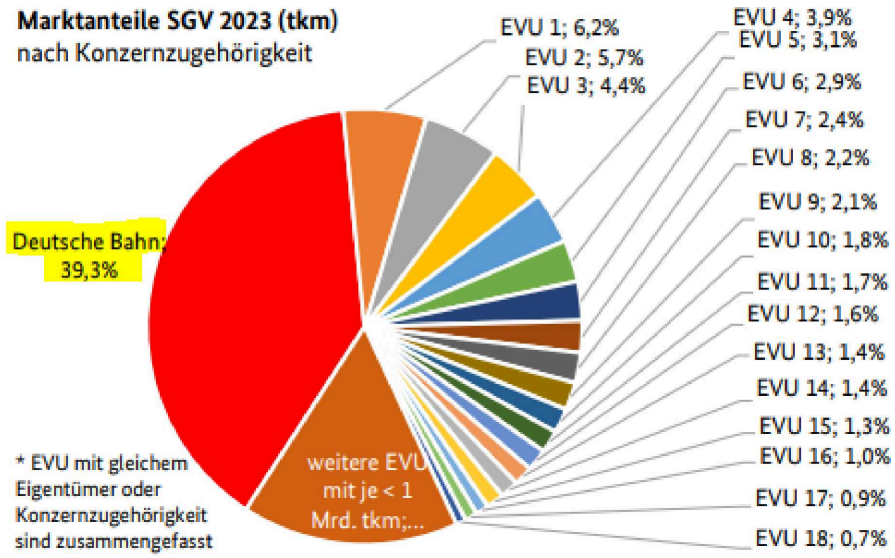


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Forrás: Szövetségi Hálózati Ügynökség (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024, (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), legutóbbi hozzáférés: 2024. október 10.).

(573) Figyelembe véve a támogatás összegét és jellegét, a saját hozzájárulás és a tehermegosztás mértékét, valamint a DB Cargo piaci pozícióját (lásd az (570)–(572) preambulumbekezdést), a Bizottság értékelni fogja a Németország által előterjesztett, a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelőségét.

5.4.3.4.1.2.1. Strukturális intézkedések

A részesedések értékesítése

(574) A (305) és az azt követő preambulumbekezdésekben ismertetett részesedésértékesítés életképes üzletágakban fennálló üzleti érdekeltségeknek a vállalkozás folytatásának elve alapján történő elidegenítésére vonatkozik. A(z) […] elidegenítései különösen a DB Cargo közvetett ellenőrzése alá tartozó leányvállalatok elidegenítésére vonatkoznak (lásd a (324) preambulumbekezdést). Amint azt Németország bizonyította, a társaságok hagyományosan nyereségesek voltak (lásd a 30. táblázatot), így a DB Cargo-csoport kilépése azonnal új lehetőségeket nyitna meg a versenytársak számára, amint azt a potenciális vevők által már mutatott érdeklődés is igazolja (lásd a (325) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi, hogy az elidegenítések nemcsak Németországot ([…]), hanem […]-t is érintik, ahol a DB Cargo-csoport jelentős piaci részesedéssel rendelkezik.

(575) Ezenkívül több mint […] elidegenítése hagyományosan nyereséges üzletágakat érint, amint azt a táblázat is mutatja.

(576) Ami a(z) […] elidegenítését illeti, folyamatban van az átvilágítási eljárás (lásd a (325) preambulumbekezdés c) pontját), ezért az ezen eszközök iránti érdeklődés a DB Cargo-csoport versenytársainak potenciális lehetőségeit mutatja. Ez az elidegenítés is életképes üzletágakat érint, bár a(z) […] 2023-ban veszteséget termelt.

(577) Továbbá, amennyiben a kötelezettségvállalást 2026. december 31-ig nem hajtják végre teljes mértékben, a Bizottság feladata lesz annak értékelése, hogy a megvalósított alternatívák hasonló méretűek és hatásúak-e.

A mozdonyok értékesítése

(578) A részesedések értékesítése mellett a DB Cargo a (318) preambulumbekezdésben leírtak szerint jelentős számú mozdony elidegenítését is tervezi. A mozdonyok értékesítése legfeljebb […] mozdonyra vonatkozik, ami számottevő.

(579) E tekintetben a mozdonyok elidegenítése csökkenti a DB Cargo árufuvarozási szolgáltatások nyújtására vonatkozó kapacitását és e szolgáltatásnyújtásra való képességét, ezért negatív hatással van a DB Cargo versenyképességére. Ezenkívül a mozdonyokat versenytársaknak értékesítik, amelyek növelik versenyképességüket a DB Cargóhoz képest. Végezetül a Bizottság azt is megjegyzi, hogy az érintett mozdonyokat az irányvonatok és a kombinált fuvarozás szegmensében használják, amely szegmensekben a DB Cargo intenzívebb versennyel szembesül.

(580) A Németország által vállalt ezen intézkedés tervezett végrehajtása és fokozatos bevezetése nem veszélyezteti az intézkedés hatékonyságának pozitív értékelését. Közelebbről: biztosítékokat nyújtanak arra vonatkozóan, hogy a DB Cargo nem kényszerül arra, hogy a mozdonyok piaci értékének több mint […] %-át elveszítse amiatt, hogy 2026-ig köteles azokat az előírt határidőn belül értékesíteni. A piaci érték alatti kényszerértékesítés viszont indokolatlanul csökkentené a DB Cargo rendelkezésre álló saját forrásait, ami különösen egy, a vázoltaknak megfelelő pesszimista forgatókönyv szerint lenne jelentős. Továbbá, amennyiben a mozdonyok értékesítését az említett időpontig nem hajtják végre teljes mértékben, a Bizottság feladata lesz annak értékelése, hogy a megvalósított alternatívák hasonló méretűek és hatásúak-e.

5.4.3.4.1.2.2. Magatartási jellegű intézkedések

A termelési volumen korlátozása

(581) A (317) preambulumbekezdésben leírtak szerint a DB Cargo nem fog meghaladni bizonyos termelési volumeneket. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a kötelezettségvállalás a szerkezetátalakítási időszak végéig, azaz 2026. december 31-ig valójában mintegy […] %-os termelésivolumen-csökkenést eredményez a DB Cargo által 2022-ben nyújtott szolgáltatások teljesítményéhez képest. A szállítási teljesítmény e csökkenése azon a földrajzi területen, ahol a DB Cargo a legaktívabb, abszolút értékben és a fortiori relatív értelemben is jelentős. A DB Cargo ugyanis növekvő piacra számít az elkövetkező években (lásd a (279) preambulumbekezdést). A várhatóan növekvő piaci kereslettel számoló forgatókönyv szerint a DB Cargo volumenkorlátja jelentősebb mértékben csökkenti a DB Cargo piaci jelenlétét, mint stagnáló vagy csökkenő kereslet esetén. A volumen ilyen csökkenése valószínűleg a szerkezetátalakítási időszak vége után bekövetkező, késleltetett hatásokkal jár, növelve vagy felgyorsítva a DB Cargo Németországban nyújtott összes vasúti árufuvarozási szolgáltatáson belüli részarányának megfigyelt és rendszeres éves csökkenését.

A termelési volumenek kiszervezése

(582) A volumenkorlát mellett a DB Cargo ki is szervez termelést harmadik személy üzemeltetőknek (lásd a (314) preambulumbekezdést). Bár ez az intézkedés önmagában nem befolyásolja a DB Cargo nominális értéken vett piaci jelenlétét, mivel a termelést csak úgy szerveznék ki, hogy továbbra is a DB Cargo rendelkezik az ügyfelekkel kötött szerződésekkel, a versenytársak számára ezzel együtt is lehetőséget biztosít arra, hogy a jövőben kiterjesszék jelenlegi üzleti tevékenységüket, és fokozzák a versenyt. Ennek az az oka, hogy a kiszervezés negatív hatással lesz a DB Cargo kapacitáskihasználására, ha a kapacitás nem csökken. Ezenkívül a nyújtott szolgáltatásokból származó többletbevételek mellett a kiszervezési szerződések keretében teljesítő versenytársak számára lehetőségek is felmerülhetnek, ha az ügyfelek elégedettek a nyújtott szolgáltatásokkal.

Reklámozási és felvásárlási tilalom

(583) Ezenkívül a DB Cargo üzleti növekedését akadályozza a felvásárlási tilalom is, amely arra kötelezi a társaságot, hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt tartózkodjon bármely társaság üzletrészének megszerzésétől, kivéve, ha ez a DB Cargo hosszú távú életképességének biztosításához szükséges ((302) preambulumbekezdés). Németország nem mutatott be olyan tervezett felvásárlást, amely ebben a szakaszban megfelelne a nélkülözhetetlenség feltételének. Minden olyan felvásárlást, amelyet Németország nélkülözhetetlennek tart a DB Cargo hosszú távú életképességének jövőbeli biztosításához, be kell jelenteni a Bizottságnak, és megfelelően meg kell indokolni, ugyanakkor tartózkodni kell annak végrehajtásától mindaddig, amíg a Bizottság meg nem erősíti, hogy a felvásárlás szükséges a DB Cargo hosszú távú életképességének támogatásához.

(584) Tekintettel arra, hogy a DB Cargo a szerkezetátalakítási terv végéig csökkenti szállítási teljesítményét, kiszervezi szolgáltatásait, és a versenytársak, illetve a sajátjait kiegészítő termékeket vagy szolgáltatásokat nyújtó beszállítók külső felvásárlása révén történő növekedést illetően további korlátozás vonatkozik rá, a versenyjogi intézkedések biztosítják, hogy a DB Cargo felvásárlások révén ne nyerje vissza piaci részesedését, ne vállaljon szükségtelen kockázatokat, és az erőforrásokat a szerkezetátalakítás befejezésére összpontosítsa. Ezért a DB Cargo – a versenytársakkal ellentétben – felvásárlások révén nem terjeszkedhet, amit a szerkezetátalakítási támogatás közvetetten lehetővé tenne.

(585) Végezetül a DB Cargo tartózkodni fog attól is, hogy az állami támogatást versenyelőnyként reklámozza a termékek és szolgáltatások forgalmazása során ((301) preambulumbekezdés).

(586) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Németország által javasolt, versenytorzulást korlátozó intézkedések alkalmasak a szerkezetátalakítási támogatás negatív hatásainak csökkentésére.

5.4.3.5. A DB Cargo vagy leányvállalatai számára a szerkezetátalakítási időszakban nyújtott támogatás.

(587) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 127. és 130. pontja értelmében a szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott bármilyen más támogatások – még a már engedélyezett program keretében nyújtottak is – befolyásolhatják a Bizottságnak a versenytorzulást korlátozó intézkedések szükséges mértékére vonatkozó értékelését. A Bizottságnak figyelembe kell vennie az ilyen támogatást a szerkezetátalakítási támogatás értékelésekor, és biztosítania kell, hogy az ilyen egyéb támogatásokkal ne lehessen megkerülni a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeit.

(588) Németország jelezte a kedvezményezettnek a szerkezetátalakítási időszak alatt nyújtott vagy nyújtani tervezett támogatást, és arról tájékoztatott, hogy a DB Cargo a szerkezetátalakítási időszak végéig 2019-től hatályos, a vasúti ágazat egészére általánosan alkalmazandó vagy kifejezetten a vasúti árufuvarozásra vonatkozó 29 program keretében kap vagy fog kapni támogatást 12 tagállamból, nevezetesen Franciaországból, Olaszországból, Ausztriából, Hollandiából, Svédországból, Belgiumból, Csehországból, Németországból, Lengyelországból, Magyarországról, Spanyolországból és Dániából. A tényleges vagy várható összegek: 337,7 millió EUR (2023), 340 millió EUR (2024), 502,9 millió EUR (2025) és 502,5 millió EUR (2026).

(589) A Bizottság meggyőződött arról, hogy a 12 tagállam által a kedvezményezett javára nyújtott vagy nyújtani tervezett egyedi támogatás különösen az energiaköltségek vagy a pályahasználati díjak csökkentéséhez, illetve a vasúti árufuvarozás olyan támogatásához kapcsolódik, amely általában más árufuvarozási szolgáltatóknak is a rendelkezésére áll, jóllehet a közúti fuvarozás kivételével. Az ilyen egyedi támogatás *de iure* vagy *de facto* nem minősül ad hoc támogatásnak. A nyereség- és veszteségátruházási megállapodás formájában nyújtott szerkezetátalakítási támogatási eszköz kialakítása és történeti háttere, valamint a szóban forgó programok időrendje és földrajzi sokfélesége miatt nem nyilvánvaló, hogy a szóban forgó, ilyen sok különböző tagállam által nyújtott vagy nyújtani tervezett egyedi támogatások célja vagy hatása a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek megkerülése, különösen a tervet támogató szerkezetátalakítási támogatás összegének mesterséges csökkentése révén. A jelen ügy körülményei között tehát nem helyénvaló úgy tekinteni, hogy az érintett tagállamokban a versenytorzulást csökkentő további intézkedések megfelelőek.

(590) Amint az a 5.4.2.1. szakaszban említésre került, az árufuvarozás dekarbonizációja kiemelkedő fontosságú az Unió zöld megállapodása szempontjából, és a DB Cargo által nyújtott szolgáltatások jellegükből eredő költséghátrányban vannak a tehergépjárművekkel végzett közúti fuvarozáshoz képest. A 29 szóban forgó program részben kezeli ezeket a költséghátrányokat, és elvben az előírt támogathatósági feltételeknek megfelelő vasúti árufuvarozók rendelkezésére áll. E tekintetben a DB Cargo stabil sajáttőke-helyzetet fog fenntartani a szerkezetátalakítási terv teljes időtartama alatt, és feltéve azt is, hogy a tervet megfelelően és időben végrehajtják, a Bizottság nem emel kifogást azzal szemben, hogy a DB Cargo továbbra is részesüljön a szóban forgó programok előnyeiből, a bennük foglalt vonatkozó feltételeknek való megfelelés sérelme nélkül, amit az érintett tagállamoknak kell értékelniük.

(591) A Bizottság felkéri Németországot, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 130. pontjával összhangban tájékoztassa a kedvezményezett részére a szerkezetátalakítási időszak alatt a jövőben nyújtandó támogatásról, beleértve a jóváhagyott programok alapján nyújtott támogatást is, azon egyedi támogatás mellett, amelyről Németország az (588) preambulumbekezdésben említettek szerint tájékoztatta a Bizottságot.

5.4.3.6. Átláthatóság

(592) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának g) alpontja értelmében biztosítani kell, hogy a tagállamok, a Bizottság, a gazdasági szereplők és a nyilvánosság könnyen hozzáférjenek az összes vonatkozó jogszabályhoz és az odaítélt támogatással kapcsolatos összes információhoz. Ez azt jelenti, hogy Németországnak tiszteletben kell tartania a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 96. pontjában meghatározott átláthatósági rendelkezéseket. A Bizottság megjegyzi, hogy Németország vállalja, hogy tiszteletben tartja ezeket a kötelezettségeket. A vonatkozó információkat a következő weboldalon teszik közzé:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) A Bizottság szükségesnek tartja, hogy Németország e határozat elfogadásától kezdve a szerkezetátalakítási időszak végéig hathavonta rendszeresen jelentést nyújtson be a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. Ezek a jelentések meghatározzák különösen a szerkezetátalakítási támogatásként vagy saját hozzájárulásként vállalt finanszírozás tényleges kifizetésének időpontjait és összegeit, a kedvezményezettnek vagy leányvállalatainak – beleértve a jóváhagyott programok keretében is – nyújtani tervezett jövőbeli támogatást, a versenytorzulást csökkentő intézkedések végrehajtásának állását, a szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályájától való esetleges eltéréseket, a költségeknek a szerkezetátalakítási intézkedésekkel elért visszafogását vagy csökkentését, az ezen intézkedésekkel elért megnövekedett nyereséget, valamint adott esetben a Németország, a DB AG vagy a kedvezményezett által saját hatáskörükön belül tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedéseket. Németországnak az ilyen jelentések benyújtására vonatkozó kötelezettségét e határozat 4. cikke állapítja meg.

(594) Emellett a Bizottság emlékezteti Németországot azon kötelezettségére, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 131. pontjával összhangban éves jelentéseket nyújtson be a Bizottságnak, és jelentést tegyen a DB Cargo vagy leányvállalatai számára a szerkezetátalakítási időszak alatt a belső piacon nyújtott valamennyi támogatásról, beleértve a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 129. pontjával összhangban egy jóváhagyott programnak megfelelően nyújtott támogatásokat is.

5.4.4. *A pozitív és negatív hatások kiegyensúlyozása*

(595) Egy gondosan megtervezett állami támogatási intézkedésnek biztosítania kell, hogy az intézkedés hatásainak általános egyensúlya pozitív legyen; ehhez el kell kerülnie azt, hogy a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben hátrányosan befolyásolják.

(596) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeket a szerkezetátalakítási támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor vizsgál, biztosítva, hogy a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődése ne befolyásolja a közös érdekkel ellentétes mértékben hátrányosan a kereskedelmi feltételeket. Amint azt az 5.4.3.1., 5.4.3.2. és 5.4.3.3. alszakasz kifejti, a szerkezetátalakítási támogatás ösztönző hatással bír, szükséges, megfelelő és arányos. Emellett megfelelő biztosítékok állnak rendelkezésre a versenytorzulások korlátozására, beleértve az átláthatóságot (5.4.3.4. és 5.4.3.6. alszakasz), valamint a szerkezetátalakítási támogatás negatív hatásait csökkentő megfelelő versenyjogi intézkedéseket (5.4.3.4. alszakasz).

(597) Következésképpen a szerkezetátalakítási támogatásnak a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődésére gyakorolt pozitív hatása felülmúlja a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt esetleges negatív hatásokat, ezért nem érinti azokat hátrányosan a közös érdekkel ellentétes mértékben.

6. **KÖVETKEZTETÉS**

(598) A Bizottság megállapítja, hogy Németország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével valósította meg a szóban forgó támogatást. A fenti megállapítások fényében azonban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelel a belső piaccal való összeegyeztethetőség megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott feltételeinek, feltéve, hogy a DB Cargo teljes mértékben végrehajtja a szerkezetátalakítási tervben előírt és/vagy Németország által vállalt intézkedéseket. A támogatás előmozdítja egy gazdasági tevékenység fejlődését, és nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. Ezért a támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Deutsche Bahn csoporton belüli szolgáltatásainak a DB Cargo AG részére történő nyújtásából, a Deutsche Bahn Treasury által a DB Cargo AG-nak nyújtott hitelfinanszírozásból, a DB Cargo AG által alkalmazott köztisztviselők díjazásának részleges fedezéséből, valamint a DB Cargo AG éves veszteségeinek a Deutsche Bahn AG és a DB Cargo AG között 2012. október 25-én megkötött és később meghosszabbított nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján 2021. december 31-ig történő átruházásából álló intézkedések nem minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

2. cikk

(1) A DB Cargo AG éves veszteségeinek a Deutsche Bahn AG és a DB Cargo AG között 2012. október 25-én megkötött és később meghosszabbított nyereség- és veszteségátruházási megállapodás alapján a 2022. január 1. és 2024. december 31. közötti időszakban történő átruházása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A támogatást az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtották.

(2) Az (1) bekezdésben említett támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, az e határozat 3. cikkében meghatározott feltételekre és az e határozat 4. cikkében meghatározott kötelezettségekre is figyelemmel.

3. cikk

Németország biztosítja, hogy a DB Cargo AG vagy adott esetben a Deutsche Bahn AG a szerkezetátalakítási tervben foglalt határidőkön belül, vagy adott esetben legkésőbb a szerkezetátalakítási időszak végéig, azaz 2026. december 31-ig maradéktalanul végrehajtsa a DB Cargo AG szerkezetátalakítási tervében foglalt intézkedéseket, valamint a versenytorzulást korlátozó kapcsolódó intézkedéseket.

4. cikk

Németország az e határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében előirányzott vagy már meghozott intézkedésekről.

Ezt követően Németország a szerkezetátalakítási időszak végéig, 2026. december 31-ig hathavonta rendszeresen jelentést nyújt be a Bizottságnak a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. Ezek a jelentések meghatározzák különösen a kedvezményezett saját hozzájárulásaként vállalt finanszírozás tényleges kifizetésének időpontjait, a DB Cargónak vagy leányvállalatainak – beleértve a jóváhagyott programok keretében is – nyújtani tervezett jövőbeli támogatást, az e határozatban megállapított feltételek teljesítése előrehaladásának állását, a szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályájától való esetleges eltéréseket, a költségeknek az operatív szerkezetátalakítási intézkedésekkel elért visszafogását vagy csökkentését, az ezen intézkedésekkel elért megnövekedett nyereséget, valamint a Németország, vagy adott esetben a DB Cargo AG vagy a Deutsche Bahn AG által tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedéseket.

5. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2024. november 29-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök