Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/1167

2025 6 30

# KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2025/1167

## 2024 m. lapkričio 29 d.

## dėl valstybės pagalbos SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), kurią Vokietija suteikė įmonei „DB Cargo“

*(pranešta dokumentu Nr. C(2024) 8610)*

**(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)**

**(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į sprendimą, kuriuo Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl priemonių, nustatytų byloje SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) ([2]) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

### 1. PROCEDŪRA

(1) 2018 m. balandžio 19 d. Komisija gavo skundą dėl įtariamos valstybės pagalbos, suteiktos įmonei „DB Cargo Aktiengesellschaft“ (toliau – įmonė „DB Cargo“) ([3]).

(2) 2022 m. sausio 31 d. raštu (toliau – sprendimas pradėti procedūrą), gavusi įvairių jame apibūdintų skundo pateikėjo ir Vokietijos pareiškimų, visų pirma po to, kai 2018 m. rugsėjo 20 d. perdavė skundą kartu su pirmuoju prašymu pateikti informaciją, Komisija informavo Vokietiją, kad nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl keturių įmonei „DB Cargo“ skirtų priemonių.

(3) 2022 m. rugpjūčio 19 d. sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([4]). Komisija paragino Vokietijos valdžios institucijas ir suinteresuotąsias šalis per vieną mėnesį pateikti pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimą.

(4) 2022 m. balandžio 21 d. raštu Vokietijos valdžios institucijos pateikė Komisijai pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. Be to, 2023 m. gegužės 17 d., birželio 8 d., liepos 25 d., rugpjūčio 28 d., rugsėjo 26 d. ir spalio 23 d. Vokietija pateikė papildomų pastabų ir informacijos. 2024 m. kovo 13 d., birželio 10 d. ir liepos 1 d. Vokietija pateikė papildomos informacijos.

([1]) 2022 m. sausio 31 d. Komisijos sprendimas C(2022) 639 *final* byloje SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Įtariamos valstybės pagalbos priemonės, palankios įmonei „DB Cargo“.
([2]) OL C 316, 2022 8 19, p. 20.
([3]) Skundo pateikėjo tapatybė yra konfidenciali.
([4]) Žr. 1 išnašą.

(5) 2022 m. rugsėjo 19 d. Komisija gavo Europos krovinių vežimo geležinkeliais asociacijos (ERFA), privačių ir nepriklausomų krovinių vežimo geležinkeliais bendrovių interesams atstovaujančios Europos organizacijos, ir skundo pateikėjo pastabas. 2022 m. lapkričio 18 d. Komisija išsiuntė suinteresuotųjų šalių pastabas Vokietijos valdžios institucijoms, ragindama jas pateikti savo pastabas, kurios buvo pateiktos 2023 m. sausio 18 d. raštu.

(6) 2022 m. liepos 26 d. raštu Komisija paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos ir paaiškinimų, o Vokietija į jį atsakė 2022 m. rugsėjo 26 d. raštu. Komisija 2023 m. rugpjūčio 1 d. ir rugsėjo 27 d. raštais (į kuriuos Vokietija atsakė 2023 m. spalio 31 d. ir lapkričio 9 d. raštais) paprašė Vokietijos pateikti papildomos informacijos. Komisija taip pat pateikė prašymus 2024 m. gegužės 15 d., 2024 m. rugsėjo 5 d. ir 2024 m. lapkričio 17 d. raštais, į kuriuos Vokietija atsakė 2024 m. birželio 10 d., rugsėjo 5 d. ir 27 d. ir 2024 m. lapkričio 1 d., 21 d., 22 d., 23 d. ir 25 d. raštais.

(7) Komisijos tarnybos susitiko su Vokietijos valdžios institucijomis, be kita ko, 2023 m. šiomis dienomis: vasario 24 d., balandžio 19 d., gegužės 12 d., birželio 30 d., liepos 28 d., rugpjūčio 18 d., rugpjūčio 29 d., rugsėjo 21 d., lapkričio 21 d., gruodžio 20 d. ir 2024 m. šiomis dienomis: kovo 13 d., balandžio 30 d., birželio 13 d., liepos 5 d., liepos 11 d., rugsėjo 12 d. ir 19 d., lapkričio 19 d. ir 25 d.

(8) 2024 m. lapkričio 21 d. raštu Vokietijos Federacinės Respublikos vyriausybė išimties tvarka sutiko atsisakyti teisių, suteiktų SESV 342 straipsniu kartu su Tarybos reglamento Nr. 1/1958 3 straipsniu, ir sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas ir apie jį būtų pranešta anglų kalba pagal Sutarties 297 straipsnį.

## 2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

### 2.1. „DB Cargo“: įmonės istorija, struktūra ir taisyklės

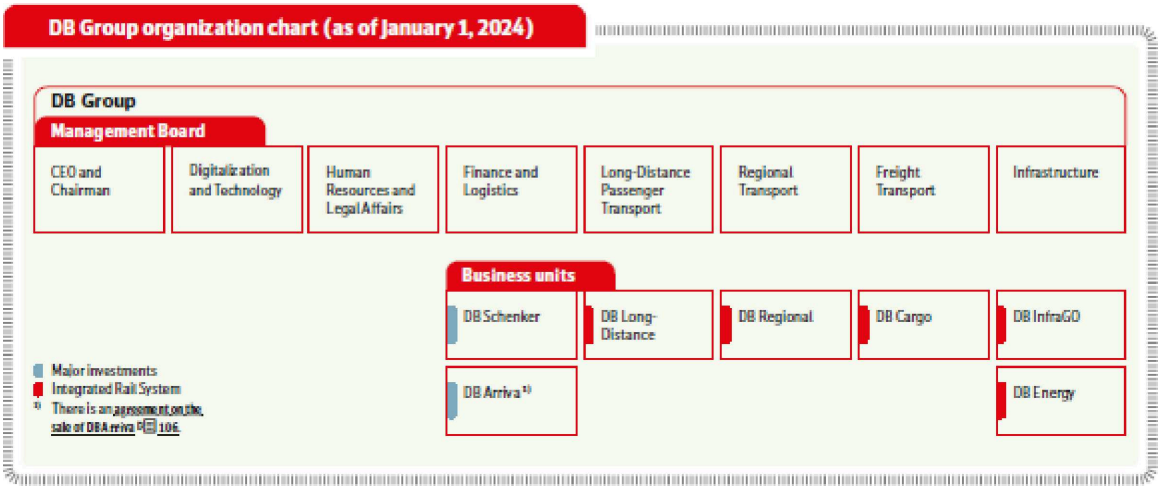
(9) Įmonė „DB Cargo“, kurios pagrindinė būstinė yra Maince (Vokietija), yra krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėja. Ji teikia krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas 17 valstybių, įskaitant valstybes nares. Pati įmonė „DB Cargo“ vidaus rinkoje veikia per Vokietijos patronuojamąsias įmones, pavyzdžiui, „TFG Transfracht GmbH“, taip pat per tarptautines patronuojamąsias įmones, be kita ko, kitose valstybėse narėse, pavyzdžiui, „DB Cargo Belgium BV“, „DB Cargo Scandinavia A/S“, „DB Cargo France SAS“, „DB Cargo Nederland N.V.“, „DB Cargo Polska S.A.“ ar „Transfesa Logistics, S.A.“ (Ispanija) (toliau visos kartu – įmonių grupė „DB Cargo“) ([5]).

(10) Įmonė „DB Cargo“ yra įmonės „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ (toliau – įmonė „DB AG“) patronuojamoji įmonė. Įmonė „DB AG“ yra kontroliuojančioji bendrovė ir daugelio Vokietijos ir tarptautinių patronuojamųjų įmonių, be kita ko, įmonės „DB Cargo“, patronuojančioji įmonė (įmonė „DB AG“ ir visos jai priklausančios įmonės toliau – įmonių grupė DB). Įmonių grupė DB veikia nacionalinio ir tarptautinio krovinių ir keleivių vežimo, logistikos ir papildomų geležinkelių transporto paslaugų srityje. 1 pav. pateikiamas supaprastintas įvairių įmonių grupės DB operacijų vaizdas.

([5]) Kalbant apie 1 priemonę (žr. 39 skirsnį), remiantis Vokietijos pateikta informacija, pelno arba nuostolio perkėlimo apskaičiavimo pagrindas yra įmonės „DB Cargo AG“ *Ergebnis nach Steuern* (pelnas atskaičius mokesčius). Į bendrovės „DB Cargo AG“ pelną po apmokestinimo taip pat įskaičiuojamas Vokietijos patronuojamųjų įmonių pelnas po apmokestinimo. Be įmonės „DB Cargo AG“, atsižvelgiama į toliau išvardytas Vokietijos patronuojamąsias įmones:
— „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 pav.*

**Įmonių grupės DB struktūra**




*Šaltinis: „Deutsche Bahn“ integruota 2023 m. metinė ataskaita.*

(11) Nuo pat įsteigimo 1994 m. įmonė „DB AG“ visiškai priklauso Vokietijos federacinei valstybei. Be kitų veiklos krypčių, įmonė „DB AG“ kontroliuoja įmonių grupės DB krovinių vežimo geležinkeliais veiklą. Metams bėgant įmonė „DB AG“ valdė krovinių vežimo geležinkeliais veiklą vykdžiusios įmonės akcijų paketą, kuris svyravo nuo 92 % iki 100 %; nuo 2011 m. įmonei „DB AG“ priklauso 100 % krovinių vežimo geležinkeliais veiklą vykdančios įmonės akcijų. Ilgainiui keitėsi krovinių vežimo geležinkeliais veiklos organizavimas ir vieta įmonių grupės DB struktūroje.

(12) Tiriamuoju laikotarpiu (nuo 2012 m. sausio 1 d. (1 priemonė) ir nuo 2008 m. rugsėjo 20 d. (2–4 priemonės), kaip aprašyta 2.3 skirsnyje, įmonės „DB AG“ krovinių vežimo geležinkeliais veiklą vykdė keli subjektai. Siekiant aiškumo, jei nenurodyta kitaip, terminas įmonė „DB Cargo“ reiškia įmonių grupei DB priklausantį subjektą, vykdantį šios grupės krovinių vežimo geležinkeliais veiklą:

a) nuo 2003 m. rugsėjo 1 d. iki 2009 m. vasario 15 d. krovinių vežimo geležinkeliais veiklą vykdantis subjektas buvo įregistruotas įmonės „Railion Deutschland AG“ vardu;

b) nuo 2009 m. vasario 16 d. iki 2012 m. spalio 29 d. krovinių vežimo geležinkeliais veiklą vykdantis subjektas buvo įregistruotas įmonės „DB Schenker Rail Deutschland AG“ vardu;

c) 2012 m. spalio 30 d. įmonės pavadinimas pakeistas į „DB Schenker Rail AG“;

d) nuo 2016 m. kovo 1 d. krovinių vežimo geležinkeliais veiklą vykdo įmonė, kurios pavadinimas yra „DB Cargo“.

(13) Nuo 2016 m. įmonė „DB Cargo“ yra tiesioginė įmonės „DB AG“ visiškai valdoma patronuojamoji įmonė. Nuo 2012 m. sausio 1 d. iki tada įmonė „DB Cargo“ buvo tiesioginė įmonės „DB Mobility Logistics AG“ (toliau – įmonė „DB ML“) patronuojamoji įmonė. Nuo 2003 m. iki 2012 m. įmonė „DB Cargo“ buvo netiesioginė įmonės „DB ML“ patronuojamoji įmonė. Įmonė „DB ML“ buvo tiesiogiai ir visiškai valdoma įmonės „DB AG“, o, kaip apibūdinta 11 konstatuojamojoje dalyje, krovinių vežimo geležinkeliais įmonės akcijų paketas sudarė ne mažiau kaip 92 %. Taigi nuo 2011 m. įmonė „DB Cargo“ buvo visiškai netiesiogiai valdoma įmonės „DB AG“, o iki 2011 m. įmonei „DB AG“ netiesiogiai priklausė ne mažiau kaip 92 % įmonės „DB Cargo“ akcijų.

(14) Iki 2015 m. gruodžio 31 d. įmonė „DB ML“ buvo atsakinga už įvairias įmonių grupės DB teikiamas paslaugas, visų pirma už įmonių grupės DB geležinkelių transporto veiklą (keleivių ir krovinių vežimą). Įmonė „DB Cargo“ (kuri iki 2016 m. vasario 29 d. buvo įregistruota kaip „DB Schenker Rail AG“) kartu su kitomis patronuojamosiomis įmonėmis, pavyzdžiui, dviem keleivių vežimo geležinkeliais patronuojamosiomis įmonėmis „DB Regio AG“ ir „DB Fernverkehr AG“, buvo įmonės „DB ML“ visiškai valdoma patronuojamoji įmonė. 2016 m. rugpjūčio 26 d. įmonė „DB ML“ buvo prijungta prie įmonės „DB AG“. Todėl įmonės „DB Cargo“, „DB Regio AG“ ir „DB Fernverkehr AG“ tapo tiesioginėmis įmonės „DB AG“ patronuojamosiomis įmonėmis. Įmonės „DB AG“ ir „DB ML“ pasirašė susijungimo susitarimą, kurį 2016 m. liepos 15 d. patvirtino atitinkami abiejų bendrovių visuotiniai susirinkimai. Susijungimo susitarimas įsigaliojo atgaline data nuo 2016 m. sausio 1 d.

(15) Nuo jos įkūrimo 1994 m. įmonė „DB AG“ ir nuo 2009 m. įmonė „DB Cargo“ yra *Aktiengesellschaften*, t. y. akcinės bendrovės pagal Vokietijos bendrovių teisę. Tas pats pasakytina apie įmonę „DB ML“ visą jos veiklos laikotarpį. Akcinėms bendrovėms visų pirma taikomas Vokietijos akcinių bendrovių įstatymas (*Aktiengesetz*). Akcinėje bendrovėje akcininkams atstovaujama visuotiniame susirinkime (*Hauptversammlung*). Visuotiniame susirinkime renkami akcininkų atstovai į stebėtojų tarybą (*Aufsichtsrat*). Darbuotojų atstovai renkami pagal Vokietijos Įstatymą dėl darbuotojų dalyvavimo priimant sprendimus (*Mitbestimmungsgesetz*). Stebėtojų taryba renka valdybos (*Vorstand*), atsakingos už akcinės bendrovės valdymą, narius. Nors valdybos narius renka stebėtojų taryba, pagal akcines bendroves reglamentuojančius teisės aktus akcinės bendrovės valdyba yra nepriklausoma nuo stebėtojų tarybos ir visuotinio susirinkimo ta prasme, kad pastarasis iš esmės negali duoti nurodymų valdybai ([6]).

(16) 1 lentelėje pateikiamos įmonių grupės DB, taip pat įmonių grupės „DB Cargo“ ir įmonės „DB Cargo“ atskirai pajamos tiriamuoju laikotarpiu.

*1 lentelė*

**Įmonių grupės DB ir įmonės „DB Cargo“ pajamos 2012–2023 m.** ([7])

*(mln. EUR)*

| | 2012 m. | 2013 m. | 2014 m. | 2015 m. | 2016 m. | 2017 m. | 2018 m. | 2019 m. | 2020 m. | 2021 m. | 2022 m. | 2023 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Įmonių grupė DB | 39 296 | 39 107 | 39 728 | 40 403 | 40 557 | 42 693 | 44 065 | 44 430 | 39 901 | 47 075 | 52 085 | 45 191 |
| Įmonių grupė „DB Cargo“ | 4 926 | 4 843 | 4 863 | 4 767 | 4 560 | 4 528 | 4 460 | 4 449 | 4 119 | 4 487 | 5 244 | 5 582 |
| Įmonė „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 |

*Šaltinis: įmonių grupės DB integruotos ataskaitos ir įmonės „DB Cargo“ metinės finansinės ataskaitos.*

(17) Kalbant apie sprendimų priėmimo procesą įmonių grupėje DB, įmonės „DB AG“ valdybos darbo tvarkos taisyklėse (*Geschäftsordnung*) numatyta, kad valdyba priima sprendimus dėl trumpalaikio, taip pat vidutinės trukmės planavimo ir ilgalaikių strateginių tikslų. Be to, valdyba taip pat priima sprendimus dėl grupės gairių skelbimo, pakeitimo ir panaikinimo. Valdyba taip pat turi priimti sprendimus dėl konkrečių atskirų priemonių, net jei jos susijusios su patronuojamosiomis ar asocijuotosiomis įmonėmis, t. y. ([8]):

a) pagrindinių veiklos sričių pradžios ir nutraukimo, esminių bendrovės struktūros pokyčių, bendrovės susitarimų sudarymo, keitimo ir nutraukimo ([9]);

b) įmonių steigimo, akcijų paketų įsigijimo, pardavimo ir keitimo (įskaitant konvertavimą ir kapitalo priemones), kurių vertė yra 10 mln. EUR ar daugiau, išskyrus grupės vidaus priemones;

c) nekilnojamojo turto ir kitų turtinių teisių, kurių vertė ne mažesnė kaip 10 mln. EUR, įsigijimo, pardavimo, suvaržymo ir kitokio realizavimo, išskyrus žemės įkeitimą;

d) vertybinių popierių išleidimo, paskolų ėmimo ir paskolų suteikimo, neįskaitant skolinimosi už grupės ribų trumpesniam nei vienų metų terminui ir paskolų suteikimo bei ėmimo grupės viduje;

([6]) Tai grindžiama Akcinių bendrovių įstatymo 76 straipsnio 1 dalimi.

([7]) Įmonių grupės DB ir įmonės „DB Cargo“ duomenys pagrįsti TFAS apskaitos standartais. Kita vertus, įmonės „DB Cargo“ individualios pajamos yra grindžiamos Vokietijos komerciniame kodekse (*Handelsgesetzbuch*) nustatytais apskaitos standartais. Todėl šie duomenys nėra visiškai palyginami.

([8]) Atskirų priemonių, kurioms reikalingas valdybos pritarimas, sąrašas nesikeičia nuo 2010 m., o anksčiau b, c, e ir f punktuose nurodytos piniginės ribos buvo mažesnės.

([9]) Bendrovės susitarimai (*Unternehmensverträge*) – tai susitarimai, kuriuos reglamentuoja Akcinių bendrovių įstatymo 291 ir paskesni straipsniai, įskaitant kontrolės susitarimus ir pelno perdavimo susitarimus.

e) garantijų ir užtikrinimo priemonių, nesusijusių su įprasta veikla, priėmimo ir suteikimo, garantijų ir užtikrinimo priemonių, susijusių su įprasta veikla, kurių vertė yra 10 mln. EUR ar daugiau, priėmimas ir suteikimas;

f) įmonės planavimui priskiriamų investicijų, išlaidų, nuomos ir išperkamosios nuomos projektų, kurių vertė 250 mln. EUR ar daugiau, tvirtinimo, įmonės planavimui priskiriamų projektų, kurių bendra vertė / bendra prognozuojama vertė arba nuosavo kapitalo reikalavimas viršija planą 10 mln. EUR ar daugiau, tvirtinimo, įmonės planavimui nepriskiriamų projektų, kurių vertė 10 mln. EUR ar daugiau, tolesnio tvirtinimo;

g) valdybos sudėties, vadovybės ir kitų vadovaujančių pareigybių, jei jos priklauso grupės valdymo ratui, pokyčių;

h) bendrovės bendrųjų atstovų skyrimo ir atleidimo, taip pat bendrovės įgaliojimų suteikimo ir panaikinimo.

(18) Vadovaujantis darbo tvarkos taisyklėmis, įmonės „DB AG“ valdybos sprendimai priimami vienbalsiai. Jei bendro sutarimo pasiekti nepavyksta, kad sprendimas galiotų, jam turi pritarti du trečdaliai sprendimų priėmimo procese dalyvaujančių narių.

(19) Kalbant apie santykius su įmonės „DB AG“ stebėtojų taryba, įmonės „DB AG“ valdyba kasmet stebėtojų tarybai raštu pateikia trumpalaikį ir vidutinės trukmės veiklos planą, apimantį visas pagrindines įmonės veiklos sritis.

(20) Be to, kai kurioms atskiroms priemonėms, net jei jos susijusios su patronuojamosiomis ar asocijuotosiomis įmonėmis, būtinas įmonės „DB AG“ stebėtojų tarybos pritarimas. Pagal verslo sandorių, kuriems reikalingas toks įmonių „DB AG“ stebėtojų tarybos pritarimas, aprašą tokios priemonės visų pirma yra šios ([10]):

a) naujų svarbių veiklos sričių pradžia arba esamų svarbių veiklos sričių nutraukimas;

b) esminiai įmonės ir grupės struktūros pokyčiai;

c) valdybos veiklos pasiskirstymo pokyčiai ir įmonės bendrųjų atstovų pasikeitimai;

d) bendrovių steigimas, perėmimas ar likvidavimas ir bendrovių akcijų paketų įsigijimas ir pardavimas, įskaitant akcijų paketo santykio pokyčius ir dalyvavimą didinant kapitalą įnašais, kiekvienu atveju, išskyrus grupės vidaus sandorius, jei atskiros priemonės vertė viršija 25 mln. EUR;

e) priemonės, susijusios su grupės įmonėmis ir akcijų paketais, kurios yra labai svarbios ar žalingos įmonei ar grupei arba turi didelį finansinį poveikį;

f) nekilnojamojo turto ir turtinių teisių įsigijimas, pardavimas ir suvaržymas, taip pat kitas jų perleidimas, jei atskiros priemonės vertė viršija 25 mln. EUR;

g) obligacijų ar kitų skolinimosi priemonių, kurių terminas ilgesnis nei vieni metai, išskyrus patronuojamųjų ar asocijuotųjų įmonių skolinamas lėšas, išleidimas;

h) garantijų prisiėmimas ir skolos pažadų teikimas bei kitos su įprasta veikla nesusijusios užtikrinimo priemonės, jei atskiros priemonės vertė viršija 5 mln. EUR;

i) paskolų, nesusijusių su įprasta veikla, teikimas, jei atskiros priemonės vertė viršija 5 mln. eurų, išskyrus paskolas patronuojamosioms ar asocijuotosioms įmonėms;

([10]) Įvairiose darbo tvarkos taisyklių versijose, galiojusiose nuo 2008 m. iki šio sprendimo dienos, tų priemonių sąrašas nesikeitė.

j) bendradarbiavimo susitarimai, kurie nesusiję su įprasta veikla ir yra labai svarbūs įmonei;

k) investiciniai projektai, dar neįtraukti į trumpalaikį ir vidutinės trukmės įmonės planavimą, jei jų suma atskirais atvejais viršija 10 mln. EUR.

(21) Įmonės „DB AG“ įstatuose nustatyta, kad jos stebėtojų tarybą sudaro 20 narių. Dešimt narių atstovauja akcininkams ir dešimt – darbuotojams. Septynis iš dešimties akcininkų atstovų renka visuotinis susirinkimas, o federalinė vyriausybė turi teisę tiesiogiai deleguoti tris narius į stebėtojų tarybą. Pagal įmonės „DB AG“ stebėtojų tarybos darbo tvarkos taisykles, stebėtojų tarybos sprendimams priimti reikia balsų daugumos, išskyrus atvejus, kai pagal teisės aktus arba įmonės „DB AG“ įstatus reikalinga kitokia balsų dauguma. Jei balsai pasiskirsto po lygiai, toliau balsuojant tuo pačiu klausimu, pirmininkas turi du balsus.

(22) Įmonės „DB Cargo“ valdybos darbo tvarkos taisyklėse numatyta, kad jos valdyba kolegialiai sprendžia visus įmonei esminius arba labai svarbius klausimus, taip pat klausimus, kurie pagal teisės aktus, įmonės įstatus ar darbo tvarkos taisykles jai priskirti spręsti bendrai. Sprendimai priimami vienbalsiai arba, jei tai nepavyksta, kvalifikuota balsų dauguma, kaip aprašyta 18 konstatuojamojoje dalyje dėl įmonės „DB AG“ valdybos. Įmonės „DB Cargo“ valdybos darbo tvarkos taisyklės papildytos privalomu verslo sandorių, kuriems turi pritarti tiesioginė įmonės „DB Cargo“ patronuojančioji įmonė, sąrašu. Šios priemonės yra ([11]):

a) visi esminiai arba labai svarbūs klausimai;

b) pagrindinių veiklos sričių pradžia ir nutraukimas, esminiai bendrovės struktūros pokyčiai, bendrovės sutarčių sudarymas, keitimas ir nutraukimas;

c) bendrovių steigimas;

d) akcijų paketų įsigijimas, pardavimas ir keitimas (įskaitant konvertavimą ir kapitalo priemones), išskyrus priemones, i) kuriose dalyvauja tik įmonės, tiesiogiai ar netiesiogiai priklausančios tik įmonei „DB AG“, arba ii) kurių dalykas yra nevisiškai konsoliduotas akcijų paketas, kurio vertė yra mažesnė nei 10 mln. EUR;

e) veiklos ar veiklos dalių įsigijimas, pardavimas ir keitimas, išskyrus priemones, i) kuriose dalyvauja tik įmonės, tiesiogiai ar netiesiogiai priklausančios tik įmonei „DB AG“, arba ii) kurių vertė yra mažesnė nei 10 mln. EUR;

f) nekilnojamojo turto ir kitų turtinių teisių, kurių vertė ne mažesnė kaip 10 mln. EUR, įsigijimas, pardavimas, suvaržymas ir kitoks realizavimas, išskyrus žemės įkeitimą;

g) vertybinių popierių išleidimas, paskolų ėmimas ir paskolų suteikimas, neįskaitant skolinimosi už grupės ribų trumpesniam nei vienų metų terminui arba paskolų suteikimo įmonėms „DB AG“ ir „DB Finance B.V.“ ir ėmimo iš jų;

h) garantijų ir užtikrinimo priemonių, nesusijusių su įprasta veikla, priėmimas ir suteikimas, garantijų ir užtikrinimo priemonių, susijusių su įprasta veikla, kurių vertė yra 10 mln. EUR ar daugiau, priėmimas ir suteikimas;

i) įmonės planavimui priskiriamų investicijų, išlaidų, nuomos ir išperkamosios nuomos projektų, kurių vertė 250 mln. EUR ar daugiau, tvirtinimas, įmonės planavimui priskiriamų projektų, kurių bendra vertė arba nuosavo kapitalo reikalavimas viršija planą 10 mln. EUR ar daugiau, tvirtinimas, be to, įmonės planavimui nepriskiriamų projektų, kurių vertė 10 mln. EUR ar daugiau, tvirtinimas;

j) valdybų ir kitų vadovaujamų pareigybių sudėties pokyčiai.

([11]) Kaip ir 17 konstatuojamojoje dalyje aprašytų atskirų priemonių atveju, senesnėse 2009 m. ir 2011 m. versijose nurodomos žemesnės piniginės ribos. Be to, 2011 m. versijos f punkte papildomai nurodyta įmonė „DB ML“, o ne tik įmonės „DB AG“ ir „DB Finance B.V.“.

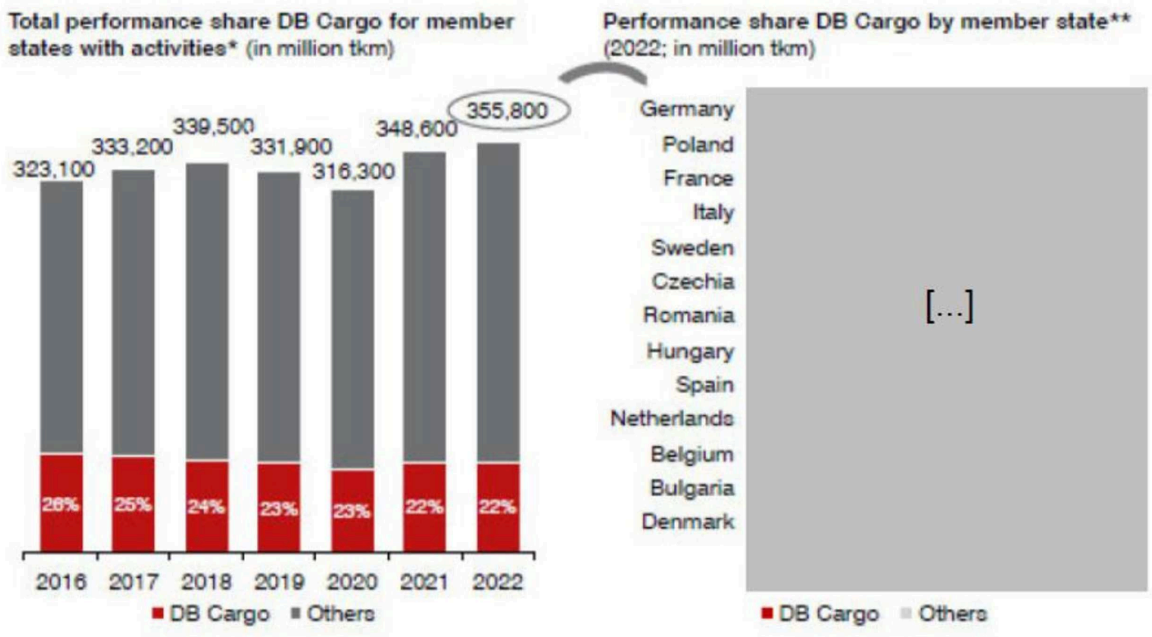
### 2.2. Įmonės „DB Cargo veikla“ ir padėtis įvairiose paslaugų rinkose

(23) Vokietija nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ yra viena iš pirmaujančių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjų Europoje, kuriai tenka lemiamas vaidmuo vežant krovinius visoje Sąjungoje. Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ misija yra teikti tvarias krovinių vežimo geležinkeliais nacionalinėje ir tarptautinėse rinkose paslaugas, daugiausia dėmesio skiriant išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimui ir siūlant patikimus logistikos sprendimus įvairiuose sektoriuose.

(24) Vokietija taip pat nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ valdo platų tinklą visoje Europoje ir kasmet perveža milijonus tonų krovinių, įskaitant žaliavas, pramonines prekes ir vartojimo prekes, ir kad įmonė „DB Cargo“ naudoja savo platų Europos geležinkelių tinklą integruotai tarpvalstybinei logistikai, kuri atitinka ES tvarumo tikslus. Šiomis aplinkybėmis Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ veikia 13 valstybių narių, o Belgijoje, Danijoje, Nyderlanduose, Prancūzijoje, Rumunijoje ir Vokietijoje jos bendros krovinių vežimo geležinkeliais apimties (matuojamos tonkilometriais arba tkm) ([12]) dalis viršija [...] % nacionaliniu lygmeniu (2 lentelė). Apskritai 2022 m. visose valstybėse narėse, kuriose įmonė „DB Cargo“ vykdė veiklą, jos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus dalis sudarė apie [...] %. Figure 2 pateikiama bendra įmonės „DB Cargo“ rinkos dalis vidaus rinkoje, apsiribojant tik tomis valstybėmis narėmis, kuriose įmonė „DB Cargo“ vykdo veiklą. Iš paveikslo matyti, kad 2016–2022 m. įmonė „DB Cargo“ prarado rinkos dalį pagal darbų apimtį, t. y. tonkilometrius.

*2 pav.*

**Bendra įmonės „DB Cargo“ rinkos dalis valstybėse narėse, kuriose įmonė „DB Cargo“ vykdo veiklą**




*Šaltinis: 2023 m. rugsėjo 6 d. įmonės „SCI Verkehr“ tyrimo ataskaita, kurią pateikė Vokietija, p. 9.*

(25) Vokietija nurodo, kad dėl didėjančios Europos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos integracijos „DB Cargo“ patronuojamosios įmonės padeda sudaryti palankesnes sąlygas įmonės „DB Cargo“ klientams vykdyti tarpvalstybinius vežimus Europoje ir Azijos kryptimi, nes 2022 m. maždaug [...] % krovinių vežimo geležinkeliais veiklos Vokietijoje sudarė tarpvalstybinis vežimas.

([12]) Tonkilometris arba tkm – krovinių vežimo matavimo vienetas, žymintis vienos krovinių tonos (1 000 kilogramų) vežimą geležinkelių transportu per kilometrą. Šis vienetas (tkm) yra labai svarbus vertinant krovinių vežimą geležinkeliais Sąjungoje, nes juo standartizuotai matuojamas krovinių svoris ir atstumas, kurį jie vežami geležinkeliais. Tai padeda įvertinti veiklos vykdytojų veiklą, stebėti krovinių kiekio pokyčius ir prisidėti prie tvarumo tikslų, skatinant geležinkelių transportą kaip mažesnio išmetamųjų teršalų kiekio alternatyvą kelių transportui. Naudojantis Geležinkelių rinkos stebėsenos sistema (RMMS), tkm duomenis galima palyginti visoje vidaus rinkoje, jais pagrįsti politiką ir investicijas, kad būtų didinamas geležinkelių konkurencingumas ir daroma pažanga siekiant išmetamųjų teršalų mažinimo tikslų.

(26) Vokietija taip pat aiškina, kad 2022 m. įmonei „DB Cargo“ teko 43 % visos krovinių vežimo geležinkeliais veiklos Vokietijoje, jos dalis nuolat mažėja, o konkurentai užima vis didesnę Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus dalį. Vokietija nurodo, kad nors 2016 m. įmonė „DB Cargo“ vis dar užtikrino 54 % Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais veiklos, per kitus septynerius metus jos dalis sumažėjo 11 procentinių punktų (arba 20 %).

(27) Danijoje ir Nyderlanduose įmonė „DB Cargo“ veikia kaip rinkos senbuvė (integravusi kitus rinkos dalyvius) ir užima atitinkamai [...] % ir [...] % vietos rinkos.

*2 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ padėtis įvairių valstybių narių krovinių vežimo geležinkeliais rinkose**

| 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 | |

*Šaltinis: 2023 m. rugsėjo 6 d. įmonės „SCI Verkehr“ tyrimo ataskaita, kurią pateikė Vokietija, p. 8.*

(28) Vokietija aiškina, kad platesnėje krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje įmonė „DB Cargo“ veikia trijuose jos segmentuose: i) kečiamo sąstato prekinių traukinių segmente, ii) paskirtinių traukinių segmente ir iii) mišriojo vežimo segmente.

(29) Keičiamo sąstato prekinių traukinių (KSPT) segmente įmonė „DB Cargo“ teikia lanksčias mažesnių krovinių vežimo paslaugas. Ji surenka atskirus vagonus iš kelių klientų, kaupiamuosiuose kelynuose juos sujungia į pilnus traukinius ir veža visoje Europoje. Ši paslauga labai svarbi sektoriams, kurių atstovams reikia vežti mažesnius krovinių kiekius, kurie neužpildo viso traukinio.

(30) Paskirtinių traukinių segmente įmonė „DB Cargo“ siūlo traukinius, skirtus didelės apimties krovinių vežimo klientams, kuriais krovinius galima vežti tiesiogiai iš vieno taško į kitą be tarpinių sustojimų. Ši paslauga idealiai tinka biriems kroviniams, pavyzdžiui, anglims, plienui ir cheminėms medžiagoms, taip pat dideliems konteineriams vežti. Paskirtiniai traukiniai padeda sektoriams užtikrinti greitesnę ir ekonomiškesnę logistiką bei didelį patikimumą dideliais atstumais.

(31) Įmonė „DB Cargo“ taip pat vykdo mišriojo vežimo veiklą, kai kroviniai vežami keliomis transporto rūšimis (pvz., geležinkeliais, keliais, jūra). Pagal šį modelį konteineriai, kilnojamosios talpyklos ir puspriekabės vežami geležinkeliais tolimojo reiso metu, o galutiniame etape perkraunami į sunkvežimius arba laivus. Ši paslauga padeda pereiti nuo kelių prie geležinkelių transporto, mažinti išmetamo $CO_2$ kiekį ir siūlyti geresnius įvairiarūšės logistikos sprendimus visoje Europoje.

(32) Atsižvelgdama į tai, Vokietija teigia, kad Europos krovinių vežimo geležinkeliais sektorių apskritai galima laikyti konkurencingu, o neseniai 2022 m. atlikto tyrimo, kurį užsakė ERFA, ataskaitoje dėl Europos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus konkurencinės dinamikos daroma tokia išvada: „Šiuo metu krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus dalyvių konkurencija yra didelė. Užsienyje veikiantys rinkos senbuviai ir tarptautiniai varžovai (buvę nauji rinkos dalyviai) plečia savo tarptautinę veiklą, daugiausia dėmesio skirdami tolimojo susisiekimo tarptautinėms paslaugoms. Todėl krovinių siuntėjai, ekspedijavimo ir logistikos įmonės bei įvairiarūšio vežimo veiklos vykdytojai gali rinktis iš kelių pajėgių krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdytojų vienoje šalyje arba tarptautiniuose koridoriuose“. Vokietija taip pat teigia, kad toje pačioje tyrimo ataskaitoje dėl Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus konkurencingumo daromos tokios išvados: „Todėl keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais rinka Vokietijoje tapo labai konkurencinga, o nauji rinkos dalyviai metė iššūkį „Deutsche Bahn“ visuose veiklos segmentuose. Šiandien konkurentai yra užėmę daugiau kaip 50 % Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos“.

(33) Dėl Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus Vokietija teigia, kad, atsižvelgiant į pirmiau apibūdintus skirtingus krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus veiklos segmentus, 2022 m. įmonė „DB Cargo“ neabejotinai buvo svarbiausia vežimo keičiamo sąstato traukiniais paslaugų teikėja Vokietijoje, kuriai teko maždaug [...] % visos vežimo keičiamo sąstato traukiniais apimties. Vokietija teigia, kad didelių konkurentų šiame veiklos segmente nebuvimą galima paaiškinti tuo, kad vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentas jau kelerius metus yra visiškai nuostolingas, todėl be subsidijų nėra patrauklus naujiems rinkos dalyviams.

(34) Šiuo atžvilgiu Vokietija teigia, kad įmonė „DB Cargo“ pertvarkys savo veiklos segmentą, kad padidintų efektyvumą ir produktų kokybę, o nuo 2023 m. Vokietija didina valstybės paramą vežimui keičiamo sąstato traukiniais.

(35) Kalbant apie mišrųjį vežimą, Vokietija papildomai aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ neturi integruotos transporto paslaugų teikimo sistemos ir kad, nors 2022 m. įmonei „DB Cargo“ teko maždaug [...] % Vokietijoje vykdomų pervežimų, ji susiduria su vis stipresne ir įvairesne konkurencija, kurią, be kita ko, sudaro įmonių „Metrans“, HUPAC, „TX Logistik“ ir „SBB Cargo International“ veikla.

(36) Vokietija nurodo, kad paskirtinių traukinių segmente 2022 m. įmonei „DB Cargo“ teko nuo [...] % iki [...] % krovinių vežimo geležinkeliais Vokietijoje, ir mano, kad tai yra nedidelė rinkos dalis atsižvelgiant į tai, kad įmonė „DB Cargo“ yra krovinių vežimo geležinkeliais rinkos senbuvė. Tame segmente įmonė „DB Cargo“ susiduria su stipria įmonių „Captrain Deutschland“ (priklauso įmonių grupei SNCF), „TX Logistik“ (visoje Europoje veikianti nepriklausoma logistikos įmonė) ir daugybės mažesnių veiklos vykdytojų konkurencija.

(37) 3 lentelėje apžvelgiama įmonės „DB Cargo“ krovinių vežimo geležinkeliais dalis tose valstybėse narėse, kuriose ji vykdo veiklą (nuo 2022 m.).

*3 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ padėtis įvairiose valstybėse narėse pagal veiklos rūšis**

| *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

*Šaltinis: 2023 m. spalio 31 d. Vokietijos pareiškimas, p. 28.*

(38) Vokietija nurodo, kad daugumoje atitinkamų valstybių narių įmonei „DB Cargo“ tenka tik nedidelė viso vežimo dalis. Šiuo atžvilgiu Vokietija pabrėžia, kad įmonės „DB Cargo“ dalis viršija [...] % tik Danijoje ([13]), Vokietijoje ir Nyderlanduose ([14]) ir kad daugumoje valstybių narių įmonė „DB Cargo“ teikia net mažiau nei [...] % krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų.

### 2.3. **Priemonės, dėl kurių atliekamas tyrimas**

(39) Sprendime pradėti procedūrą nustatytos keturios toliau nurodytos įmonei „DB Cargo“ skirtos priemonės. Šiame skirsnyje jos apibūdinamos atsižvelgiant į faktinius paaiškinimus, kuriuos Vokietija ir suinteresuotosios šalys pateikė per tyrimo procedūrą.

#### 2.3.1. *Įmonės „DB Cargo“ metinių nuostolių kompensavimas pagal pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą (toliau – 1 priemonė)*

(40) Įmonė „DB Cargo“ savo nuostolius perduoda patronuojančiajai įmonei pagal nuo 2012 m. sausio 1 d. taikomą kontrolės bei pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą (toliau – PNPS arba pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas).

(41) PNPS sudarytas 2012 m. spalio 25 d. tarp įmonės „DB Cargo“ (tuometinis pavadinimas –„DB Schenker Rail Deutschland AG“) ir jos patronuojančiosios įmonės (tuo metu „DB ML“, kuri visiškai priklausė „DB AG“) kaip sutarties, kuri buvo įvardyta kaip susitarimas dėl kontrolės ir pelno perdavimo (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]), dalis. Pagal PNPS, įmonės „DB Cargo“ patronuojančioji įmonė („DB ML“ iki 2016 m. ir „DB AG“ nuo 2016 m., kai „DB ML“ buvo prijungta) įsipareigojo automatiškai padengti įmonės „DB Cargo“ nuostolius kiekvienų finansinių metų pabaigoje. Savo ruožtu, jei įmonė „DB Cargo“ finansinių metų pabaigoje gauna pelno, ji įsipareigoja automatiškai pervesti šį pelną savo patronuojančiajai įmonei.

(42) Kadangi PNPS buvo parengtas kaip *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, jis taip pat turi pasekmių patronuojamosios įmonės, kurią patronuojamoji įmonė kontroliavo (*beherrscht*) pagal susitarimą, valdymui. Pagal PNPS, įmonė „DB Cargo“ patikėjo savo įmonės verslo reikalų valdymą įmonei „DB ML“. Todėl įmonės „DB ML“ valdyba turėjo teisę duoti nurodymus įmonės „DB Cargo“ valdybai dėl bendrovės verslo reikalų tvarkymo. Tačiau už veiklos valdymą ir atstovavimą tebebuvo atsakinga įmonės „DB Cargo“ valdyba. Be to, įmonės „DB ML“ teisė duoti nurodymus įmonės „DB Cargo“ valdybai neapėmė galimybės duoti nurodymus įmonės „DB Cargo“ valdybai dėl PNPS pakeitimo, išsaugojimo ar nutraukimo.

(43) Pagal PNPS įmonės „DB Cargo“ ir „DB AG“ taip pat tapo fiskaliniu vienetu. Tai apima ir fiskalinį vienetą pelno mokesčio tikslais, ir fiskalinį vienetą PVM tikslais. Su PNPS susijusi pelno mokesčio vienybė leidžia užuot mokėjus pelno mokesčius už kiekvieną atskirą patronuojamąją įmonę, tarpusavyje užskaityti skirtingų grupės įmonių pelną ir nuostolius. Fiskalinis vienetas PVM tikslais atsiranda dėl PNPS, pagal kurį įmonė „DB ML“ (o vėliau įmonė „DB AG“) kontroliuoja įmonę „DB Cargo“. Dėl fiskalinio vieneto PVM tikslais vidaus srautai neapmokestinami PVM.

([13]) Dėl įmonės „DB Cargo“ dalies Danijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje Vokietija teigia, kad Daniją reikėtų laikyti ne geografine krovinių vežimo geležinkeliais rinka, o tranzitine šalimi ir kad šiomis aplinkybėmis įmonė „DB Cargo“ 2001 m. perėmė nacionalinį rinkos senbuvį ir teikia krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, kad sujungtų Vokietiją, kuri yra didžiausia Europos ekonomika, su Skandinavijos šalimis.

([14]) Dėl įmonės „DB Cargo“ Nyderlandų krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dalies Vokietija teigia, kad, kaip ir Danijoje, krovinių vežimo geležinkeliais apimtis Nyderlanduose yra palyginti nedidelė (apie 5 % apimties Vokietijoje) ir kad, kaip ir Danijoje, įmonė „DB Cargo“ 2001 m. įsigijo nacionalinį rinkos senbuvį, kad vykdytų tranzitą ir susisiekimą tarp valstybių, pavyzdžiui, sujungtų Nyderlandų ir Belgijos uostus su Genuja per Vokietiją ir sujungtų Šiaurės jūrą su Vidužemio jūra per Belgiją ir Prancūziją. Todėl Vokietija teigia, kad Nyderlandus laikyti geografine krovinių vežimo geležinkeliais rinka, nepriklausoma nuo kaimyninių šalių krovinių vežimo geležinkeliais sektorių, yra netikslinga.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* yra susitarimo rūšis, kuri reglamentuojama Akcinių bendrovių įstatymo 291, 293 ir paskesniuose straipsniuose. Pagal Akcinių bendrovių įstatymo 293 straipsnio 1 dalį, susitarimai, reglamentuojami 291 ir paskesniuose straipsniuose, įsigalioja tik pritarus visuotiniam susirinkimui. Sprendimui priimti reikia ne mažiau kaip trijų ketvirtadalių akcinio kapitalo, atstovaujamo priimant sprendimą, daugumos. Įstatuose gali būti numatytas didesnės kapitalo dalies ir kiti reikalavimai.

(44) 2012 m. spalio 25 d. PNPS pasirašė „DB ML“ kaip patronuojančioji įmonė ir įmonė „DB Cargo“ ([16]). 2012 m. spalio 26 d. PNPS patvirtino atitinkami įmonių „DB ML“ ir „DB Cargo“ visuotiniai susirinkimai. Susitarime buvo numatyta, kad jis taikomas atgaline data nuo 2012 m. sausio 1 d. ([17])

(45) Tuo metu, kai įmonės „DB ML“ ir „DB Cargo“ pasirašė PNPS, taip pat galiojo įmonių „DB AG“ ir „DB ML“ pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas ([18]). Pagal tą susitarimą įmonė „DB AG“ įsipareigojo automatiškai padengti įmonės „DB ML“ nuostolius kiekvienų finansinių metų pabaigoje, kol galioja tas susitarimas. Savo ruožtu įmonė „DB ML“ įsipareigojo kiekvienų finansinių metų pabaigoje automatiškai pervesti savo pelną įmonei „DB AG“. Taigi bet koks 2012 m. įmonių „DB ML“ ir „DB Cargo“ PNPS poveikis įmonės „DB ML“ finansinei padėčiai galėtų turėti tiesioginį poveikį įmonės „DB AG“ biudžetui. Tas įmonių „DB AG“ ir „DB ML“ pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas galiojo iki 2016 m. įvykusio abiejų įmonių susijungimo.

(46) 2016 m. rugpjūčio 26 d., susijungus įmonėms „DB AG“ ir „DB ML“, įmonių „DB ML“ ir „DB Cargo“ sudarytas PNPS buvo perduotas įmonei „DB AG“. Įmonė „DB AG“, kaip naujoji patronuojančioji įmonė, perėmė įmonės „DB ML“ teises ir pareigas, susijusias su įmone „DB Cargo“. Tuo pat metu 2003 m. įmonių „DB AG“ ir „DB ML“ sudarytas pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas neteko prasmės.

(47) Vokietija teigia, kad laikotarpiu nuo 1999 m. gruodžio 31 d. iki 2016 m., kai įmonė „DB ML“ perdavė PNPS įmonei „DB AG“, visada egzistavo PNPS grandinė (su skirtingo lygio teisėmis), kurioje įmonė „DB Cargo“ buvo galutinai paveikta patronuojamoji įmonė, o įmonė „DB AG“ – galutinai paveikta patronuojančioji įmonė. Nuo 1999 m. birželio 1 d. iki 1999 m. gruodžio 31 d. galiojo tiesioginis PNPS tarp įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“.

(48) Pagal PNPS sąlygas, jo pradinė trukmė buvo penkeri metai (t. y. nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d.), per kuriuos jis galėjo būti nutrauktas tik dėl svarbių priežasčių (*wichtige Gründe*). PNPS numatyta, kad įmonė „DB ML“ visų pirma turi teisę nutraukti susitarimą dėl svarbių priežasčių, jeigu ji nebeturi daugumos įmonės „DB Cargo“ balsavimo teisių.

(49) Vokietija taip pat aiškina, kad šalies mokesčių administratorius laikosi nuomonės, kad tik labai išskirtinės aplinkybės gali pateisinti išimtinį PNPS nutraukimą per minimalų penkerių metų laikotarpį. Šiuo klausimu Vokietija remiasi Vokietijos mokesčių administratoriaus parengtomis pelno mokesčio gairėmis (*Körperschaftsteuerrichtlinien*), kuriose teigiama, kad jei PNPS, kuris galioja trumpiau nei penkerius metus iš eilės, nutraukiamas pranešimu apie susitarimo nutraukimą arba abipusiu susitarimu, susitarimas lieka galioti tais metais, kuriais jis buvo vykdomas mokesčių tikslais, jei nutraukimas grindžiamas svarbiomis priežastimis. Gali būti laikoma, kad svarbios priežastys egzistuoja visų pirma tuo atveju, kai patronuojančioji įmonė parduoda ar įneša kapitalo dalį, įvyksta patronuojančiosios įmonės ar patronuojamosios įmonės susijungimas, atskyrimas ar likvidavimas. Jei jau sudarant susitarimą buvo aišku, kad PNPS bus nutrauktas nepasibaigus pirmiesiems penkeriems metams, negali būti laikoma, kad yra svarbių priežasčių. Jei svarbių priežasčių nėra, PNPS pagal mokesčių teisės aktus turi būti laikomas negaliojančiu nuo pat pradžių ([19]).

(50) Vokietijos teigimu, remiantis Vokietijos mokesčių administratoriaus gairėmis, išankstinis nutraukimas būtų pateisinamas tik sudarius tokius sandorius, kuriuos galima palyginti su pardavimu ar kitomis esminėmis restruktūrizavimo priemonėmis, dėl kurių pasikeičia savininkai ir (arba) kontrolė. Per pradinį minimalų penkerių metų laikotarpį nebuvo jokių panašių įvykių, kurie būtų pateisinę PNPS nutraukimą. Vieninteliai įmonės struktūros pokyčiai, įvykę nuo 1999 m. iki dabar, buvo susiję tik su vidaus reorganizavimo priemonėmis ir akivaizdžiai nelaikytini svarbiomis priežastimis.

([16]) Susitarimą pasirašė du įmonės „DB ML“ valdybos (*Vorstand*) nariai ir du įmonės „DB Schenker Rail Deutschland AG“ valdybos nariai.

([17]) 2012 m. gruodžio 18 d. PNPS buvo paskelbtas prekybos registre dėl įmonės „DB Cargo“, nes tai yra susitarimo galiojimo sąlyga.

([18]) Tas PNPS buvo sudarytas 2003 m.

([19]) Originali pelno mokesčio gairių R14.5 dalies 6 punkto formuluotė: „*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) PNPS taip pat numatyta, kad pasibaigus pradiniam penkerių metų laikotarpiui, kiekvienų finansinių metų pabaigoje jis automatiškai pratęsiamas dar vieniems metams, nebent viena iš dviejų šalių nuspręstų jį nutraukti. Norėdama nutraukti PLPS, atitinkama šalis apie tai turi pranešti prieš tris mėnesius, t. y. tam, kad susitarimas būtų nutrauktas kitais įmonės „DB Cargo“ finansiniais metais, šalis turi pranešti apie PLPS nutraukimą likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki einamųjų įmonės „DB Cargo“ finansinių metų pabaigos.

(52) Sprendimo pradėti procedūrą priėmimo metu PNPS vis dar galiojo ir jo nutraukimas nebuvo numatytas. Tačiau vykstant oficialiai tyrimo procedūrai Vokietija pranešė Komisijai, kad įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ PNPS buvo nutrauktas nuo 2024 m. pabaigos.

(53) Įsigaliojus dabartiniam PNPS, įmonė „DB Cargo“ nepervedė jokio pelno įmonei „DB AG“ (arba iki 2016 m. įmonei „DB ML“). Remiantis 2012 m. sudarytu PNPS, įmonės „DB Cargo“ nuostolius padengė jos patronuojančioji įmonė („DB ML“, o vėliau „DB AG“). Kadangi visi patirti nuostoliai buvo perkelti, įmonė „DB Cargo“ buvo apsaugota nuo nuostolių poveikio jos balansui, taigi ir nuo bet kokio neigiamo sukauptų nuostolių finansinio poveikio. 4 lentelėje parodytas įmonės „DB Cargo“ pasirašytojo kapitalo ir viso nuosavo kapitalo bei jos patirtų metinių nuostolių pokytis iki 2023 m. gruodžio 31 d., remiantis įmonės „DB Cargo“ metine finansine ataskaita ([20]).

*4 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ nuosavas kapitalas ir metiniai nuostoliai (EBT), kuriuos iki 2023 m. gruodžio 31 d. padengė patronuojančioji įmonė pagal 2012 m. PNPS**

*(mln. EUR)*

| | 2012-m. | 2013-m. | 2014-m. | 2015-m. | 2016-m. | 2017 m. | 2018 m. | 2019-m. | 2020-m. | 2021-m. | 2022-m. | 2023 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pasirašytasis kapitalas | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 |
| Visas nuosavas kapitalas | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 | 561 ([1]) | 666 ([2]) | 666 | 666 | 666 | 666 | 666 |
| Metinis nuostolis | 31 | 69 | 128 | 242 | 229 | 257 | 341 | 488 | 867 | 351 | 858 | 583 |

([1]) Šis metinis 21 mln. EUR padidėjimas atitinka kapitalo rezervo padidėjimą visas įmonės „DB Cargo Logistics GmbH“ akcijas, anksčiau priklausiusias įmonei „Schenker AG“, perleidus įmonei „DB Cargo AG“.

([2]) Pasirašytasis kapitalas buvo padidintas 6 000 EUR šešiais akcijų (*Beteiligungen*) įnašais (*Einlage*). Šešių akcijų įnašų vertė, viršijanti pasirašytojo kapitalo padidėjimą, buvo perkelta į kapitalo rezervą ir sudarė 105 mln. EUR.

*Šaltinis: 2012–2023 m. įmonės „DB Cargo“ finansinės ataskaitos.*

(54) Įmonės „DB Cargo“ valdymo pagrindas yra įmonės „DB Cargo“ vidutinės trukmės strateginiai planai (toliau – vidutinės trukmės planai). Kiekvienais metais šie vidutinės trukmės planai baigiami rengti spalio mėn. ir pateikiami įmonės „DB Cargo“ stebėtojų tarybai tvirtinti lapkričio–gruodžio mėn. Kiekvienais metais įmonės „DB Cargo“ vidutinės trukmės planai derinami su įmone „DB AG“ ir tampa visos grupės vidutinės trukmės planavimo dalimi. Be to, į vidutinės trukmės planus įtrauktos priemonės ir koncepcijos taip pat įtraukiamos į įmonės „DB AG“ sprendimų priėmimo procesą (nebent strategijos jau buvo atskirai suderintos su įmone „DB AG“).

([20]) Parengta pagal Vokietijos komercinio kodekso (*Handelsgesetzbuch*) ir Akcinių bendrovių įstatymo nuostatas.

(55) Vokietijos teigimu, įmonės „DB Cargo“ metinių vidutinės trukmės planų rengimas yra ilgas, kelis mėnesius trunkantis procesas, kuriame dalyvauja įmonių „DB Cargo“ ir „DB AG“ strategijos ir kontrolės departamentai. Planuojant apimtis ir kainas remiamasi oficialių statistinių duomenų ir pripažintų ekonominių prognozių institutų (pvz., „Oxford Economics“, Eurostato, nacionalinių statistikos tarnybų) atlikta ekonomine rinkos ir konkurencijos raidos analize. Tokius statistinius duomenis kartu su vidaus duomenimis, oficialių statistikos ir ekonominių prognozių institutų parengtus duomenis kaupia įmonių „DB Cargo“ ir „DB AG“ strategijos departamentai, kad parengtų krovinių vežimo rinkos prognozes. Vidaus subjektų sąnaudų raidos prielaidos yra centralizuotai reguliuojamos visiems įmonės „DB AG“ padaliniams ir grindžiamos pirmiau minėtais nepriklausomais duomenų šaltiniais. Pagrindinės sąnaudų kategorijos yra, pavyzdžiui, darbo užmokestis, degalai / energija ir mokesčiai už naudojimąsi geležinkelio keliais. Taip pat atsižvelgiama į vykdomų strategijos ir efektyvumo programų poveikį. Be to, įmonės „DB Cargo“ turto valdymo specialistai atlieka išsamų investicijų ir projektų planavimą, kad būtų galima operatyviai įvykdyti apimties planavimą.

(56) Vidutinės trukmės planai yra susiję su penkerių metų planavimo laikotarpiu; pavyzdžiui, 2016 m. gruodžio 9 d. įmonės „DB Cargo“ stebėtojų tarybai pateiktas vidutinės trukmės planas buvo susijęs su 2017–2021 m. planavimo laikotarpiu. Vidutinės trukmės planų apimtis yra nuo maždaug 40 iki 159 puslapių (2015 m. vidutinės trukmės planas, kuriame yra gana išsamus skyrius apie projektą „Zukunft Bahn“). Kiekvienų metų vidutinės trukmės planuose, be kita ko, pateikiamos artimiausių penkerių metų veiklos ir finansinės prognozės. Šiuose įmonių grupės „DB Cargo“, taip pat įmonės „DB Cargo“ planuose pateikiami pelno ir nuostolio ataskaitos ir balanso duomenys. Įtraukiami kitų patronuojamųjų įmonių atrinkti rodikliai. Pagrindiniai pelningumo rodikliai yra pajamų neatskaičius palūkanų ir mokesčių (EBIT) marža ir panaudoto kapitalo grąža, kurių tikslinis dydis yra taip pat nustatomas ([21]). Visuose tiriamuoju laikotarpiu parengtuose vidutinės trukmės planuose prognozuojama, kad planavimo laikotarpio pabaigoje bus gautas bent jau pelnas neatskaičius mokesčių. 5 lentelėje nurodytos veiklos pajamos atskaičius palūkanas ([22]), EBIT marža ir panaudoto kapitalo grąža pagal visus 2011–2021 m. parengtus vidutinės trukmės planus ([23]). 5 lentelėje pateikti duomenys susiję su įmone „DB Cargo AG“.

*5 lentelė*

**2011–2021 m. vidutinės trukmės laikotarpio planai**

*(EBT, mln. EUR)*

| | | 1-ieji planavimo metai | 2-ieji planavimo metai | 3-ieji planavimo metai | 4-ieji planavimo metai | 5-ieji planavimo metai |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2011 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža ([2]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža ([3]) | – | – | – | – | – |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |

([21]) Panaudoto kapitalo grąža naudojama kaip rodiklis, kurio tikslinis dydis nustatomas nuo 2015 m. vidutinės trukmės plano. Iki tų metų kaip tikslinis veiklos rodiklis buvo naudojama tik EBIT marža.

([22]) Šiame sprendime naudojamas kaip pajamų neatskaičius mokesčių (EBT) rodiklis, jei EBT nėra aiškiai įtrauktas į atitinkamą vidutinės trukmės planą.

([23]) Nors pagal PNPS pervedamo pelno ir nuostolių apskaičiavimo pagrindas yra įmonės „DB Cargo AG“ (įskaitant Vokietijos patronuojamąsias įmones) pajamos atskaičius mokesčius (*Ergebnis nach Steuern*), apskaičiuotos pagal Vokietijos komercinio kodekso apskaitos principus, vidutinės trukmės planai rengiami laikantis Tarptautinių finansinės atskaitomybės standartų (TFAS). Iki 2018 m. vidutinės trukmės plano prognozėse kaip galutinis pelno ir nuostolių prognozės rezultatas nurodomos tik veiklos pajamos atskaičius palūkanas.

*(EBT, mln. EUR)*

| | | 1-ieji planavimo metai | 2-ieji planavimo metai | 3-ieji planavimo metai | 4-ieji planavimo metai | 5-ieji planavimo metai |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2012 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas ([4]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |
| 2013 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |
| 2014 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | | | | | |
| | Panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | – |
| 2015 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | – | – | – | – | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | – | – | – | – | 13,0 % |
| 2016 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža ([5]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |

*(EBT, mln. EUR)*

| | | 1-ieji planavimo metai | 2-ieji planavimo metai | 3-ieji planavimo metai | 4-ieji planavimo metai | 5-ieji planavimo metai |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2017 m | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža ([5]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2018 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | – | – | – | – | – |
| | Panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2019 m. | Veiklos pajamos atskaičius palūkanas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | – | – | – | – | – |
| | Panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2020 m. | EBT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Panaudoto kapitalo grąža ([5]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2021 m. | EBT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT marža | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė EBIT marža | – | – | – | – | – |
| | Panaudoto kapitalo grąža ([5]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Tikslinė panaudoto kapitalo grąža | […] | […] | […] | […] | […] |

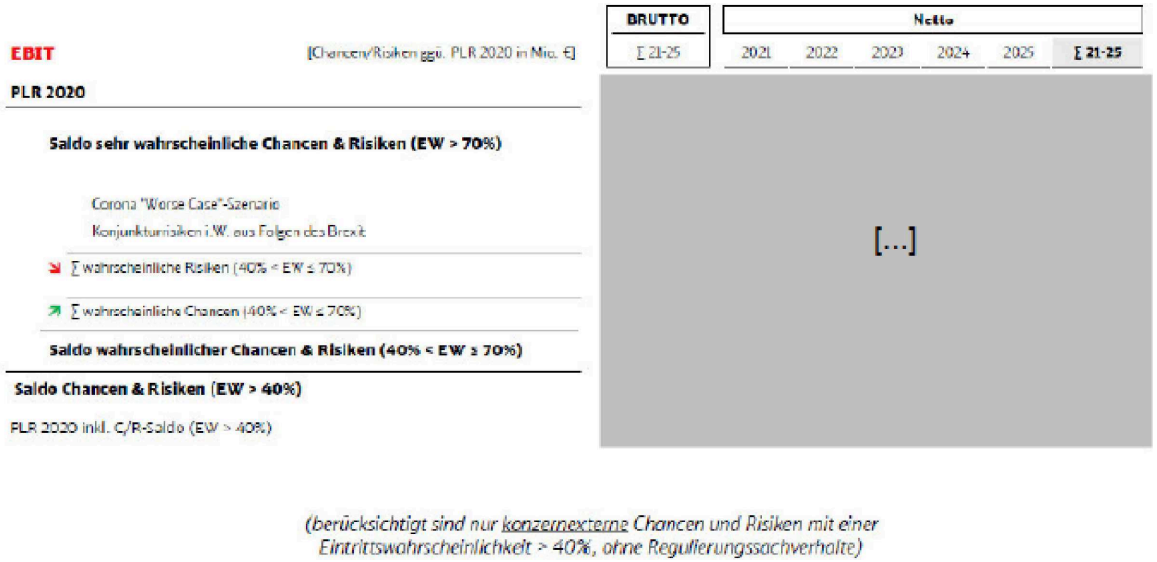
([1]) Plane nurodytos veiklos pajamos II (*Betriebsergebnis II*), kurios, Komisijos supratimu, yra veiklos pajamos atskaičius palūkanas.
([2]) Pajamų dalis procentais.
([3]) Nors iki 2015 m. panaudoto kapitalo grąža nenaudojama kaip veiklos rodiklis, į vidutinės trukmės planus įtraukiamas panaudotas kapitalas.
([4]) Veiklos pajamos atskaičius palūkanas („operatives Ergebnis nach Zinsen“).
([5]) Pateikiamos tik įmonių grupės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąžos prognozės.
*Šaltinis: Vokietijos pateikti įmonės „DB Cargo“ vidutinės trukmės planai.*

(57) Be finansinio planavimo, vidutinės trukmės planuose pateikiama išsami dabartinių ir numatomų rinkos pokyčių, įskaitant jų poveikį veiklos rezultatams, analizė, o nuo 2016 m. – strategijų ir priemonių, kurių imtasi įmonės „DB Cargo“ veiklos rezultatams gerinti, aprašymas ir vertinimas, be kita ko, aprašymas ir vertinimas priemonių, kurių bus imtasi įmonės „DB Cargo“ viduje įgyvendinant įmonių grupės DB restruktūrizavimo iniciatyvas, pavyzdžiui, „Zukunft Bahn“ arba „Starke Schiene“ (stiprūs geležinkeliai, o „Starke Cargo“ – stiprūs kroviniai – papildoma įmonei „DB Cargo“ skirta iniciatyva). Be to, į planus taip pat įtraukti ankstesnių vidutinės trukmės planų palyginimai su paaiškinimais dėl nukrypimų nuo ankstesnio planavimo.

(58) Nuo 2015 m. vidutinės trukmės plano į planus taip pat įtraukiamos rizikos ir galimybių, kurios gali turėti įtakos EBIT ir kurių pasireiškimo tikimybė yra didesnė nei 40 %, prognozės, tačiau kurios nėra įtrauktos į planavimo atskaitos scenarijų. 2017 m., 2019 m. ir 2020 m. planuose buvo nustatyta tik papildoma šios kategorijos rizika. Papildomų galimybių nebuvo nustatyta. Ta papildoma rizika gali būti reikšminga, kaip matyti iš Figure 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025 ([24]) pateikto 2020 m. plano, skirto 2021–2025 m. laikotarpiui.

*3 pav.*

**Rizika ir galimybės 2021–2025 m. pagal vidutinės trukmės planą**




*Šaltinis: Vokietijos pateiktas 2020 m. vidutinės trukmės planas* ([25]).

([24]) Šioje byloje pagrindinė rizika, neįtraukta į atskaitos scenarijų, buvo sumažėjęs rinkos augimas.

([25]) *Originalo vokiečių kalba vertimas:*
Pirma eilutė: Bruto Neto
Antra eilutė: galimybės / rizika, palyginti su 2020 m. VTP, mln. EUR
Ketvirta eilutė: labai tikėtinų galimybių ir rizikos likutis (lūkesčiai > 70 %)
Penkta eilutė: koronaviruso „blogiausias“ scenarijus
Šešta eilutė: ekonominio ciklo rizika platesne prasme dėl „Brexit'o“
Septinta eilutė: tikėtina rizika (40 % < lūkesčiai ≤ 70 %)
Aštunta eilutė: tikėtinos galimybės (40 % < lūkesčiai ≤ 70 %).
Devinta eilutė: tikėtinų galimybių ir rizikos likutis (40 % < lūkesčiai ≤ 70 %).
Dešimta eilutė: galimybių ir rizikos likutis (lūkesčiai > 40 %)
Vienuolikta eilutė: 2020 m. VTP, įskaitant galimybių ir rizikos likutį (numatoma > 40 %)
Skliausteliuose: (įtrauktos tik grupės išorės galimybės ir rizika, kurių laukiamoji vertė > 40 %, išskyrus reguliavimo atvejus).

(59) Be vidutinės trukmės planų, su veiklos strategija susiję dokumentai rengiami ir nereguliariai, pavyzdžiui, neeiliniams įmonės „DB Cargo“ stebėtojų tarybos posėdžiams, kaip antai 2017 m. sausio mėn. posėdžiui dėl projekto „Zukunft Bahn“ ir jame aptartų įmonės „DB Cargo“ strategijos krypčių ([26]). Specializuotai *ad hoc* analizei ir krovinių vežimo rinkos ataskaitoms rengti pasitelkiami specializuoti išorės paslaugų teikėjai, pavyzdžiui, įmonė „SCI Verkehr“. Išsamias eismo ataskaitas rengia vidaus departamentai.

(60) Vokietijos teigimu, nuo 2012 m. iki maždaug 2019 m. įmonė „DB Cargo“ daugiausia nuostolių patyrė keičiamo sąstato prekinių traukinių (KSPT) segmente. Nuo 2019–2020 m., priešingai nei ankstesniu laikotarpiu, šio poveikio nebeįmanoma aiškiai atskirti. Iš 6 lentelės matyti, kad nė vienas segmentas (KSPT, paskirtinių traukinių (PT), mišriojo vežimo (MV)) nebuvo pelningas laikotarpiu, kuris buvo paženklintas COVID-19 pandemijos. Nepaisant to, KSPT segmento, kuris 2020–2022 m. sudarė apie 30 % įmonės „DB Cargo“ apyvartos, nuostoliai sudarė daugiau nei pusę visų to paties laikotarpio nuostolių.

*6 lentelė*

**EBIT pasiskirstymas 2012–2022 m.**

*(mln. EUR)*

| | 2012 m. | 2013 m. | 2014 m. | 2015 m. | 2016 m. | 2017 m. | 2018 m. | 2019 m. | 2020 m. | 2021 m. | 2022 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KSPT | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| PT | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| MV | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2023 m. lapkričio 9 d. Vokietijos pareiškimas.*

(61) 2019 m. įmonė „DB AG“ pavedė įmonėms „Oliver Wyman“, „SCI Verkehr“ ir „CK Rail&Logistics“ parengti KSPT sektoriaus tyrimo ataskaitą (*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs*, toliau – KSPT tyrimo ataskaita). KSPT tyrimo ataskaita buvo parengta 2019 m. spalio mėn. ir 2020 m. sausio mėn. buvo šiek tiek pakeista, tačiau tai neturėjo jokios įtakos jos išvadoms. Joje buvo aprašyta ir įvertinta visa KSPT rinka Vokietijoje ir Europoje, aprašytas ir įvertintas įmonės „DB Cargo“ KSPT segmentas, taip pat nurodyti galimi tolesni įmonės „DB Cargo“ KSPT segmento plėtros būdai.

(62) KSPT tyrimo ataskaitoje buvo nustatytos šios tolesnių veiksmų alternatyvos:

1) tolesnė segmento plėtra teikiant papildomą pagalbą ir valstybės paramą. KSPT segmentas būtų toliau plėtojamas tikslingai optimizuojant verslo modelį ir vykdant augimo ir inovacijų programą. Būtų didinami transporto veiklos rezultatai ir teritorinė aprėptis. KSPT veiklą reikėtų remti teikiant tikslinę pagalbą. Būtų skatinamos investicijos į modernizavimą, taigi ir į ilgalaikį efektyvumo didinimą;

2) tolesnė plėtra be papildomos valstybės paramos. KSPT segmentas būtų plėtojamas taip, kad būtų remiamas krovinių vežimo perkėlimas iš kelių į geležinkelius. Būtų įgyvendintas panašus verslo modelio optimizavimas (kaip ir tolesnės plėtros su pagalba ir valstybės parama atveju), taip pat augimo ir inovacijų programa. Tačiau dėl ribotų investicinių pajėgumų, nes nėra valstybės paramos, investicijos į inovacijas ir augimą būtų vykdomos pasirinktinai ir būtų atidėtos;

([26]) 2009–2015 m. pagal įmonių grupės DB strateginio valdymo procesą įvairių veiklos segmentų atstovai pristatydavo savo strategijos kryptis grupės vadovybei. Šis reguliarus procesas buvo nutrauktas 2016 m.

3) susitelkimas į pagrindinius klientus. Pagal šį scenarijų KSPT segmentas būtų sumažintas ir sutelktas į ekonominį pagrindą. Susitelkimo tikslas – suderinti pasiūlą su „pagrindiniais klientais“ ([27]), užtikrinančiais didelį ir stabilų srautą. Krovinių vežimo stotys, kurių nebūtų galima eksploatuoti ekonomiškai efektyviai (*eigenwirtschaftlich*), būtų peržiūrimos kartu su klientais, siekiant nustatyti sąnaudas padengiančias kainas. Jei kartu su klientais nepavyktų rasti sąnaudas padengiančio sprendimo, krovinių vežimo stoties veikla būtų nutraukta. Tik tos krovinių vežimo stotys, kuriose per darbo dieną pervežama vienas ar daugiau vagonų, būtų reguliariai naudojamos be papildomo mokesčio;

4) segmento atsisakymas. Šis scenarijus susijęs su tvarkingu pasitraukimu iš KSPT segmento.

(63) KSPT tyrimo ataskaitoje buvo atsižvelgta į toliau nurodytą KSPT segmento indėlį į įmonės „DB Cargo“ pajamas 2023 m. ir 2030 m. pagal keturis svarstomus scenarijus:

*7 lentelė*

**Kiekvieno scenarijaus indėlis į įmonės „DB Cargo“ pajamas 2023 m. ir 2030 m.**

*(mln. EUR)*

| | Plėtra su valstybės parama | Plėtra be valstybės paramos | Susitelkimas | Pasitraukimas |
|---|---|---|---|---|
| 2023 metai | […] | […] | […] | […] |
| 2030 metai | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: Vokietijos pateikta KSPT tyrimo ataskaita.*

(64) Šie keturi scenarijai buvo vertinami pagal šešis kriterijus:

1) nauda nacionalinei ekonomikai (*volkswirtschaftlicher Nutzen*): vertinamas poveikis Vokietijai kaip pramonės vietovei;

2) ekologinė nauda (*ökologischer Nutzen*): vertinamas poveikis krovinių vežimo Vokietijoje tvarumui;

3) įmonės „DB Cargo“ strateginis pozicionavimas (*Strategische Positionierung DB Cargo*): vertinamas poveikis įmonės „DB Cargo“ verslo modeliui;

4) įmonės „DB Cargo“ finansai (*Finanzen DB Cargo*): vertinamas poveikis įmonės „DB Cargo“ finansams pagal pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius. Daugiausia dėmesio skiriama KSPT segmento poveikiui įmonės „DB Cargo“ pajamoms ir tam, kokiu mastu galima sumažinti pajamų skirtumą;

5) įmonės „DB Cargo“ personalas (*Personal DB Cargo*): vertinamas poveikis darbuotojų skaičiui. Atsižvelgiama į „ypatingą atsakomybę“, kuri tenka valstybės valdomai įmonei, už daugiau kaip 17 000 darbuotojų Vokietijoje 2018 m.;

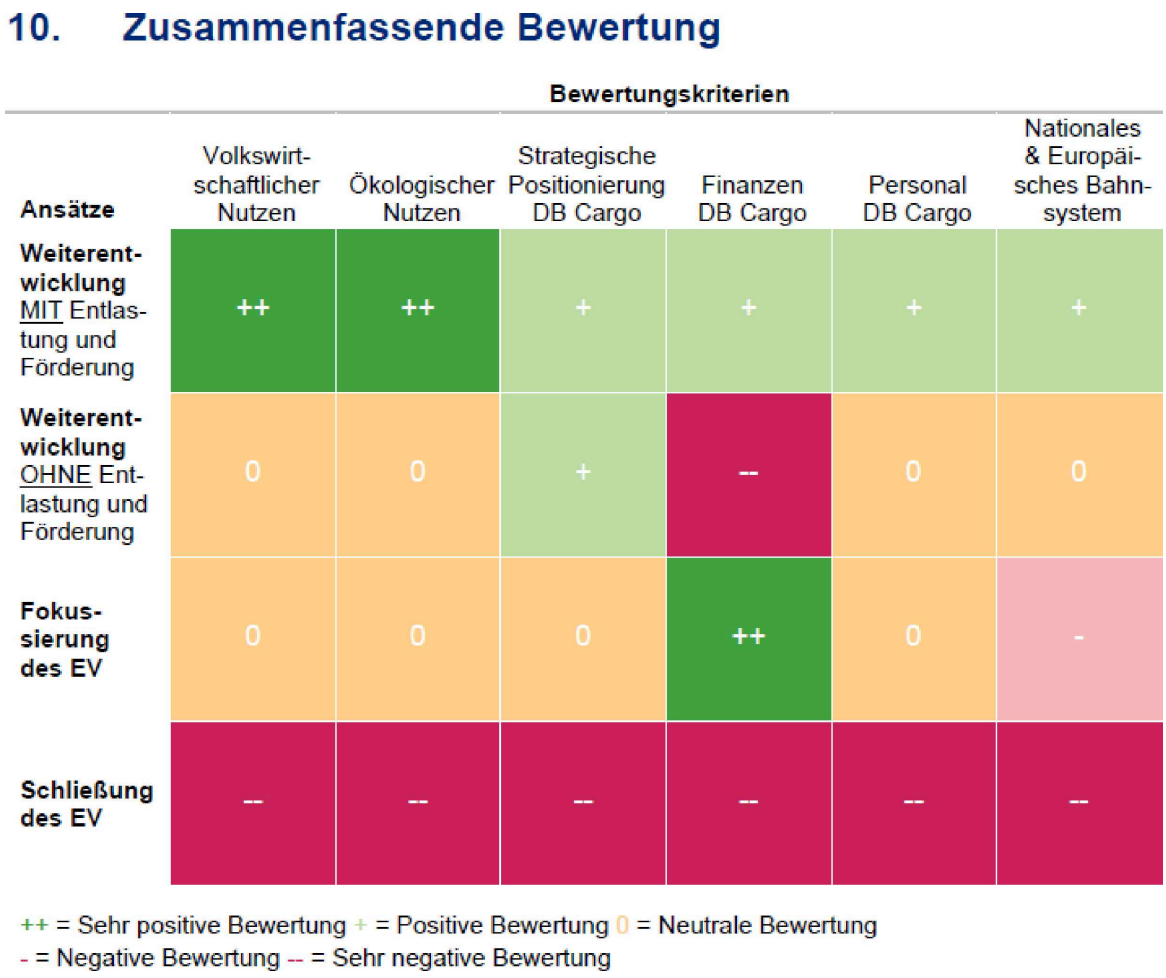
6) nacionalinė ir Europos geležinkelių sistema (*Nationales & Europäisches Bahnsystem*): tarpvalstybinio vežimo dalis KSPT segmente yra poveikio Europos geležinkelių sistemai vertinimo rodiklis. Be to, vertinama, kaip lanksčiai galima išplėsti sukurtą tinklą Vokietijoje ir Europoje, kad būtų galima reaguoti į besikeičiančią rinkos dinamiką.

(65) Pagal šiuos kriterijus KSPT tyrimo ataskaitoje tolesnės KSPT segmento plėtros scenarijus su papildoma pagalba ir valstybės parama buvo įvertintas kaip apskritai naudingiausias scenarijus, o didžiausias teigiamas poveikis įmonės „DB Cargo“ finansams būtų daromas susitelkus į pagrindinius klientus. 4 pav. parodyta išvadų matrica, pateikta KSPT tyrimo ataskaitoje.

([27]) Pagrindiniai klientai turėjo būti nustatomi remiantis kiekybiniais ir kokybiniais veiksniais.
Kiekybiniai veiksniai: krovinių vežimo pajamos, vagonų kiekis, tarifiniai tonkilometriai.
Kokybiniai veiksniai: eismo stabilumas ir nuspėjamumas, klientų priklausomybė nuo vežimo KSPT, noras mokėti, ilgalaikis kliento verslo potencialas.

*4 pav.*

**Baigiamasis KSPT scenarijų vertinimas**




*Šaltinis: Vokietijos pateikta KSPT tyrimo ataskaita* ([28]).

([28]) *Originalo vokiečių kalba vertimas:*

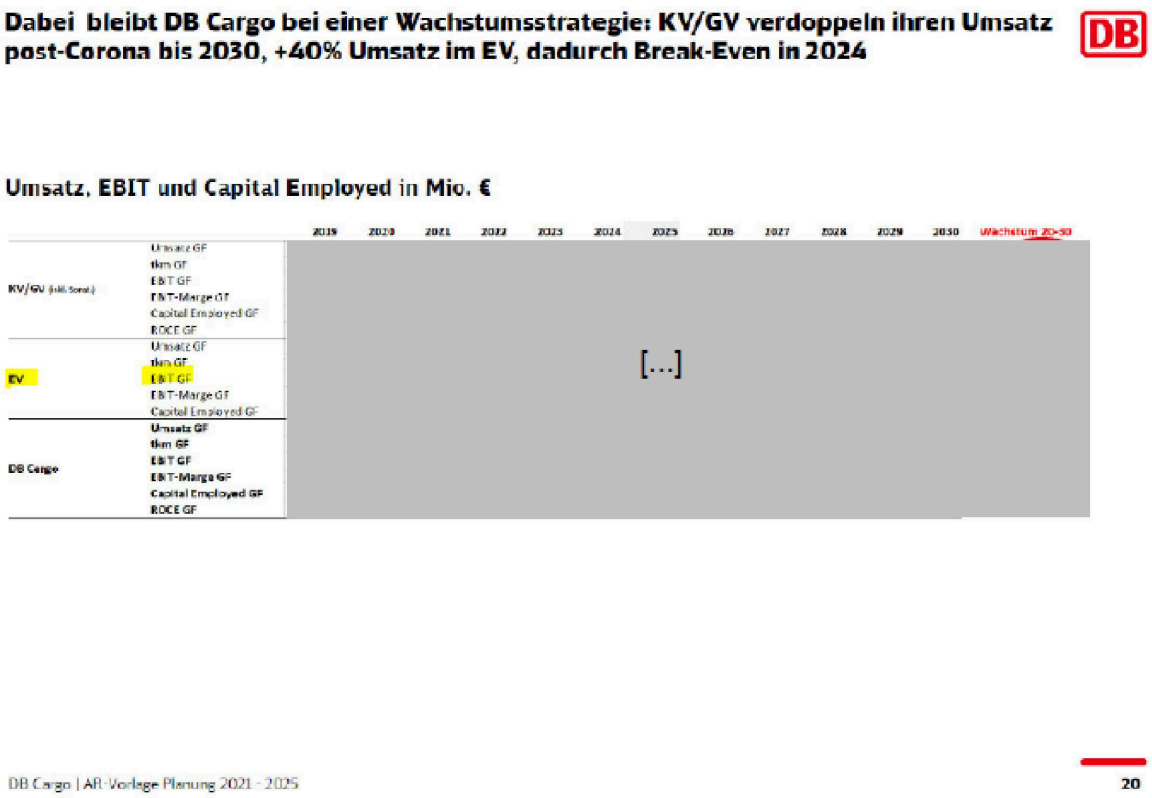
| | Vertinimo kriterijai | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Metodas | Nauda nacionalinei ekonomikai | Ekologinė nauda | Įmonės „DB Cargo“ strateginis pozicionavimas | Įmonės „DB Cargo“ finansai | Įmonės „DB Cargo“ personalas | Nacionalinė ir Europos geležinkelių sistema |
| Tolesnė segmento plėtra teikiant papildomą pagalbą ir valstybės paramą | | | | | | |
| Tolesnė plėtra be papildomos valstybės paramos | | | | | | |
| Susitelkimas į pagrindinius klientus | | | | | | |
| Segmento atsisakymas | | | | | | |

++ = labai teigiamas įvertinimas + = teigiamas įvertinimas 0 = neutralus įvertinimas
- = neigiamas įvertinimas -- = labai neigiamas įvertinimas

(66) 2020 m. įmonėje „DB Cargo“ pradėjo dirbti nauja vadovų grupė ir buvo parengta nauja veiklos strategija („Starke Cargo“). KSPT tyrimo išvados nebuvo tiesiogiai įgyvendintos bendroje įmonės „DB Cargo“ veiklos strategijoje, tačiau jos tapo svarbiu pagrindu kuriant strategiją *Starke Cargo*. Naujoji veiklos strategija iš esmės buvo augimo strategija ir joje buvo numatyta KSPT segmento strategija, kuri buvo panaši į KSPT tyrimo ataskaitoje pateiktą variantą „tolesnė segmento plėtra teikiant papildomą pagalbą ir valstybės paramą“. Ji buvo grindžiama dviem pagrindais: i) tikėtasi valstybės paramos dėl politinės valios toliau skatinti perėjimą nuo kelių prie geležinkelių transporto, ii) neigiamo poveikio tinklui rizika, jei būtų sumažintas pajėgumas, buvo laikoma didele. Pagal 2020 m. vidutinės trukmės planą, KSPT segmentas ilguoju laikotarpiu vis dar būtų nuostolingas (pagal EBIT) (žr. 5 pav.).

*5 pav.*

**Įmonės „DB Cargo“ rodikliai 2020 m. vidutinės trukmės plane pagal veiklos segmentus**




*Šaltinis: Vokietijos pateiktas 2020 m. vidutinės trukmės planas* ([29]).

(67) Tuo metu, kai buvo įgyvendinama strategija „Starke Cargo“, nuo 2018 m. liepos 1 d. iki 2023 m. birželio 30 d. jau buvo skiriama valstybės parama mažinant mokesčius už naudojimąsi geležinkelio keliais (*Trassenkostenentlastung*), kurios dydis visam sektoriui per metus siekė 350 mln. EUR (vėliau ji buvo pratęsta ir po 2023 m.) ([30]). Be to, nuo 2020 m. vidutinės trukmės plano įmonė „DB Cargo“ papildomai numatė gauti valstybės paramą traukinių sąstatams (*Anlagenpreisförderung*), kurios bendra apimtis 2021–2025 m. siekė 200 mln. EUR (faktiškai ją 2020 m. pradėjo teikti Federalinė skaitmeninių technologijų ir transporto ministerija) ([31]).

([29]) *Originalo vokiečių kalba vertimas* [tik paryškinta dalis]:
KSPT EBIT GF.

([30]) Patvirtinta 2018 m. gruodžio 10 d. Komisijos sprendimu C(2018) 8744 *final* byloje SA.51956 – Pagalbos schema krovinių vežimui geležinkeliais skatinti (OL C 14, 2019 1 11, p. 1), iš dalies pakeista ir pratęsta 2023 m. gruodžio 19 d. Komisijos sprendimu C(2023) 9130 *final* byloje SA.109540 (2023/N) – Pagalbos schemos krovinių vežimui geležinkeliais skatinti, iš dalies finansuojant mokesčius už naudojimąsi geležinkelių keliais, pratęsimas ir pakeitimas, (OL C, C/2024/800, 2024 1 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

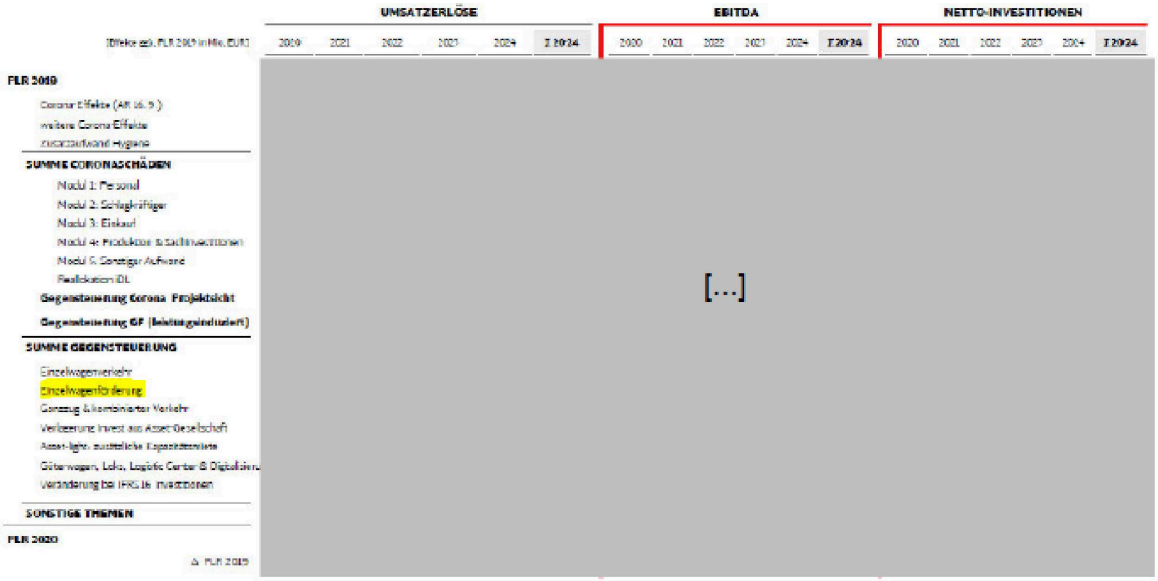
([31]) Patvirtinta 2020 m. lapkričio 4 d. Komisijos sprendimu C(2020) 7533 *final* byloje SA.58046 (2020/N) – Parama krovinių vežimui geležinkeliais (keičiamo sąstato traukiniai) (OL C 421 , 2020 12 4, p. 1).

(68) Kaip ir 2020 m. vidutinės trukmės plane, 2021 m. ir 2022 m. vidutinės trukmės planuose taip pat numatyta valstybės pagalba įmonės „DB Cargo“ KSPT segmentui, kaip parodyta 6 pav.

(69) Tačiau 2021 m. ir 2022 m. planuose numatyta ne tik parama traukinių sąstatams (*Anlagenpreisförderung*), bet ir papildoma parama KSPT. Šiuo atžvilgiu 2022 m. vidutinės trukmės plane minimas poreikis gauti ne tik 102 mln. EUR, numatytų federaliniame biudžete, bet ir papildomai 198 mln. EUR.

*6 pav.*

**Valstybės parama KSPT segmentui pagal 2020 m. vidutinės trukmės planą**

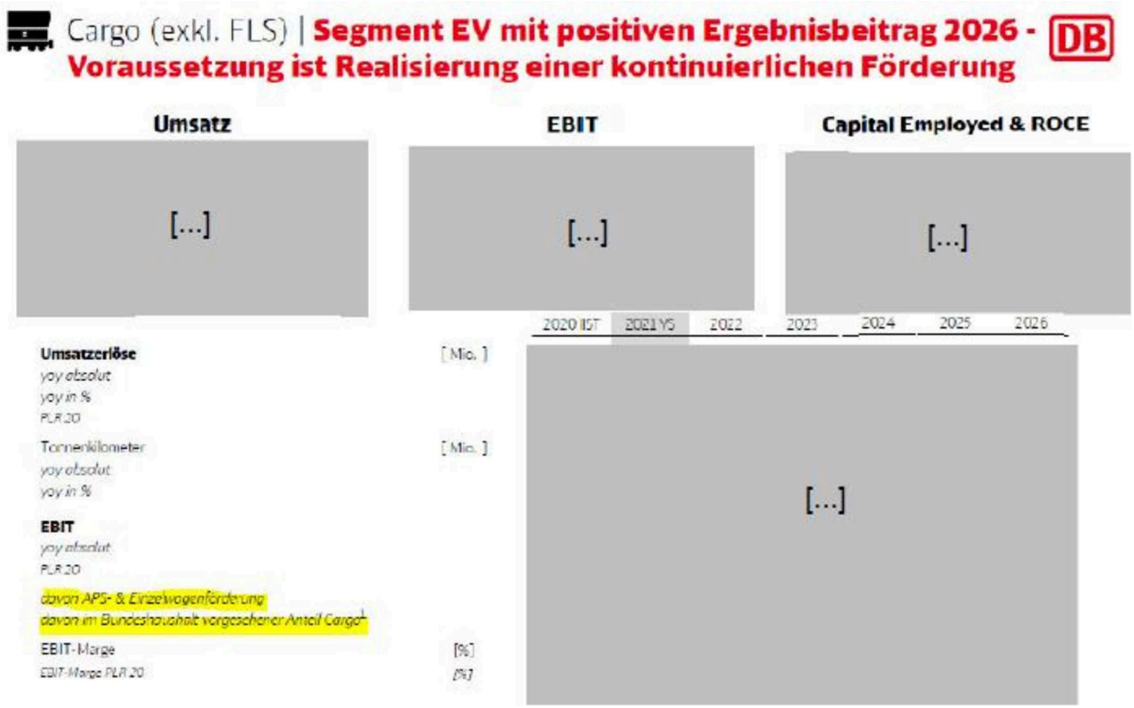



*Šaltinis: Vokietijos pateiktas įmonės „DB Cargo“ 2020 m. vidutinės trukmės planas* ([32]).

([32]) *Originalo vokiečių kalba vertimas* [tik paryškinta dalis]: KSPT subsidijos.

*7 pav.*

**Valstybės parama KSPT segmentui pagal 2021 m. vidutinės trukmės planą**

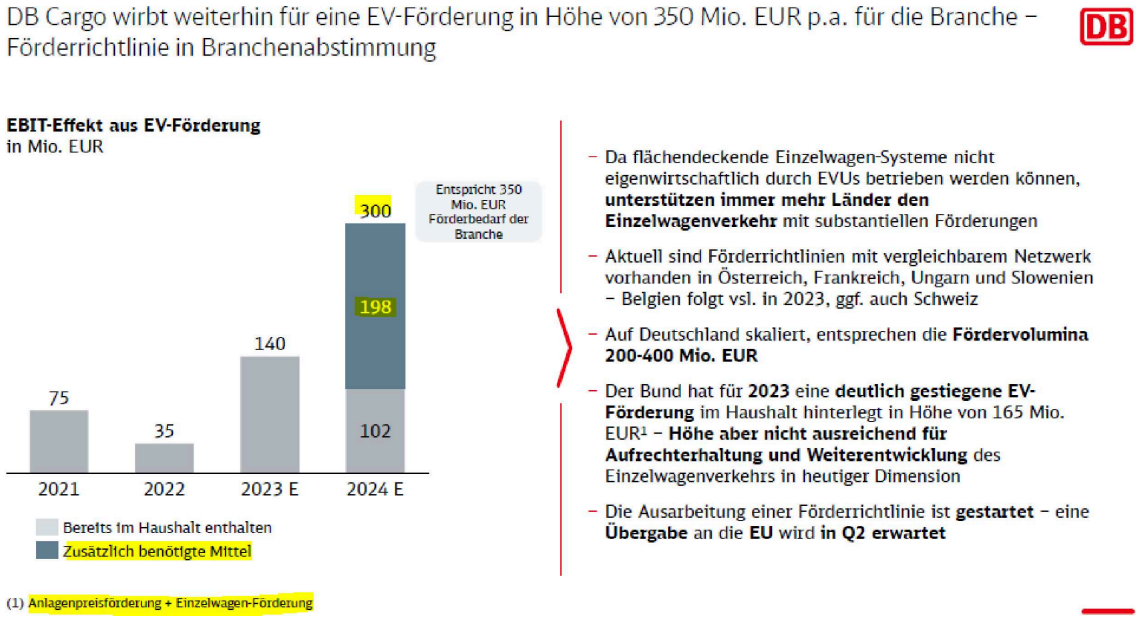



*Šaltinis: Vokietijos pateiktas įmonės „DB Cargo“ 2021 m. vidutinės trukmės planas* ([33]).

([33]) *Originalo vokiečių kalba vertimas* [tik paryškinta dalis]:
Iš jų parama traukinių sąstatams ir KSPT subsidijoms
Iš jų įmonės „DB Cargo“ dalis, numatyta federaliniame biudžete.

*8 pav.*

**Valstybės parama KSPT segmentui pagal 2022 m. vidutinės trukmės planą**




*Šaltinis: Vokietijos pateiktas įmonės „DB Cargo“ 2022 m. vidutinės trukmės planas* ([34]).

2.3.2. *Grupės vidaus paslaugų kainos (2 priemonė)*

(70) Įmonė „DB AG“ teikia įvairias paslaugas ir pagalbines funkcijas grupės DB įmonėms, įskaitant įmonę „DB Cargo“, pagal grupės vidaus susitarimus.

(71) Komisija nustatė šias grupės vidaus paslaugas, teikiamas įmonei „DB Cargo“: i) analizė (didžiųjų duomenų analizė, prognozės, eismo modeliai), ii) apskaita, iii) nekilnojamasis turtas, iv) IT paslaugos, v) personalo paslaugos, vi) mokymas (sprendimo pradėti procedūrą 26 konstatuojamoji dalis).

(72) Grupės vidaus paslaugų sąnaudos priskiriamos įmonei „DB Cargo“ pagal grupės vidaus susitarimus. Tačiau sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi nuomonės, kad įmonei „DB Cargo“ teikiamos grupės vidaus paslaugos gali neapsiriboti 71 konstatuojamojoje dalyje nurodytomis grupės vidaus paslaugomis: remiantis įmonės „DB AG“ paskelbta informacija (žr., pavyzdžiui, įmonės „DB AG“ 2016 m. integruotą ataskaitą ([35])), kai kurių šių paslaugų, pavyzdžiui, rinkodaros, žmogiškųjų išteklių, komunikacijos ir teisės reikalų paslaugų, sąnaudos nebuvo perkeltos įmonei „DB Cargo“, o jas padengė įmonė „DB AG“ (sprendimo pradėti procedūrą 27 ir 28 konstatuojamosios dalys).

([34]) *Originalo vokiečių kalba vertimas* [tik paryškinta dalis]:
Papildomos reikalingos lėšos
1) parama traukinių sąstatams ir KSPT subsidijoms.

([35]) Įmonės „DB AG“ 2016 m. integruota ataskaita, p. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (žiūrėta 2021 m. gruodžio 3 d.): „Grupės funkcijų sąnaudos neperkeliamos padaliniams (Grupės mokesčių nėra). Siekiant išvengti iškraipymų ar savavališkų mokėjimo reikalavimų, suteiktų paslaugų išlaidas padengia pati kontroliuojančioji bendrovė ir jų neperkelia kitiems subjektams. Tai reiškia, kad Grupės įmonės už šias paslaugas nemoka jokių Grupės mokesčių“.

2.3.3. *Palankios DB iždo paskolų finansavimo sąlygos (3 priemonė)*

(73) Trumpalaikes ir ilgalaikes paskolas įmonei „DB Cargo“ teikia DB iždas. Tai yra įmonės „DB AG“ padalinys, atsakingas už pinigų valdymą ir grupės finansavimą.

(74) Grupės vidaus paskolos įmonės „DB AG“ visiškai valdomoms patronuojamosioms įmonėms, kokia yra įmonė „DB Cargo“, nėra užtikrintos užstatu, nes įmonė „DB AG“, kaip vienintelė įmonės „DB Cargo“ akcininkė, veikia ir kaip nuosavo kapitalo teikėja, ir kaip paskolos davėja. Todėl įmonė „DB Cargo“ galėjo gauti paskolas nenaudodama savo turto kaip užstato.

(75) Vokietija taip pat pripažino trumpalaikių paskolų buvimą ir patvirtino, kad nuo 2013 m. įmonė „DB Cargo“ iš DB iždo gavo šias dar negrąžintas ilgalaikes paskolas:

*8 lentelė*

**Negrąžintos ilgalaikės paskolos (padėtis 2020 m. birželio 24 d.)**

| | Nominalus dydis (EUR) | Likutinė vertė 2020 m. kovo 20 d. (EUR) | Pasirašymas Data | Pradžios data | Pabaigos data | Palūkanų norma |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 3 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 4 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 5 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 6 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 7 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 8 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: sprendimas pradėti procedūrą.*

2.3.4. *Įmonės „DB Cargo“ įdarbintų valstybės tarnautojų darbo užmokesčio dalinis padengimas BEV lėšomis (4 priemonė)*

(76) Pagal 4 priemonę valstybė iš dalies padengia geležinkelio pareigūnų (t. y. valstybės pareigūnų, kurie anksčiau dirbo nacionalinėje geležinkelių bendrovėje „Deutsche Bundesbahn“, kol ji buvo pertvarkyta į komercinę įmonę ir tapo „DB AG“), kuriuos įmonei „DB Cargo“ skiria BEV, atlyginimą.

(77) Vykdant Vokietijos geležinkelių sektoriaus liberalizavimo procesą ([36]), kurio metu Vokietijos nacionaliniai geležinkeliai nuo 1994 m. buvo pertvarkyti į akcinę bendrovę (žr. 11 ir 15 konstatuojamąsias dalis), Vokietija įsteigė ir iš savo išteklių finansavo Federalinį geležinkelių fondą (*Bundeseisenbahnvermögen*, toliau – BEV). Vienas iš fondo tikslų buvo perimti geležinkelio pareigūnus, anksčiau dirbusius įmonėje „Deutsche Bundesbahn“, ir remti jų paskyrimą į įmonę „DB AG“ (ir, *in fine*, įmonių grupės DB patronuojamąsias įmones, pavyzdžiui, įmonę „DB Cargo“), jei jie nebuvo paskirti kitur. BEV yra oficialus geležinkelio pareigūnų darbdavys, jis taip pat atsako už į pensiją išėjusių pareigūnų pensijų tvarkymą ir valdo geležinkelio pareigūnų sveikatos draudimo fondą. Atsižvelgiant į tai, kad pagal teisės aktus valstybės pareigūnai negali būti paskirti dirbti privačioje įmonėje be konkretaus teisinio pagrindo, galimybė BEV skirti geležinkelio pareigūnus atsirado tada, kai Vokietijos Federacinės Respublikos pagrindų įstatymas (*Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*) buvo papildytas 143 straipsnio a punkto 1 papunkčiu, kuriuo buvo sukurtas paskyrimo sistemos teisinis pagrindas. Be to, nustatyta, kad BEV skyrė geležinkelio pareigūnus į privačias įmones, pavyzdžiui, konkuruojančias su įmone „DB AG“, ir į kai kurias valstybės įstaigas. Šie riboto masto paskyrimai grindžiami tik Federalinio valstybės tarnybos įstatymo (*Bundesbeamtengesetz*) ([37]) 29 straipsniu, pagal kurį reikalingas atitinkamo pareigūno sutikimas.

(78) Vokietijos geležinkelių pertvarkymo procesas buvo pradėtas priėmus įstatymą dėl įmonės „Deutsche Bahn AG“ steigimo (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, toliau – „DB AG“ steigimo įstatymas), kuriame, be kitų klausimų, nustatyti BEV ir įmonės „DB AG“ santykiai. Tvarka, pagal kurią BEV skiria geležinkelio pareigūnus į įmonę „DB AG“, nustatyta „DB AG“ steigimo įstatymo 12 straipsnyje. Pagal jo 12 straipsnio 2 ir 3 dalis, į įmonę „DB AG“ paskirti geležinkelio pareigūnai išlaiko teisinį valstybės tarnautojų statusą. „DB AG“ steigimo įstatymo 12 straipsnį papildo jo 21 ir 23 straipsniai, kuriais įmonė „DB AG“ įpareigojama kompensuoti BEV išlaidas, susijusias su paskirtais darbuotojais, pagal numanomų išlaidų principą (*als-ob-Kosten-Prinzip*). Pagal „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio 1 dalį, įmonė „DB AG“ „moka BEV už jai pagal šio įstatymo 12 straipsnio 2 ir 3 dalis priskirtus pareigūnus sumą, lygią išlaidoms, kurias ji patiria, arba turi sumokėti už panašių darbuotojų, kuriuos bendrovė naujai įdarbintų, darbą, įskaitant darbdaviui tenkančias privalomojo socialinio draudimo ir papildomo profesinio pensijų draudimo dalis“ ([38]).

(79) Pagal „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio 8 dalį sudarytas BEV ir įmonės „DB AG“ susitarimas reglamentuoja kompensavimo sistemos detales. Kompensuotinos išlaidos apskaičiuojamos atskirai kiekvienam pareigūnui, sudedamos ir kas mėnesį BEV sumokama kompensacija. Įmonė „DB AG“ taip pat moka BEV proporcingas personalo administravimo išlaidas. Pagal „DB AG“ steigimo įstatymo 13 straipsnį, BEV turi teisę tikrinti, ar teisinga geležinkelio pareigūnų, priskirtų atitinkamai darbo užmokesčio grupei, klasifikacija, nuo kurios labai priklauso kompensuotinos personalo išlaidos. Be to, metinę personalo išlaidų kompensavimo ataskaitą rengia ir tvirtina nepriklausomas auditorius.

(80) Pareigūnai skiriami „DB AG“ kaip grupei, o ne vienai iš jos patronuojamųjų įmonių. Atitinkamai įmonei „DB AG“ priskirtų pareigūnų personalo išlaidas BEV kompensuoja įmonė „DB AG“. Įmonė „DB Cargo“ tiesiogiai nemoka BEV jokių personalo išlaidų.

([36]) Nuo 1991 m. Sąjunga rengė teisės aktus, kuriais siekiama atverti geležinkelius konkurencijai ir padėti jiems susigrąžinti kelių ir oro transporto dalį iš kelių ir oro transporto. Atsižvelgdamas į kelis Komisijos iš eilės pateiktus pasiūlymus, Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė keturis teisės aktų rinkinius, vadinamus keturiais geležinkelių dokumentų rinkiniais (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Būtent antrasis geležinkelių dokumentų rinkinys, sudarytas iš įvairių 2004 m. priimtų teisės aktų, laikomas pravarčiu krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų liberalizavimui, nes visiškai atveria krovinių vežimo geležinkeliais rinką konkurencijai. Kalbant apie krovinių vežimo geležinkeliais sektorių, būtent 2007 m. sausio 1 d. laikoma visiško liberalizavimo diena, nes nuo jos pagal 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/51/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 164, 2004 4 30, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), licencijuotiems krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdytojams vienodomis sąlygomis buvo suteikta galimybė visose valstybėse narėse naudotis visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo infrastruktūra.

([37]) Vadovaujantis šia nuostata, valstybės tarnautojai, gavus jų sutikimą, gali laikinai vykdyti veiklą, atitinkančią jų pareigas viešojoje įstaigoje arba kitose įstaigose, jei to reikia dėl viešojo intereso.

([38]) Nuo 1994 m. „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio nuostatos, susijusios su taisykle „als-ob-Kosten“, išliko nepakitusios. 2021 m. gegužės mėn. padarytais ribotais „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio pakeitimais buvo nustatyta įmonės „DB AG“ pareiga toliau kompensuoti personalo išlaidas, net jei paskirtas geležinkelio darbuotojas buvo atleistas iš darbo įgyvendinus racionalizavimo priemones.

(81) Tais atvejais, kai BEV skiria geležinkelio pareigūnus į privačias įmones, išskyrus įmonę „DB AG“, BEV sudaro susitarimą su atitinkama geležinkelio įmone dėl darbuotojų nuomos išlaidų kompensavimo. Tokių susitarimų nuostatos atitinka „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio nuostatas, nustatančias principą „als-ob-Kosten“.

(82) 4 priemonė yra susijusi tik su geležinkelio pareigūnų grupe, buvusia 1994 m. pertvarkant įmonę „Deutsche Bundesbahn“; nuo 1993 m. nebuvo įdarbintas nė vienas naujas geležinkelio pareigūnas. Taigi 4 priemonė susijusi su nuolat mažėjančia pareigūnų grupe, kuri sparčiai traukiasi atsižvelgiant į tos grupės amžiaus struktūrą (iki 2032 m. daugiau kaip 60 % atitinkamų darbuotojų išeis į pensiją). Nuo 2023 m. ši priemonė buvo taikoma tik maždaug 8 % visų įmonės „DB Cargo“ darbuotojų.

### 2.4. **Pagrindas pradėti procedūrą**

(83) Remiantis Komisijos preliminariu vertinimu, pateiktu sprendime pradėti procedūrą, visos keturios tiriamos priemonės buvo valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(84) Kalbant apie PNPS, atsižvelgiant į jo trukmę, į tai, kad tame susitarime nebuvo nustatyta nuostolių padengimo viršutinė riba, ir į nuolatinius nuostolius nuo pat PNPS sudarymo, Komisija suabejojo, ar tai, kad įmonės „DB ML“ ir „DB AG“ toliau dengė pasikartojančius įmonės „DB Cargo“ nuostolius, neįvertinusios, ar nutraukti PNPS, kad būtų išsaugota likusi kapitalo dalis, galėjo reikšti nepagrįstą ir atrankųjį pranašumą įmonei „DB Cargo“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Atsižvelgdama į šias abejones, Komisija paprašė išsamiau paaiškinti teisinę aplinką ir įmonių struktūrą, taip pat įmonių grupės „DB AG“ sutartimi įformintus susitarimus, pagal kuriuos patronuojančioji įmonė per daugelį metų padengia įmonės „DB Cargo“ nuostolius. Be to, Komisija pažymėjo, kad PNPS buvo priskirtinas Vokietijos valstybei iš esmės remiantis tuo, kad Vokietijos valstybė visiškai valdo įmonę „DB Cargo“ ir jos patronuojančiąją įmonę „DB AG“, o tai reiškia, kad gali skirti šių subjektų stebėtojų tarybų narius, taip pat teisės aktų reikalavimu, kad akcininkas turi oficialiai patvirtinti pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą. Komisija pripažino, kad įmonės „DB AG“ ir „DB Cargo“ pagal privatinę teisę yra įsteigtos kaip akcinės bendrovės, o tai reiškia, kad šių įmonių visuotiniai susirinkimai iš esmės negali duoti nurodymų jų valdyboms. Komisija taip pat pripažino, kad dauguma įmonės „DB AG“ stebėtojų tarybos narių nebuvo valstybės atstovai. Tačiau šios bylos aplinkybėmis, atsižvelgdama į strateginę krovinių vežimo geležinkeliais veiklos svarbą federalinės vyriausybės transporto politikai, Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad valstybė, dalyvaudama įmonės „DB AG“ stebėtojų taryboje, būtų galėjusi daryti netiesioginę įtaką valdybos sprendimams.

(85) Kalbant apie *grupės vidaus paslaugų kainas*, Komisija visų pirma pažymėjo, kad, remiantis įmonės „DB AG“ skelbiama informacija, grupės vidaus paslaugos įmonei „DB Cargo“ buvo teikiamos nemokamai arba mažesnėmis nei rinkos kainomis ir kad Vokietija nepateikė jokios analizės ar duomenų, kurie pagrįstų jos teiginį, kad šios paslaugos buvo teikiamos laikantis ištiestosios rankos principo. Komisija pažymėjo, kad nesant pakankamai duomenų, įrodančių, kad įmonei „DB Cargo“ pagal susitarimus su įmone „DB AG“ teikiamos grupės vidaus paslaugos atitiko įprastas rinkos sąlygas, negalima atmesti galimybės, kad dėl šių paslaugų įmonė „DB Cargo“ įgijo pranašumą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisija paragino Vokietiją pateikti daugiau informacijos ir įrodymų apie įmonei „DB Cargo“ teikiamas grupės vidaus paslaugas, visų pirma apie įmonei „DB Cargo“ teikiamų paslaugų sutarčių sąlygas, jų sąnaudų pagrindą ir kitą su rinkos kainodara susijusią informaciją. Be to, Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad 2 priemonė priskirtina Vokietijos valstybei. Šiuo atžvilgiu Komisija atsižvelgė į tai, kad Vokietijos valstybei visiškai priklauso įmonė „DB Cargo“ ir jos patronuojančioji įmonė „DB AG“, todėl ji turi galimybę pati priimti visus įmonės „DB AG“ visuotinio susirinkimo sprendimus, ir į tai, kad įmonės „DB AG“ sprendimas teikti grupės vidaus paslaugas savo patronuojamosioms įmonėms gali turėti didelį poveikį įmonės „DB AG“ biudžetui, taigi ir akcininkų interesams.

(86) Dėl *DB iždo suteiktų paskolų finansavimo sąlygų* Komisija visų pirma pažymėjo, kad Vokietija nepateikė įrodymų, pagrindžiančių jos teiginį, kad šios sąlygos atitiko rinkos sąlygas ir ištiestosios rankos principą. Komisija taip pat pažymėjo, kad taip teigdama Vokietija neatsižvelgė į tai, kad dėl sudaryto PNPS įmonė „DB Cargo“ turėjo geresnį kredito reitingą, o pagal atitinkamus Sąjungos sektorių teisės aktus, paskolos tarp vertikalios integracijos įmonės juridinių asmenų gali būti teikiamos tik atsižvelgiant į konkretaus subjekto individualų rizikos profilį. Be to, Komisija atsižvelgė į tai, kad įmonė „DB Cargo“ nepateikė jokio užstato už visas dar negrąžintas ilgalaikes paskolas.

(87) Remdamasi šia informacija Komisija nustatė, kad negalima atmesti galimybės, jog įmonė „DB Cargo“ galėjo įgyti pranašumą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, t. y. DB iždas jai taikė rinkos sąlygų neatitinkančias finansavimo sąlygas. Komisija paragino Vokietiją ir suinteresuotąsias šalis pateikti daugiau informacijos ir įrodymų, kad būtų galima nustatyti, ar įmonei „DB Cargo“ DB iždo suteiktos paskolos atitinka rinkos sąlygas. Be to, Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad 3 priemonė priskirtina Vokietijos valstybei. Šiuo atžvilgiu Komisija atsižvelgė į tai, kad Vokietijos valstybė visiškai valdo įmonę „DB Cargo“ ir jos patronuojančiąją įmonę „DB AG“. Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad iždo paslaugų organizavimas ir kainodaros sąlygos galėjo turėti didelį poveikį įmonės „DB AG“ biudžetui. Todėl negalima atmesti, kad sprendimas, kaip ir kokiomis sąlygomis teikti finansavimą patronuojamosioms įmonėms, buvo labai svarbus įmonių grupės DB aukščiausiajai vadovybei, taip pat ir jos akcininkui, t. y. Vokietijos valstybei.

(88) Dėl BEV iš dalies padengiamo valstybės tarnautojų atlyginimo Komisija pažymėjo, kad Vokietija nepateikė įrodymų, jog įmonės „DB Cargo“ patirtos valstybės tarnautojų įdarbinimo išlaidos iš tikrųjų atitiko panašios kvalifikacijos darbuotojų rinkos kainas. Todėl Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad tai, jog BEV padengia tam tikras įmonės „DB Cargo“ įdarbintų darbuotojų išlaidas, yra įmonės „DB Cargo“ pranašumas. Komisija paragino Vokietiją ir suinteresuotąsias šalis pateikti daugiau informacijos ir įrodymų dėl atrankiojo pranašumo, susijusio su 4 priemone. Be to, dėl 4 priemonės priskirtinumo valstybei Komisija pažymėjo, kad sprendimas dėl subjekto, kuris padengia įmonei „DB AG“ priskirtų valstybės tarnautojų atlyginimo išlaidas, buvo grindžiamas „DB AG“ steigimo įstatymo nuostata, kurią patvirtino federalinis parlamentas, todėl buvo priskirtinas valstybei.

(89) Remiantis Komisijos preliminariu vertinimu, visos keturios nagrinėjamos priemonės buvo susijusios su Vokietijos ištekliais, nes jai visiškai priklauso įmonė „DB Cargo“ per įmonę „DB AG“ ir dėl BEV valstybinio finansavimo. Komisija taip pat laikėsi preliminarios nuomonės, kad visos nagrinėjamos priemonės galėjo pagerinti įmonės „DB Cargo“ konkurencinę padėtį, todėl galėjo iškraipyti konkurenciją ir paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

(90) Dėl suderinamumo su vidaus rinka Komisija nenustatė jokio atitinkamų priemonių suderinamumo pagrindo ir pažymėjo, kad Vokietija nepateikė jokių argumentų, kuriais būtų galima pagrįsti išvadą dėl jų suderinamumo. Komisija paragino Vokietiją ir suinteresuotąsias šalis pateikti nuomonę ir įrodymus dėl galimo nagrinėjamų priemonių suderinamumo.

## 3. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

### 3.1. **ERFA**

(91) 2022 m. rugsėjo 19 d. pareiškime ERFA aiškina, kad krovinių vežimas geležinkeliais Europoje yra labai konkurencingas ir kad pastaraisiais metais privatūs konkurentai nuolat didino savo rinkos dalį Europoje, kuri 2020 m. sudarė 48 %. ERFA teigimu, tikėtina, kad ateityje jie ją dar labiau padidins. ERFA teigia, kad ji remia Komisijos siekį užtikrinti, kad valstybės pagalba netrikdytų konkurencijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje. Šiuo atžvilgiu ERFA teigia, kad nuostoliai, kuriuos automatiškai perima kontroliuojančiosios įmonės, turėtų būti laikomi valstybės pagalba. ERFA pabrėžia aiškios valstybinių geležinkelio įmonių valdymo struktūros svarbą ir teigia, kad dėl pastaraisiais metais patirtų ilgalaikių įmonės „DB Cargo“ nuostolių, kuriuos nuolat padengdavo įmonė „DB AG“, susidaro įspūdis, kad valdymo struktūra šioje byloje nėra aiški. ERFA nuomone, bet koks neaiškumas šiuo atžvilgiu panaikina būtinybę valstybinėms geležinkelio įmonėms veikti įprastomis rinkos sąlygomis ir taip iškraipo konkurenciją. Be to, ERFA ragina užtikrinti paslaugų sąnaudų skaidrumą tais atvejais, kai valstybinė geležinkelio įmonė gauna grupės vidaus paslaugas iš kontroliuojančiosios ar susijusios įmonės arba kai ji gauna bet kokį finansavimą iš kontroliuojančiosios bendrovės. ERFA iš esmės teigia, kad bet koks teikiamas finansavimas turi atspindėti įprastas finansavimo gavimo rinkos sąlygas, kad būtų išvengta kryžminio subsidijavimo, kuris diskriminuotų konkurentus.

(92) ERFA taip pat teigia, kad teisėta pagalba, pavyzdžiui, pagalba KSPT eismui ar įvairiarūšiam vežimui, neturi būti naudojama kaip priemonė sunkumų patiriančioms valstybinėms įmonėms finansuoti. ERFA taip pat teigia, kad tokia valstybės pagalba, kuria siekiama skatinti perėjimą prie kitų transporto rūšių, turi atspindėti faktines paslaugos eksploatavimo sąnaudas ir būti ribotos apimties, kad ji tiesiogiai nekonkuruotų su kitais rinkos segmentais, pavyzdžiui, paskirtinių traukinių segmentu. ERFA teigia, kad tokia valstybės pagalba taip pat neturi būti naudojama siekiant dempinguoti kainas, kad būtų perimta naujų rinkos dalyvių rinka. ERFA teigia, kad valstybinės įmonės, kurios gauna valstybės paramą tam tikroms veiklos rūšims, kaip antai vežimui KSPT, turėtų užtikrinti jų apskaitos ir organizacinį atskyrimą nuo kitų veiklos rūšių, ypač tų, kurios konkuruoja su privačiais ir nepriklausomais veiklos vykdytojais. ERFA teigia, kad pernelyg didelė valstybės pagalba veiklai, kurioje dominuoja valstybinės geležinkelio įmonės, pavyzdžiui, vežimui KSPT, iškraipo konkurenciją.

### 3.2. **Skundo pateikėjas**

(93) 2022 m. rugsėjo 19 d. pateiktame pareiškime skundo pateikėjas palankiai vertina Komisijos preliminarų vertinimą, kad keturios nagrinėjamos priemonės gali būti valstybės pagalba ir kad kyla abejonių dėl jų suderinamumo. Skundo pateikėjas apgailestauja, kad Vokietija iš esmės nesustabdė tų priemonių įgyvendinimo, kaip reikalaujama pagal suformuotą jurisprudenciją.

(94) Skundo pateikėjas teigia, kad visos nagrinėjamos priemonės, išvardytos sprendimo pradėti procedūrą 14 konstatuojamojoje dalyje, yra valstybės pagalba.

(95) Pirma, skundo pateikėjas teigia, kad visos nagrinėjamos priemonės yra susijusios su valstybiniais ištekliais. Visų pirma dėl 1, 2 ir 3 priemonių skunde teigiama, kad Vokietija yra vienintelė įmonės „DB AG“ savininkė ir kontroliuoja akcijų suteikiamus balsus, todėl „DB AG“ turi būti laikoma valstybine įmone, kaip apibrėžta Komisijos direktyvoje 2006/111/EB ([39]). Būdama vienintelė akcininkė, Vokietija gali lemti įmonės „DB AG“ išteklių naudojimą, o to pakanka, kad „DB AG“ ištekliai būtų laikomi valstybiniais ištekliais. Be to, skundo pateikėjas teigia, kad Vokietijos nurodyta aplinkybė, jog šios priemonės būtų finansuojamos iš įmonių grupės DB gauto veiklos pelno, yra neįrodyta ir bet kuriuo atveju nesvarbi. Dėl 4 priemonės skundo pateikėjas teigia, kad šią priemonę finansuoja BEV, kuris yra valstybės subjektas ir kurio ištekliai yra valstybiniai ištekliai.

(96) Antra, skundo pateikėjas teigia, kad nagrinėjamos priemonės yra priskirtinos Vokietijos valstybei. Skundo pateikėjas pažymi, kad „DB AG“ yra valstybinė įmonė, o priemonė yra priskirtina valstybei, jei galima teigti, kad valdžios institucijos vienaip ar kitaip dalyvavo priimant priemonę. Skundo pateikėjas primena, kad apie konkrečios priemonės priskirtinumą valstybei galima spręsti iš tam tikrų požymių, susijusių su bylos aplinkybėmis ir tomis aplinkybėmis, kuriomis buvo imtasi priemonės, įskaitant požymius, kurie rodo, kad mažai tikėtina, jog valdžios institucijos nedalyvavo priimant priemonę. Be to, skundo pateikėjas teigia:

a) dėl 1 priemonės, kad Vokietijos valstybė konkrečiai skatino įmonę „DB AG“ priimti PNPS, nes ji jį patvirtino veikdama kaip vienintelis įmonės „DB AG“ akcininkas. Yra tiesioginių įrodymų, kad valstybė dalyvavo priimant šį sprendimą. PNPS negalėjo įsigalioti be įmonės „DB AG“ akcininko pritarimo. Tai, kad, kaip teigia Vokietija, jos pritarimas būtų buvęs tik formalus, nėra svarbu atsižvelgiant į jurisprudenciją ([40]). Nepriklausomai nuo to, kaip gali būti įgyvendinami valstybės, kaip akcininkės, įgaliojimai, Vokietijos valstybė būtų galėjusi blokuoti PNPS priėmimą, jeigu jai tai nebūtų buvę tinkama. Be to, pelnas ir nuostoliai perduodami kasmet, o perdavimą tvirtina įmonės „DB AG“ stebėtojų taryba, kurios daugumą sudaro valstybei priklausantis akcijų paketas;

([39]) 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Pagal analogiją 1988 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Kwekerij Gebroeders van der Kooy / Komisija*, 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 34 ir 36 punktai.

b) dėl 2 ir 3 priemonių skundo pateikėjas pažymi, kad nors šių priemonių, kaip ir PNPS, tiesiogiai nepriėmė valstybė, tačiau iš bylos aplinkybių ir tų aplinkybių, kuriomis buvo imtasi šių priemonių, galima spręsti apie valstybės dalyvavimą arba mažai tikėtiną jos nedalyvavimą. Šie rodikliai, kurie taip pat svarbūs vertinant 1 priemonės priskirtinumą, yra tokie:

1) priešingai nei teigia Vokietija, ji kontroliuoja įmonę „DB Cargo“ ir kitas įmonių grupei DB priklausančias įmones. Šią kontrolę lemia tai, kad įmonė „DB Cargo“ visiškai priklauso valstybei, ir ją sustiprina įmonių „DB Cargo“ ir „DB AG“ sudarytas pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas, pagal kurį įmonė „DB Cargo“ paveda savo įmonės valdymą įmonei „DB AG“. Ją taip pat patvirtina teisės aktuose nustatyta Vokietijos valstybės pareiga daryti atitinkamą įtaką bendrovėms, kurių akcijų ji turi, įskaitant netiesioginę, jeigu akcijų paketas yra ypač svarbus Vokietijai politiniu ar finansiniu požiūriu ([41]);

2) priešingai nei teigia Vokietija, ji kontroliuoja įmonės „DB AG“ veiklą, nes valstybė skiria pusę „DB AG“ stebėtojų tarybos narių, kurie savo ruožtu skiria valdybą, ir taip sudaroma įtakos grandinė, atspindinti 100 % valstybės akcijų paketą ir jos dominuojančią įtaką. Stebėtojų tarybos narių ataskaitoms, kurias jie teikia valstybei, netaikomas bendras konfidencialumo reikalavimas ([42]), kuris taikomas akcinėse bendrovėse, ir jie privalo atsižvelgti į ypatingus Vokietijos interesus vykdydami savo pareigas ([43]);

3) Vokietijos teiginiai, kad 2 ir 3 priemonės yra veiklos valdymo sprendimai, kuriuos priimant nedalyvauja įmonės „DB AG“ akcininkas (nei tiesiogiai per visuotinį susirinkimą, nei per stebėtojų tarybą), yra neįtikinami, atsižvelgiant į jų galimą finansinį poveikį įmonės „DB AG“ biudžetui. Iš tiesų pagal Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso ([44]) nuostatas, esminės svarbos sandoriams ir kitiems valdybos sprendimams, turintiems didelį poveikį įmonės veiklai ir turtinei, finansinei ar pajamų padėčiai, būtinas stebėtojų tarybos leidimas;

4) Vokietijos valstybės interesas gauti dividendus iš įmonių grupės DB Group rodo, kad valstybė turėjo būti susijusi su 2 ir 3 priemonėmis;

5) priešingai nei teigia Vokietija, įmonė „DB AG“ nėra vien tik privatinės teisės bendrovė, kuri naudojasi didžiausia laisve ir nepriklausomybe nuo savo akcininkų. Priešingai, pagal atitinkamas Federalinio biudžeto kodekso ir Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso nuostatas, valstybė privalo aktyviai daryti įtaką įmonei „DB AG“, kad būtų užtikrintas viešasis interesas. Be to, Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekse įmonėms, kuriose Vokietijos valstybė turi akcijų paketą, nustatyti keli konkretūs įpareigojimai, kurie viršija tai, ko būtų galima tikėtis iš privačios įmonės (įskaitant atsakingą ir etiškai pagrįstą veiklą, ekonomišką ir tvarų įmonės išteklių naudojimą, Sąjungos valstybės pagalbos teisės aktų laikymąsi). Galiausiai įmonė „DB AG“ gauna nuolatinę ir besąlyginę valstybės paramą, todėl savo veiklos nevykdo įprastomis konkurencijos su privačiais veiklos vykdytojais sąlygomis, o tai yra papildomas valstybės įtakos požymis;

c) dėl 4 priemonės skundo pateikėjas teigia, kad ji kyla iš „DB AG“ steigimo įstatymo nuostatų, todėl yra priskirtina valstybei.

([41]) Federalinio biudžeto kodekso (*Bundeshaushaltsordnung*) 65 straipsnio 1 dalies 3 punktas ir Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso (*Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes*) 15 ir 19 straipsniai, p. 34 ir 35.

([42]) Akcinių bendrovių įstatymo 394 straipsnis.

([43]) Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnio 1 dalies 3 punktas ir Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso 15 ir 19 straipsniai.

([44]) Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso 16 straipsnis.

(97) Trečia, skundo pateikėjas teigia, kad nagrinėjamomis priemonėmis įmonei „DB Cargo“ suteikiamas ekonominis pranašumas. Visų pirma skundo pateikėjas teigia, kad:

a) dėl 1 priemonės Vokietija nepateikė jokios svarbios informacijos ar įrodymų, kad ji veikė kaip įmonės „DB AG“ akcininkė, o ne kaip valdžios institucija, todėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas. Jei Komisija nuspręstų, kad šis kriterijus taikytinas, skundo pateikėjas teigia, kad nėra pakankamai duomenų, įrodančių, kad privatus veiklos vykdytojas, kurio padėtis būtų kuo panašesnė į įmonės „DB AG“ padėtį, iš esmės sudarytų PNPS su tokia patronuojamąja įmone, kokia yra „DB Cargo“, ir tokiomis sąlygomis. Šiuo atžvilgiu skundo pateikėjas nurodo nuolatinius nuostolius, kuriuos įmonė „DB Cargo“ patyrė pagal 1999–2012 m. galiojusį PNPS, ir tai, kad, nepaisant šių nuostolių, 2012 m. buvo sudarytas naujas PNPS, kuris buvo besąlyginis susitarimas, neribotas nei apimtimi, nei suma, o vėliau automatiškai pratęstas 2016 m. ir 2018 m. Be to, skundo pateikėjas pažymi, kad, remiantis 2012 m. turimais rinkos duomenimis ir atsižvelgiant į kasmetinį nuostolių padengimą, nebuvo jokių perspektyvų gauti pelno. Galiausiai skundo pateikėjas atkreipia dėmesį į tai, kad PNPS buvo patvirtintas ir toliau galiojo, nors Vokietija turėjo reikiamą diskreciją apskritai nesudaryti tokio susitarimo ir bet kada jį nutraukti. Be to, skundo pateikėjas pažymi, kad Vokietija dėl 3 priemonės teigdama, jog įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ kredito reitingas yra vienodas dėl to, kad sudarytas PNPS, pripažino teigiamą PNPS poveikį įmonės „DB Cargo“ reitingui, taigi pripažino, kad PNPS suteikia pranašumą įmonei „DB Cargo“;

b) dėl 2 priemonės, kad Vokietijos teiginys, jog grupės vidaus paslaugos teikiamos laikantis ištiestosios rinkos principo, nepagrįstas jokia ekonomine analize ir iš esmės prieštarauja oficialiai skelbiamai informacijai;

c) dėl 3 priemonės, kad Vokietijos teiginys, jog DB iždo suteiktos paskolos įmonei „DB Cargo“ yra pagrįstos įprastomis rinkos sąlygomis, nėra pagrįstas jokiais įrodymais. Šiam teiginiui iš tikrųjų prieštarauja viešai skelbiamos įmonės „DB AG“ integruotos ataskaitos, iš kurių matyti, kad minėtomis paskolomis nebuvo siekiama įmonės „DB AG“ pelno. Be to, dėl to, kad yra sudarytas PNPS, įmonė „DB Cargo“ priskiriama toms pačioms reitingų agentūrų kredito kokybės grupėms, todėl jai suteikiamas padidintas kredito reitingas;

d) dėl 4 priemonės, kad papildomos įmonės „DB Cargo“ išlaidos, susijusios su valstybės tarnautojų įdarbinimu, palyginti su privačiojo sektoriaus darbuotojų išlaidomis, nėra neįprastos įmonės „DB Cargo“ išlaidos, kurias valstybė galėtų kompensuoti ir tai nebūtų laikoma valstybės pagalba. Tokios papildomos išlaidos nekompensuoja išlaidų, susijusių su ankstesne nuo bendrosios sistemos nukrypti leidžiančia nuostata (dviguba nukrypti leidžianti nuostata), ir ši priemonė nėra VESP kompensacija pagal *Altmark* kriterijus. Taigi BEV intervencija suteikia pranašumą įmonei „DB Cargo“.

## 4. **VOKIETIJOS PASTABOS**

### 4.1. **Bendros preliminarios pastabos**

(98) Vokietija teigia, kad Komisija neįvykdė savo įrodinėjimo pareigos, susijusios su pagalbos buvimo įrodymu, ir aiškiai nenurodė abejonių dėl keturių nagrinėjamų priemonių suderinamumo su vidaus rinka.

(99) Vokietija taip pat nurodo, kad Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos konkurencinė dinamika yra pakankama, kad būtų galima paneigti skundo pateikėjo teiginį, jog rinkoje yra konkurencijos iškraipymų, atsiradusių dėl įtariamo valstybės įsikišimo įmonės „DB Cargo“ naudai. Vokietija visų pirma atkreipia dėmesį į tai, kad įmonės „DB Cargo“ konkurentai nuolat didino savo rinkos dalį Vokietijoje, kuri išaugo nuo 29 % 2012 m. iki 57 % 2022 m. Priešingai, kitose valstybėse narėse konkurentų užimama rinkos dalis yra gerokai mažesnė: Italijoje – 54 %, Švedijoje – 51 %, Lenkijoje – 50 %, Austrijoje – 32 %, Šveicarijoje – 31 %, Belgijoje – 30 % ([45]).

([45]) Vokietijos pateikti duomenys paimti iš 2021 m. balandžio mėn. 9-osios „IRG-Rail“ metinės rinkos stebėsenos pagrindinės ataskaitos ir darbinio dokumento.

(100) Vokietija nurodo, kad ji siekia padidinti geležinkelių rinkos dalį bendrame krovinių vežime, visų pirma siekdama mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Šiuo atžvilgiu buvo nustatytos kelios horizontaliosios paramos priemonės, skirtos krovinių vežimo geležinkeliais įmonėms. Vokietijos teigimu, pradėta oficialia procedūra sukuriamas netikrumas visam krovinių vežimo geležinkeliais sektoriui, nes tai kenkia priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir žaliosios pertvarkos tikslams.

4.1.1. *Pastabos dėl nagrinėjamų priemonių*

(101) Vokietija tvirtina, kad nė viena iš sprendime pradėti procedūrą išvardytų priemonių nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(102) Dėl 1–3 priemonių Vokietija teigia, kad sprendime pradėti procedūrą pateiktas vertinimas neatitinka vieno ekonominio vieneto sąvokos.

(103) Vokietija teigia, kad taikant ES konkurencijos taisykles visos grupei priklausančios bendrovės turi būti laikomos viena įmone ([46]). Jeigu patronuojančioji įmonė (šioje byloje – „DB AG“) kontroliuoja jai visiškai priklausančias patronuojamąsias įmones (šioje byloje – „DB Cargo“) ([47]), visa grupė turi būti laikoma ekonominiu vienetu, taigi viena įmone, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([48]). Šiuo atžvilgiu Vokietija taip pat nurodo, kad SESV 101 ir 102 straipsniai netaikomi konkurenciją ribojantiems patronuojančiųjų ir patronuojamųjų įmonių susitarimams ([49]). Be to, Vokietija remiasi Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 ([50]) I priedo 3 straipsnio 3 dalies pirmoje pastraipoje ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 1407/2013 ([51]) 2 straipsnio 2 dalyje ir 4 konstatuojamojoje dalyje pateikta susijusių įmonių apibrėžtimi.

(104) Be to, Vokietija teigia, kad Komisijos požiūris į tik grupės vidaus sandorių nagrinėjimą pagal valstybės pagalbos teisę nepagrįstas jokiais precedentais ir kad neteisėtas kryžminis subsidijavimas integruotose geležinkelio įmonėse faktiškai neįtrauktas į Sąjungos reguliavimo šiame sektoriuje reikalavimus (visų pirma direktyvas 2012/34/ES ([52]) ir (ES) 2016/2370 ([53])) ir juos į nacionalinę teisę perkeliančius aktus.

(105) Be to, Vokietija teigia, kad Komisijos argumentas prieštarauja SESV 345 straipsnyje nustatytam neutralumo principui. Taip yra todėl, kad privačios įmonės gali laisvai kurti savo grupės vidaus veiklos santykius ir neprivalo laikytis sprendime pradėti procedūrą nustatytų apribojimų. Jei ateityje Komisija visus grupės vidaus susitarimus ir sandorius (tik) valstybinių įmonių atveju vertintų pagal valstybės pagalbos teisę ir – kaip yra šioje byloje – motyvuodama bendrais įtarimais ir pareiga pagrįsti, tai būtų labai nepalanki situacija valstybinėms įmonėms.

([46]) Pavyzdžiui, 2004 m. spalio 14 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG / Komisija*, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, 50 punktas.

([47]) 2009 m. rugsėjo 10 d. Sprendimas *Akzo Nobel ir kt. / Komisija*, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) 1984 m. lapkričio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Intermills / Komisija*, byla C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, 9 ir paskesni punktai.

([49]) 1996 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Viho / Komisija*, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, 16 punktas; 2000 m. spalio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Stora Kopparbergs Bergslags / Komisija*, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, 26 ir paskesni punktai; 1983 m. spalio 25 d. Teisingumo Teismo sprendimas *AEG / Komisija*, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, 47 ir paskesni punktai.

([50]) 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, (OL L 187, 2014 6 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). 4 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad „taikant Sutartyje nustatytas konkurencijos taisykles, įmonė yra bet koks ekonominę veiklą vykdantis fizinis ar juridinis asmuo, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdų. Teisingumo Teismas nusprendė, kad visi to paties subjekto (teisiškai ar *de facto*) kontroliuojami subjektai turi būti laikomi viena įmone“.

([52]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, (OL L 343, 2012 12 14, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu, (OL L 352, 2016 12 23, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Įmonės „DB Cargo“ metinių nuostolių kompensavimas pagal pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą (1 priemonė)

(106) Vokietija teigia, kad 1 priemonė nėra susijusi su valstybiniais ištekliais, nes įmonės „DB Cargo“ nuostoliai padengiami iš įmonių grupės DB veiklos pelno. Kad privačios lėšos, pavyzdžiui, įmonių grupės DB veiklos pelnas, būtų laikomos valstybiniais ištekliais, būtina įrodyti, kad šios lėšos yra nuolat kontroliuojamos valstybės, taigi jomis disponuoja kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos ([54]). Šiuo atžvilgiu Vokietija taip pat rėmėsi Teisingumo Teismo sprendimu ([55]) dėl Komisijos sprendimo (ES) 2016/1208 ([56]).

(107) Be to, Vokietija teigia, kad sprendimas padengti įmonės „DB Cargo“ nuostolius nėra priskirtinas valstybei, nors valstybė dalyvavo sudarant PNPS, nes atitinkamai balsavo visuotiniame susirinkime, kuris leido sudaryti PNPS. Vokietijos teigimu, šioje byloje nėra tenkinami kriterijai, pagal kuriuos nustatomas priskirtinumas. Šiuo atžvilgiu Vokietija toliau plėtoja savo argumentus, apibūdintus sprendimo pradėti procedūrą 65 konstatuojamojoje dalyje:

a) pagal privatinę teisę įmonė „DB AG“ yra įsteigta kaip akcinė bendrovė (*Aktiengesellschaft*), o tokia veiklos organizavimo forma suteikia vadovybei (ir stebėtojų tarybai) laisvę ir nepriklausomybę nuo akcininkų nurodymų (visuotinis susirinkimas neturi galimybės duoti nurodymų valdybos ar stebėtojų tarybos nariams). Todėl valstybė nekontroliuoja įmonės „DB AG“ valdymo sprendimų, kuriuos priima valdyba. Valdyboje nėra valstybės atstovų. Be to, iš 20 stebėtojų tarybos narių tik keli yra valstybės atstovai (trys nariai tiek šiuo metu, tiek pasirašant PNPS). Įmonės „DB Cargo“ valdyboje taip pat nebuvo valstybės atstovų, o jos stebėtojų taryboje buvo tik du valstybės atstovai (vienas iš Federalinės skaitmeninių technologijų ir transporto ministerijos ir vienas iš Federalinės ekonomikos reikalų ir klimato politikos ministerijos). Vienintelis įmonės „DB Cargo“ akcininkas visuotiniame susirinkime buvo įmonė „DB AG“;

b) tokių susitarimų, kuriuos reglamentuoja Akcinių bendrovių įstatymas, sudarymas yra įprasta praktika įmonių grupėse, įsteigtose pagal privatinę teisę. Įmonė „DB AG“ vadovavosi standartine įmonių praktika;

c) nors Vokietija sutinka, kad federalinės vyriausybės atstovas įmonės „DB AG“ visuotiniame susirinkime davė sutikimą, kad su įmone „DB Cargo“ būtų sudarytas PNPS, Vokietija teigia, kad tai nepateisina sprendimo priskyrimo valstybei. Pritardamas PNPS sudarymui visuotiniame susirinkime, federalinės vyriausybės atstovas veikė tik kaip akcininkas pagal Akcinių bendrovių įstatymą, t. y. taip, kaip tai taikoma privačioms bendrovėms (Akcinių bendrovių įstatymo 293 straipsnis). Be to, tai, kad valstybė pritaria priemonei, savaime nelemia priskirtinumo. Priešingu atveju bet koks valstybės pritarimas teisiniam sandoriui paverstų jį „valstybine“ priemone. Priskirtinumas gali būti nustatytas tik tuo atveju, jeigu valstybės valdžios institucijos aktyviai dalyvavo priimant tą priemonę arba ją nustatė;

d) Vokietijos teigimu, požiūrį, kad ne visos priemonės, kurių valstybinė įmonė imasi patronuojamosios įmonės naudai, priskirtinos valstybei, Komisija patvirtino byloje dėl *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Ši byla, be kita ko, buvo susijusi su Portugalijos valstybinės geležinkelių įmonės „Comboios de Portugal“ ir jai visiškai priklausančios patronuojamosios įmonės EMEF kapitalo injekcijomis, garantijomis, grupės vidaus paskolomis ir tiekimo bei paslaugų sutartimis;

([54]) 2020 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Comune di Milano / Komisija*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 30 punktas ir 2019 m. kovo 28 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija / Komisija*, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, 58 punktas.

([55]) 2021 m. kovo 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Italija ir kt.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) 2015 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/1208 dėl valstybės pagalbos, kurią Italija suteikė *Banca Tercas*, (byla SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (OL L 203, 2016 7 28, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) 2020 m. kovo 6 d. Komisijos sprendimas (ES) 2021/2182, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) – Priemonės, palankios įmonei „Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.“ (EMEF), (OL L 444, 2021 12 10, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) be to, norint valstybei priskirti atsakomybę remiantis visuotinio susirinkimo nutarimu, reikėtų, kad valstybė būtų galėjusi užkirsti kelią priemonei jai nepritardama ([58]), o taip nėra. Net ir nesant PNPS, įmonė „DB AG“ būtų galėjusi perduoti pelną ir nuostolius. Pelnas būtų galėjęs būti perduodamas įmonei „DB AG“ remiantis paprastu įmonės „DB Cargo“ akcininkų sprendimu. Įmonės „DB Cargo“ nuostolius įmonė „DB AG“ būtų galėjusi bet kada kompensuoti papildomomis nuosavo kapitalo injekcijomis, pavyzdžiui, įnešdama lėšas į kapitalo rezervą. Tokios įmonės „DB AG“ priemonės nebūtų susijusios su valstybe, o būtų tik grupės vidaus priemonės. Tai *a fortiori* taikytina ir atskirų nuostolių kompensavimui pagal PNPS. Taip yra todėl, kad priemonės buvo taikomos nedalyvaujant valstybei. Jos buvo vykdomos automatiškai pagal Akcinių bendrovių įstatymo 302 straipsnio teisinius reikalavimus ir nepriklausomai nuo bet kokių individualių sprendimų;

f) Federalinio biudžeto kodekso (*Bundeshaushaltsordnung*) 65 straipsnio 2 dalyje kartu su 65 straipsnio 3 dalimi (žr. [...] konstatuojamąją dalį) nustatytas teisinis įpareigojimas, kuriuo remdamasi valstybė turėjo pritarti PNPS sudarymui, taip pat nėra priskirtinumo požymis, nes šios nuostatos susijusios su „federalinės vyriausybės įtakos pasikeitimu“ (*Änderung des Einflusses des Bundes*), taigi tik su susitarimo kontrolės dalimi, o ne su dalimi dėl automatinio pelno ir nuostolių perdavimo. Šiomis aplinkybėmis Vokietija taip pat aiškina, kad kontrolės susitarimai bei pelno ir nuostolių perdavimo susitarimai dažnai sujungiami į vieną susitarimą, kaip yra įmonės „DB Cargo“ atveju, tai yra du skirtingi susitarimai. Bet kuriuo atveju šis reikalavimas nėra teisiškai privalomas savarankiškas valstybės patvirtinimo reikalavimas, taikomas valstybinei įmonei, šioje byloje – „DB AG“;

g) tai, kaip įmonės „DB AG“ priežiūrą vykdo valstybė, nereiškia, kad valdžios institucijos vykdo tokią „DB AG“ priežiūrą, kuri būtų svarbi kaip priskirtinumo rodiklis. Nė viena iš valdžios institucijų neatlieka administracinės „DB AG“ ir jos patronuojamųjų įmonių valdymo priežiūros, visų pirma:

   a) Federalinės geležinkelių tarnybos (*Eisenbahn-Bundesamt*) veikla susijusi su konkrečiomis planavimo patvirtinimo, transporto priemonių patvirtinimo ir su sauga susijusiomis užduotimis. Be to, jos veikla apima ir privačias geležinkelio bendroves;

   b) Federalinė tinklų agentūra (*Bundesnetzagentur*), kaip kompetentinga reguliavimo institucija, prižiūri, kaip federalinės ir nefederalinės geležinkelių infrastruktūros įmonės laikosi geležinkelių reguliavimo reikalavimų;

   c) Federalinių audito rūmų (*Bundesrechnungshof*) veikla yra susijusi su federaline vyriausybe ir jos biudžeto bei ekonomikos valdymu (įskaitant veiksmus, susijusius su federalinės vyriausybės turimomis pagal privatinę teisę įsteigtų bendrovių akcijomis);

   d) Federalinė skaitmeninių technologijų ir transporto ministerija nevykdo administracinės „DB AG“ ir jos patronuojamųjų įmonių veiklos valdymo priežiūros. Ministerija vadovauja specializuoto departamento, atsakingo už transporto politiką federalinėje vyriausybėje, darbui ir yra už jį atsakinga. Federalinė vyriausybė veikia kaip akcininkė, nes valdo Federalinės skaitmeninių technologijų ir transporto ministerijos akcijų paketus. Tai apima (privataus) akcininko teisių ir pareigų įgyvendinimą;

   e) Bundestagas, kaip įstatymų leidžiamoji institucija, nevykdo įmonės „DB AG“ administracinės priežiūros. Jo priežiūra, kaip ir jo komitetų darbas, susiję su federalinės vyriausybės veiksmais.

(108) Be to, krovinių vežimo geležinkeliais veiklos strateginė svarba transporto politikai nepateisina priskirtinumo nustatymo, nes PNPS sudarymas nebuvo skirtas politikos tikslams įgyvendinti ar teisės aktui įgyvendinti. PNPS ekonominė svarba taip pat negali pateisinti tokios išvados.

(109) Galiausiai, neleidus „įmonei „DB AG“, kaip valstybės valdomai įmonei, naudotis priemone, kuria plačiai naudojasi ir privačios įmonės, valstybinės įmonės būtų diskriminuojamos, palyginti su privačiomis įmonėmis, ir tai prieštarautų SESV 345 straipsnyje įtvirtintam neutralumo principui.

([58]) 1988 m. vasario 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Van der Kooy ir Kt. / Komisija*, C-67/85, C-68/85 ir C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 36 punktas.

(110) Be to, Vokietija tvirtina, kad PNPS nesuteikia jokio ekonominio pranašumo.

(111) PNPS yra dažnas grupių struktūrinis elementas. PNPS sudarymas ir jų įgyvendinimas yra įprastas elgesys rinkoje. PNPS yra dažna įmonių grupių, ypač privačių įmonių, Vokietijoje naudojama struktūrinė priemonė siekiant sukurti *Vertragskonzern* ([59]). Vokietijos teigimu, PNPS reguliariai naudoja Vokietijos akcijų indekse (*Deutscher Aktienindex*, DAX) atstovaujamos bendrovės. Oficiali pelno mokesčio statistiniai duomenys taip pat rodo, kad PNPS Vokietijoje yra paplitę ir plačiai naudojami. Remiantis oficialiais statistiniais duomenimis, grupėms ([60]) teko beveik 50 % visų 2017 m. mokestinio laikotarpio pelno mokesčio pajamų. Be to, Vokietija nurodo PNPS mokestinį poveikį (žr. 43 konstatuojamąją dalį).

(112) Be to, Vokietija pakartoja, kad PNPS ekonominį poveikį, t. y. pelno ir nuostolių perdavimą, būtų galima pasiekti ir be PNPS.

(113) Vokietija taip pat nurodo metinį finansinį planavimą (vidutinės trukmės planai yra šio planavimo dalis) įmonių grupėje DB. Grupės įmonių rezultatai, kuriuos numato įmonė „DB AG“, nustatomi atliekant planavimą. Pavyzdžiui, konkrečius „DB AG“ grupės įmonių, taigi ir įmonės „DB Cargo“, pelningumo lūkesčius galima pateikti taip:

a) įmonė „DB AG“ visoms naujoms grupės įmonių investicijoms nustato grąžos tikslą, viršijantį rinkos investicines sąnaudas;

b) grupės įmonių valdybos narių atlyginimo dydis priklauso nuo atitinkamos įmonės veiklos rezultatų. Šie rezultatai apima ir trumpalaikius, ir ilgalaikius rezultatus;

c) jei grupės įmonės nepasiekia įmonės „DB AG“ numatytų pelningumo tikslų, įmonė „DB AG“ taip pat gali pasinaudoti galimybe pakeisti aukščiausius vadovaujančius postus užimančius asmenis;

d) šią strategiją įgyvendinti leidžia būtent PNPS kontrolės elementas.

(114) Vokietija taip pat teigia, kad bet koks įtariamas PNPS nenutraukimas nėra pagalba, nes nenutraukimas nėra veiksmas, todėl nėra „faktiškai įgyvendinta priemonė“ ([61]). Dėl šios priežasties PNPS pagalbos pobūdžio vertinimas turi būti grindžiamas PNPS sudarymu.

(115) Atsižvelgdama į lūkesčius, kad pajamos gerokai padidės, Vokietija teigia, kad privatus akcininkas, vadovaudamasis savo ilgalaikiais interesais, taip pat būtų sutikęs, kad įmonė „DB Cargo“ patirtų nuostolių. Vokietija atkreipia dėmesį į ankstesnę bylą, kai Komisija neįžvelgė ekonominio pranašumo tiriamai įmonei, kai jos patronuojančioji įmonė, remdamasi PNPS, daugelį metų kompensavo nuostolius ([62]).

(116) Be to, reikia atsižvelgti į tai, kad įmonių grupė DB anksčiau įnešė kapitalo į įmonę „DB Cargo“ arba gavo pelno iš įmonės „DB Cargo“. Privatus akcininkas, kuris jau yra investavęs į įmonę, riziką vertins kitaip nei investuotojas, neturintis akcijų. Todėl taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų reikia atsižvelgti į tai, kad patronuojančioji įmonė anksčiau buvo ekonomiškai susijusi su įmone „DB Cargo“.

([59]) *Vertragskonzern*, t. y. susitarimais pagrįstos grupės, kontrolės susitarimu nustatoma kontroliuojančiosios įmonės teisė duoti nurodymus kontroliuojamajai įmonei.

([60]) Grupės (*Organschaften*), kaip apibrėžta Vokietijos mokesčių teisėje.

([61]) Žr. 2012 m. birželio 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *EDF / Komisija*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, 83 punktą.

([62]) 2014 m. vasario 20 d. Komisijos sprendimas (ES) 2015/506 dėl priemonių, kurias Vokietija taikė *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* ir kitiems oro vežėjams – SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007), (OL L 89, 2015 4 1, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Be to, Vokietijos teigimu, privatus veiklos vykdytojas taip pat būtų kompensavęs įmonės „DB Cargo“ patirtus nuostolius. Taip yra todėl, kad vidutinės trukmės planuose pateiktos rezultatų prognozės kiekvienu atveju leido tikėtis, kad įmonė „DB Cargo“ vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu vėl taps pelninga (žr. 55 konstatuojamąją dalį). Prognozės visada grindžiamos pagrįstais ir motyvuotais rinkos ir verslo raidos vertinimais (žr. 55 konstatuojamąją dalį). Be to, vien 2006 m., 2007 m. ir 2008 m. įmonė „DB Cargo“ uždirbo daugiau kaip pusę milijardo eurų pelno ir perdavė jį įmonei „DB AG“.

(118) Vokietijos teigimu, yra kelios priežastys, dėl kurių ekonominė padėtis dar nepagerėjo taip, kaip tikėtasi, be kita ko:

a) nuo 2010 m. krovinių vežimo geležinkeliais rinkos augimas, priešingai nei iš pradžių tikėjosi įmonė „DB Cargo“ ir išorės ekspertai, buvo gerokai mažesnis nei praėjusį dešimtmetį;

b) tuo pat metu rinkos pokyčiai buvo gerokai nepastovesni;

c) šio amžiaus antrąjį dešimtmetį krovinių struktūros poveikis dar labiau paspartėjo. Dėl to klientai iš pramonės šakų, kurios tradiciškai buvo krovinių vežimo geležinkeliais pelno šaltinis (anglys, rūda, alyva, plienas), palaipsniui sudarė vis mažesnę produktų asortimento dalį;

d) įmonės „DB Cargo“ faktorinės kainos per tą patį laikotarpį labai padidėjo, taip pat ir dėl didelių profesinių sąjungų reikalavimų dėl darbo užmokesčio;

e) įmonė „DB Cargo“ ne tik prarado dėl konkurencijos sumažėjusią apimtį, bet ir prarado arba negavo kiekių dėl nepakankamos paslaugų teikimo kokybės.

(119) Be to, įmonė „DB Cargo“ pastaraisiais metais pradėjo vykdyti daugybę programų, kad užtikrintų tvarų pelningumo didinimą (kai kurios iš šių programų nurodytos 57 konstatuojamojoje dalyje).

(120) Vokietija taip pat teigia, kad tai, jog vidutinės trukmės planuose numatyti pelno lūkesčiai nepasitvirtino per numatytą laikotarpį ar numatyta apimtimi, iš esmės nėra svarbu, nes vienintelis lemiamas veiksnys taikant kriterijų yra *ex ante* vertinimas, atliekamas remiantis turima informacija ir numatomais pokyčiais tuo metu, kai buvo priimta atitinkama priemonė.

(121) Dėl *ex ante* pelningumo analizės Vokietija teigia, kad rengti pelningumo analizę arba verslo planą, susijusį su PNPS, yra neįprasta. Užuot juos rengus, pelningą veiklą siekiama užtikrinti nuolatiniais įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ veiksmų derinimo procesais.

(122) Be to, Vokietija teigia, kad Sprendimas *EDF* nereiškia, kad būtina atlikti pelningumo analizę ar parengti verslo planus, nes i) *EDF* byla susijusi su kapitalo injekcija ir ii) joje sprendžiamas klausimas, ar įgyvendinta priemonė priskirtina valstybei, veikiančiai kaip akcininkas ([63]).

(123) Be to, atliekant oficialų tyrimą Vokietija pateikė dvi ekonomines ataskaitas dėl PNPS atitikties privataus rinkos dalyvio elgesiui. Ataskaitas, pateiktas 2023 m. birželio 8 d. (toliau – pirmoji „E.CA“ ataskaita) ir 2023 m. rugpjūčio 28 d. (toliau – antroji „E.CA“ ataskaita), parengė nepriklausomas ekonomikos konsultantas „E.CA Economics“. Abiejose ataskaitose remtasi *ex ante* požiūriu, nors jos buvo parengtos procedūros tikslais jau po tiriamojo laikotarpio.

([63]) Žr. 2012 m. birželio 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *EDF /Komisija*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, 81 punktą.

(124) Pirmąją „E.CA“ ataskaitą sudaro kokybinis Vokietijos per tyrimą pateiktų įrodymų vertinimas. Joje kalbama apie i) PNPS paplitimą, ii) tokių susitarimų pranašumus (kontrolė, fiskalinis vienetas), iii) visos grupės finansinį planavimą, įskaitant įmonės „DB Cargo“ veiklos tikslus, iv) vidutinės trukmės planus kaip planavimo priemonę, rodančią pelno lūkesčius (įskaitant išsamų planų turinio aprašymą), v) nukrypimų nuo planuoto pelno ir faktiškai patirtų nuostolių priežasčių pavyzdžius ir vi) nuorodą į galimus nuostolius pagal priešingos padėties scenarijų (minimi pasitraukimo nuostoliai nutraukus KSPT veiklą). Apskritai ataskaitoje daroma išvada, kad tyrimo metu Vokietijos pateikti įrodymai parodė, jog įmonė „DB Cargo“ veikė taip, kaip elgtųsi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(125) Antrojoje „E.CA“ ataskaitoje pateikiama:

a) *ex post* kiekybinis vertinimas, apimantis laikotarpį nuo 2017 m. iki COVID-19 pandemijos. Vertinimas grindžiamas priešingos padėties scenarijaus palyginimu iš *ex ante* perspektyvos nuo 2017 m.; lyginami įmonės „DB Cargo“ vidutinės trukmės prognozė (2018–2022 m.) ir alternatyvus nuostolingo KSPT segmento atsisakymo scenarijus. Alternatyvaus scenarijaus prielaidos grindžiamos KSPT tyrimo ataskaita. Atliekant vertinimą 2017 m. vidutinės trukmės plano finansiniai duomenys ir KSPT tyrimo ataskaitoje sumodeliuotas pasitraukimo scenarijus buvo konvertuoti į pinigų srautus;

b) įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ elgesio laikotarpiu nuo pandeminių 2020 m. iki pertvarkos plano parengimo (žr. 175 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis) atitikties (atsižvelgiant į besikeičiančias rinkos sąlygas) panašioje padėtyje esančio privataus rinkos dalyvio elgesiui kokybinė analizė.

(126) Lyginant atskaitos scenarijų (2017 m. vidutinės trukmės planas) ir priešingos padėties scenarijų (pasitraukimas iš KSPT segmento) buvo naudojami laisvieji pinigų srautai į įmonę „DB AG“ atskaičius mokesčius. Pripažintas mokesčių poveikis grindžiamas EBT rezultatu, vadovaujantis TFAS ir atsižvelgiant į prielaidą, kad atitinkamais finansiniais metais 50 % nuostolių gali būti pripažįstami kaip į kitą laikotarpį perkeliami nuostoliai taikant 30 % mokesčio tarifą, o teigiami rezultatai dėl perkeliamų nuostolių – taikant maždaug 12 % efektyvųjį mokesčio tarifą. Kalbant apie priešingos padėties scenarijų, grindžiamą KST tyrimo ataskaita, scenarijų reikėjo paankstinti dvejais metais, t. y. iki 2017 m., nes tyrimas buvo užsakytas 2019 m. Be to, kadangi KSPT tyrimo ataskaita buvo grindžiama grynosiomis pajamomis, finansinis poveikis buvo konvertuotas į įmonės laisvuosius pinigų srautus.

(127) Siekiant palyginti abu scenarijus, pinigų srautai buvo diskontuoti iki 2017 m. taikant 6,0 % VSKK normą po apmokestinimo (kaip nurodyta DB konsoliduotoje 2017 m. metinėje ataskaitoje), kaip matyti iš 9 lentelėje pateikto palyginimo.

*9 lentelė*

**Atskaitos scenarijaus ir alternatyvių scenarijų finansinių rezultatų palyginimas (įmonės laisvaisiais pinigų srautais)**

*(mln. EUR)*

| | 2018–2022 m. | Nuo 2023 m. | Nuo 2018 m. |
|---|---|---|---|
| Atskaitos scenarijus | […] | […] | […] |
| Alternatyvus scenarijus | […] | […] | […] |
| Delta | […] | […] | […] |
| VSKK | […] | | |
| Augimo tempas | […] | | |

*Šaltinis: Vokietijos pateikta antroji „E.CA“ ataskaita.*

(128) Remiantis palyginimo rezultatais, ataskaitoje daroma išvada, kad įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ elgesys, susijęs su KSPT tęstinumu pagal vidutinės trukmės planus ir alternatyvaus scenarijaus prielaidas, gali būti laikomas atitinkančiu panašioje padėtyje esančio privataus rinkos dalyvio elgesį. Ataskaitoje taip pat pateikiami keturi jautrumo scenarijai: i) pagal atskaitos scenarijų numatyto tendencijų pasikeitimo meto pokytis, ii) KSPT ir kitų segmentų masto ekonomijos sumažėjimas, iii) numatomo kainų padidėjimo sumažėjimas ir iv) atleidžiamų darbuotojų įdarbinimo laikotarpio pokytis. Alternatyvus scenarijus nebūtų ekonomiškai naudingesnis už atskaitos scenarijų nei pagal vieną jautrumo scenarijų.

(129) Kalbant apie kokybinį laikotarpio (po COVID-19 pandemijos) (t. y. nuo 2020 m.) vertinimą, ataskaitoje primenama apie įmonės „DB Cargo“ valdymo ir strategijos pokyčius 2020 m. (augimo strategija „Stiprūs kroviniai“). Joje taip pat primenama, kad ši strategija nepasiteisino. Be to, ataskaitoje aiškinama, kad nors 2021 m. vidutinės trukmės plane įmonė „DB Cargo“ jau numatė daugiau nei 70 % tikimybę, kad pasireikš pagrindinė rizika, t. y. i) paklausos sumažėjimas, susijęs su punktualumo reikalavimų laikymusi, ii) paklausos sumažėjimas dėl su pandemija susijusio padidėjusio puslaidininkių trūkumo ir iii) ilgalaikis streikų poveikis klientų lojalumui, iš pradžių 2021 m. nebuvo padaryta jokių didelių strateginės krypties pokyčių. Tačiau ataskaitoje teigiama, kad toks elgesys atitiko tai, ką dėl didelio planavimo netikrumo būtų daręs panašioje padėtyje esantis privatus rinkos dalyvis, o vadovybė į neigiamus verslo pokyčius 2022 m. reagavo pavesdama parengti pertvarkymo planą.

(130) Vokietija taip pat pateikė argumentų dėl priežasčių, dėl kurių įmonė „DB Cargo“ nesumažino KSPT segmento, o tikėjosi tolesnės valstybės pagalbos KSPT veiklai. Vokietijos teigimu, 2018 m. Vokietijos vyriausybės koaliciniame susitarime (*Koalitionsvertrag*) buvo aiškiai nurodyti siekiai apskritai stiprinti krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą, palyginti su kelių transportu, ir skatinti vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais gyvybingumą. Be to, faktinė raida rodo, kad lūkesčiai dėl didesnės valstybės paramos KSPT veiklai buvo pagrįsti, nes 2023 m. Vokietija nusprendė pradėti taikyti specialią KSPT valstybės pagalbos schemą ([64]).

4.1.1.2. Grupės vidaus paslaugų kainos (2 priemonė)

(131) Vokietija nurodo, kad 2 priemonė nėra aiškiai apibrėžta, nes sąvoka „grupės vidaus paslaugos“ yra dviprasmiška ir gali apimti visas įmonių grupės DB vidaus paslaugas, įskaitant paslaugas, teikiamas ne tik įmonei „DB Cargo“, bet ir kitoms įmonėms.

(132) Dėl tų pačių priežasčių, kaip nurodytos 106 konstatuojamojoje dalyje, Vokietija tvirtina, kad valstybiniai ištekliai nėra naudojami, nes grupės vidaus paslaugų teikimas yra įmonės „DB AG“ vidaus procesas, kuris finansuojamas iš įmonės „DB AG“ nuosavų veiklos išteklių.

(133) Be to, sprendimas sukurti ir teikti paslaugas nėra priskirtinas valstybei. Kuriant paslaugas nedalyvavo jokie valstybės atstovai, nes tai buvo įmonės „DB AG“ valdybos organizacinis veiksmas, t. y. tik įmonės vidaus veiksmas.

(134) Be to, Vokietija tvirtina, kad priimant konkrečius sprendimus dėl grupės vidaus paslaugų teikimo nedalyvauja jokie valstybės atstovai. Šiuo atžvilgiu taip pat reikia atskirti paslaugų funkcijas nuo grupės funkcijų:

a) įmonių grupėje DB, priklausomai nuo konkretaus susitarimo finansinės apimties, sprendimus priima tik kompetentingi atitinkamų įmonių hierarchinių lygmenų atstovai (įskaitant sąlygų nustatymą). Todėl grupės vidaus paslaugų susitarimai grindžiami vadovybės sprendimais. Įmonės „DB AG“ akcininkas nedalyvauja priimant šiuos sprendimus nei tiesiogiai per visuotinį susirinkimą, nei per stebėtojų tarybą;

([64]) Patvirtinta 2024 m. gegužės 21 d. Komisijos sprendimu C(2024) 3488 *final* byloje SA.108800 (2024/N) – Parama krovinių vežimui geležinkeliais (keičiamo sąstato prekiniai traukiniai ir vagonų grupių traukiniai) (OL C, C/2024/3976, 2024 6 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) kalbant apie grupės funkcijų vykdymą, nuo pat pradžių nėra jokių susitarimų dėl paslaugų lygio. Todėl taip pat nėra konkretaus veiksnio, susiejančio valstybės atstovų dalyvavimą priimant bet kokius įmonės sprendimus dėl grupės funkcijų vykdymo. Atitinkamų susitarimų dėl paslaugų lygio nebuvimas aiškina grupės funkcijų pobūdį. Jos pirmiausia skirtos grupės vadovybei, bet ne grupės bendrovėms.

(135) Be to, Vokietija nurodo 107 konstatuojamojoje dalyje išdėstytus argumentus dėl 1 priemonės priskirtinumo valstybei, kad dar kartą įrodytų, jog 2 priemonė nėra priskirtina valstybei.

(136) Vokietija taip pat teigia, kad grupės vidaus paslaugų teikimas nėra ekonomiškai naudingas įmonei „DB Cargo“. Kadangi Vokietija skiria paslaugų funkcijas ir grupės funkcijas, ji taip pat pateikia atskirus argumentus dėl ekonominio pranašumo nebuvimo. Tačiau Vokietija pirmiausia aiškina, kad paslaugų ir grupės funkcijų nustatymas ir vykdymas yra įprastas elgesys rinkoje. Šių funkcijų centralizavimas kontroliuojančiosios įmonės lygmeniu sukuria didelę sinergiją, gerina procesų kokybę ir palaiko vieningą įmonių valdymą.

(137) Dėl konkrečių įmonių grupės DB paslaugų ir grupės funkcijų vykdymo įmonės „DB Cargo“ atžvilgiu sąlygų Vokietija tvirtina:

a) už paslaugų funkcijas grupės įmonėms sąskaitos faktūros išrašomos pagal susitarimus dėl paslaugų lygio rinkos sąlygomis. Įmonių grupė DB savo integruotoje ataskaitoje aiškiai įsipareigoja, kad paslaugų funkcijos bus vykdomos rinkos sąlygomis (laikantis ištiestosios rankos principo). DB integruotoje ataskaitoje nėra jokių nuorodų, kad įmonė „DB AG“ teikia paslaugas ne rinkos sąlygomis. Be to, atsižvelgiant į didelį sandorių skaičių, vargu ar būtų įmanoma arba būtų bent jau neproporcinga, nesant jokių įrodymų apie ne rinkos kainas, išsamiai paaiškinti visų atskirų grupės vidaus paslaugų santykių atitiktį rinkos sąlygoms;

b) Vokietija aiškina, kad grupės funkcijas reikėtų atskirti, nes grupės funkcijos didžiąja dalimi skirtos tik įmonių grupei. Šia prasme vykdant grupės funkcijas neteikiamos jokios paslaugos grupės įmonėms. Jeigu kai kurios grupės funkcijos taip pat vykdomos grupės įmonių atžvilgiu, grupė nenustato atskirų kainų grupės įmonėms. Tačiau visos grupės įmonių sutaupytos išlaidos įtraukiamos į grupės pelno lūkesčius dėl kiekvienos įmonės pelno.

4.1.1.3. Palankios DB iždo paskolų finansavimo sąlygos (3 priemonė)

(138) Dėl 3 priemonės Vokietija teigia, kad dėl tų pačių priežasčių, kurios nurodytos 85 konstatuojamojoje dalyje, įmonės „DB AG“ iždo paskolos įmonei „DB Cargo“ nėra susijusios su valstybiniais ištekliais.

(139) Be to, Vokietijos teigimu, sprendimas sukurti įmonės „DB AG“ iždą ir atskiri sprendimai dėl atskirų paskolų suteikimo nėra priskirtini valstybei, nes:

a) kuriant įmonės „DB AG“ iždą nedalyvavo nė vienas valstybės atstovas. Priešingai, tai buvo įmonės „DB AG“ valdybos organizacinis veiksmas, t. y. tik įmonės vidaus veiksmas. Centrinio iždo įsteigimas ir valdymas yra vadovybės užduotis;

b) valstybės pareigūnai taip pat nedalyvauja priimant atskirus sprendimus dėl įmonės „DB AG“ iždo teikiamų paskolų. Pagal įmonių grupės DB taisykles, sprendimus dėl skolinimosi grupės viduje priima tik įmonės „DB AG“ finansų departamento finansų ir iždo vadovas.

(140) Be to, Vokietija nurodo 107 konstatuojamojoje dalyje išdėstytus argumentus dėl 1 priemonės priskirtinumo valstybei, kad dar kartą įrodytų, jog nei įmonės „DB AG“ iždo sukūrimas, nei sprendimai dėl atskirų paskolų nėra priskirtini valstybei.

(141) Vokietija taip pat teigia, kad įmonės „DB AG“ iždo suteiktos atskiros paskolos įmonei „DB Cargo“ nesuteikia įmonei „DB Cargo“ ekonominio pranašumo dėl šių priežasčių:

a) iždo centro turėjimas atitinka įprastą rinkos elgesį grupėse. Pavyzdžiui, iždo centrais naudojasi beveik visos į Vokietijos akcijų indeksą DAX įtrauktos pramonės ir prekybos įmonės. Specifinė įmonės „DB AG“ iždo struktūra taip pat yra įprasta rinkoje. Kitos grupės iždo centre taip pat sutelkia, pavyzdžiui, trumpalaikių kredito linijų, kurios gali būti panaudotos kaip pinigų sutelkimo ir (arba) fiksuotų trumpalaikių paskolų dalis, galimybes, taip pat ilgalaikių paskolų suteikimo grupės įmonėms galimybes;

b) įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ sudarytose paskolų sutartyse konkrečios paskolos sąlygos nustatomos rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į rinką, terminą ir riziką. Visų pirma:

1) priklausomybė nuo rinkos reiškia, kad palūkanų normos apskaičiuojamos remiantis atitinkamu metu kapitalo rinkoje taikomomis palūkanų normomis. Dabartinės palūkanų normos gaunamos iš informacijos paslaugų teikėjų, pavyzdžiui, „Refinitiv“ arba „Bloomberg“;

2) priklausomybė nuo termino reiškia, kad, naudojant pajamingumo kreivę (pvz., apsikeitimo sandorių eurais kreivę), kiekvienas grąžinimas įtraukiamas apskaičiuojant vidutinę svertinę palūkanų normą pagal atitinkamo termino palūkanų normą;

3) priklausomybė nuo rizikos reiškia, kad pajamingumo kreivės palūkanų normų priedai diferencijuojami pagal kreditingumą. Priedai paprastai nustatomi kas mėnesį ir po didesnių rinkos pokyčių bei yra nustatomi remiantis informacijos paslaugų teikėjų „kredito kreivėmis“ (t. y. vienodą reitingą turinčių įmonių finansavimo sąlygomis).

(142) Kalbant apie rizikos priedą, įmonių grupės DB infrastruktūros įmonių kreditingumo priedas iš esmės atitinka įmonės „DB AG“ kredito maržą pinigų ir kapitalo rinkoje (t. y. be kita ko, atsižvelgiant į federalinės vyriausybės nuosavybę). Su infrastruktūra nesusijusių įmonių kredito maržos yra didesnės, nes jos atspindi rodikliais pagrįstą kredito vertinimą ir kapitalo rinkoje taikomas kredito maržas. Pavyzdžiui, geresnis reitingas dėl valstybės nuosavybės (vadinamasis padidinimas dėl valstybės dalies) naudingas tik infrastruktūros sektoriui.

(143) Įmonė „DB Cargo“ negauna naudos dėl šio geresnio kredito reitingo. Jos reitingas geriausiu atveju atitinka „Standard &Poor's“ atskirą kredito profilį (angl. *stand-alone Credit Profile*, toliau – SACP) arba „Moody's“ bazinį kredito vertinimą (angl. *baseline credit assessment*, toliau – BCA), kai nuosavybės struktūra nėra svarbi. Kaip įprasta grupėse, įmonės grupuojamos pagal kreditingumo klases. Jei yra sudarytas PNPS, jos priskiriamos grupės SACP arba BCA kreditingumo klasei. Bankas, vertindamas kreditingumą, taip pat atsižvelgtų į patronuojančiosios įmonės kreditingumą, jei yra galiojantis PNPS.

(144) Įmonės „DB Cargo“ paskolos nėra užtikrintos įkeitimu, o tai atitinka įprastą rinkos praktiką grupėse. Įmonė „DB AG“, kaip akcininkė, čia veikia ir kaip nuosavo kapitalo teikėja, ir kaip paskolos davėja. Paskolų užtikrinamas įkeitimu įmonei „DB AG“ suteiktų tik formalų, bet ne papildomą materialų užstatą. Bet kokiam reikšmingam turto pardavimui reikėtų išankstinio įmonės „DB AG“ sutikimo.

(145) Kitas aspektas, kuris byloja prieš įkeitimą grupėse, yra susijęs su akcininkų reikalavimų eiliškumu nemokumo atveju, nes akcininkų paskolos yra subordinuotos visų kitų kategorijų reikalavimų atžvilgiu, t. y. jų eiliškumas yra mažiausias net ir subordinuotų reikalavimų grupėje.

(146) Be to, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų reikia atsižvelgti į tai, kad paskola yra sandoris tarp dviejų tai pačiai grupei priklausančių bendrovių, todėl esama ypatingų strateginių aplinkybių ir sinergijos poveikio.

4.1.1.4. Įmonės „DB Cargo“ įdarbintų valstybės tarnautojų darbo užmokesčio dalinis padengimas BEV lėšomis (4 priemonė)

(147) Dėl 4 priemonės Vokietija daugiausia dėmesio skiria atrankiojo pranašumo sąlygai.

(148) Vokietija tvirtina, kad nuo pat pradžių 4 priemonės tikslas buvo atleisti privačią įmonę „DB AG“ nuo personalo išlaidų naštos, atsirandančios dėl ypatingos valstybės tarnautojų atlyginimo struktūros ir dydžio. Vokietija taip pat teigia, kad dėl „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio 1 dalyje ir 23 straipsnyje nustatyto principo „als-ob-Kosten“ įmonė „DB AG“ padengia BEV išlaidas, kurios yra lygios išlaidoms, kurias įmonė „DB AG“ patirtų, jei ji įdarbintų darbuotojus iš darbo rinkos, o ne paskirtus pareigūnus. Vokietija teigia, kad įmonė „DB Cargo“ laiku atliko visus mokėjimus įmonei „DB AG“ už jai paskirtus darbuotojus ([65]) ir pateikia keletą praktinio principo „als-ob-Kosten“ įgyvendinimo įmonėje „DB Cargo“ pavyzdžių, taip pat nepriklausomų auditorių ataskaitas dėl įmonės „DB AG“ patirtų išlaidų, iš kurių matyti, kad išlaidų dydis sutartiniam darbuotojui konkrečiomis profesinėmis aplinkybėmis (amžius, kvalifikacija, darbo užmokesčio grupė) atitinka išlaidų dydį, kuris turi būti kompensuojamas BEV už paskirtus pareigūnus panašiomis profesinėmis aplinkybėmis ([66]).

(149) Vokietija taip pat teigia, kad priemonės trukmė ir aprėptis yra riboti ir ji taikoma nuolat mažėjančiam darbuotojų skaičiui, todėl daro išvadą, kad priemonė nėra valstybės pagalba, nes ja įmonė „DB Cargo“ neatleidžiama nuo mokesčių, kuriuos paprastai turi mokėti įmonė. Priešingai, šia priemone įmonė „DB Cargo“ atleidžiama nuo pernelyg didelių išlaidų, kurių nepatiria kitos privačios geležinkelio įmonės. Tai patvirtina aplinkybė, kad BEV įdarbinti pareigūnai yra komandiruojami ne tik į įmonę „DB AG“, bet ir į kitas įmones, konkuruojančias su įmonės „DB AG“ patronuojamosiomis įmonėmis. Tokiu atveju BEV perima komandiruojamų pareigūnų išlaidas, viršijančias rinkos kainas, remdamasi atskiru susitarimu, kuriame numatytas principas „als-ob-Kosten“.

(150) Galiausiai Vokietija teigia, kad personalo tvarka, kurią ji patvirtino pertvarkiusi šalies geležinkelius, taip pat atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Federalinė vyriausybė elgėsi taip pat, kaip elgtųsi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, nustatydama schemą, pagal kurią iš darbo atleisti kvalifikuoti geležinkelių valstybės tarnautojai buvo samdomi rinkos dalyviams už rinkos kainą. Ši schema leido valstybei pasidalyti šių aukštos kvalifikacijos darbuotojų atlyginimo ir pensijų naštą ir sumažinti spaudimą valstybės turtui (šioje byloje – federaliniam biudžetui).

(151) Be to, Vokietija teigia, kad 4 priemonė yra esama pagalba ir kad ji bet kuriuo atveju yra suderinama su vidaus rinka.

4.1.1.5. Nagrinėjamos priemonės kaip *esama pagalba*

(152) 2023 m. gegužės 17 d. ir rugsėjo 26 d. raštais Vokietija pateikia alternatyvius argumentus, pagal kuriuos, jei sprendime pradėti procedūrą nurodytos priemonės būtų galutinai pripažintos valstybės pagalba, jos turėtų būti laikomos esama pagalba, kaip apibrėžta Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([67]) (toliau – Procedūrų reglamentas) 1 straipsnio b punkte.

([65]) Šie mokėjimai buvo atliekami įmonei „DB AG“, kuri vėliau pervesdavo pinigus BEV. Kaip paaiškino Vokietijos valdžios institucijos, darbuotojai skiriami įmonei „DB AG“, kuri veikia kaip tarpininkas. Todėl įmonei „DB AG“ paskirtų pareigūnų personalo išlaidas įmonė „DB AG“ kompensuoja BEV, o įmonė „DB Cargo“ tiesioginiai nemoka personalo išlaidų BEV (žr. 80 konstatuojamąją dalį).

([66]) 2023 m. spalio 23 d. Vokietijos pareiškimas.

([67]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 248, 2015 9 24, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Vokietija tvirtina, kad tai visų pirma taikoma PNPS. Taikant sąvoką „esamos pagalbos pakeitimas“ pagal Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktį, turėtų būti taikomas turinio viršenybės prieš formą principas, kuris reiškia, kad priemonė galėtų būti laikoma nauja pagalba tik tada, jeigu iš esmės pasikeičia jos turinys. Šiuo atžvilgiu Vokietija remiasi ELPA priežiūros institucijos ([68]) ir Komisijos ([69]) praktika ir tvirtina, kad nuo 1999 m. egzistuoja nenutrūkstama identiškų pelno ir nuostolių perdavimo susitarimų grandinė, pagal kurią įmonė „DB AG“ yra tiesiogiai arba netiesiogiai – per vieną ar dvi papildomas patronuojamąsias įmones („DB ML“ ir „Railion“ ([70])) – susieta su įmone „DB Cargo“. Vokietija priduria, kad pelno ir nuostolių paskirstymo principai, panašūs į tuos, kuriais grindžiamas PNPS, buvo taikomi jau nuo 1994 m., t. y. nuo įmonės „DB AG“ įsteigimo, iki 1999 m., kai skirtingi įmonės „DB AG“ padaliniai buvo įtraukti į atskiras patronuojamąsias įmones ir susieti su patronuojančiąja įmone pelno ir nuostolių perdavimo susitarimais.

(154) Vokietijos teigimu, 2012 m. ir 2016 m. atlikti techniniai PNPS pakeitimai, susiję su įmonių grupės DB reorganizavimu, neturėjo įtakos šio susitarimo turiniui, todėl pagal SESV 108 straipsnio 1 dalį jie nėra svarbūs. Juo labiau, kad visas reorganizavime dalyvavusias bendroves visiškai kontroliavo įmonė „DB AG“, todėl jos priklausė tai pačiai įmonei.

(155) Vokietija taip pat teigia, kad Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunkčio antrame sakinyje numatyta išimtis ([71]) šioje byloje netaikytina dėl dviejų priežasčių. Pirma, pagrindinis PNPS elementas, t. y. tai, kad įmonės „DB Cargo“ nuostolius padengia patronuojančioji įmonė, egzistavo ne anksčiau kaip nuo 1994 m., nors pripažįstama, kad ši išimtis atgaline data netaikoma aplinkybėms, buvusioms iki šio reglamento įsigaliojimo 1999 m. ([72]) Antra, Vokietija teigia, kad ši išimtis negali viršyti SESV 108 straipsnio nuostatų ir sukurti papildomų naujos pagalbos atvejų kategorijų. Šia prasme abejotina, ar Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunkčio antrasis sakinys kaip nors suderinamas su pirmine teise. Be to, Vokietija teigia, kad pagal jurisprudenciją ši išimtis būtų taikoma tik tais atvejais, kai buvo galima numatyti, kad liberalizavus rinką priemonė taps pagalba. Ši nuostata taip pat būtų taikoma tik tais atvejais, kai veikla pagal Sąjungos teisę atveriama konkurencijai konkrečią galutinę datą, kurią galima nustatyti iš anksto. Todėl ši nuostata būtų netaikytina krovinių vežimo rinkos liberalizavimui, kai per ilgą laikotarpį (nuo 2003 m. iki 2007 m.) rinka buvo atveriama taikant daugybę įvairių nacionalinių ir Europos lygmens priemonių.

(156) Vokietijos teigimu, PNPS pripažinus esama pagalba, Komisija turėtų nutraukti oficialią tyrimo procedūrą. Iš tiesų, kadangi PNPS yra individuali pagalba, o ne schema, Komisija negalėtų siūlyti ir taikyti atitinkamų priemonių pagal Procedūrų reglamento VI skyrių, reglamentuojantį procedūrą dėl esamų pagalbos schemų.

([68]) 2023 m. gegužės 31 d. ELPA priežiūros institucijos sprendimo Nr. 082/23/COL pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl VPĮ keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų sutarčių Norvegijoje, 182 ir paskesni punktai ir 250 ir paskesni punktai.

([69]) Vokietija visų pirma nurodo 2014 m. spalio 20 d. Komisijos sprendimą byloje SA.30481 – Neteisėta valstybės pagalba *Agence France-Press* (AFP) (OL C 20, 2018 1 19, p. 1); 2007 m. balandžio 24 d. sprendimą byloje SA.18957 – Vokietijos visuomeninių transliuotojų finansavimas, 196 konstatuojamoji dalis (OL C 185, 2007 8 8, p. 1); 2008 m. vasario 27 d. sprendimą byloje SA.21395 – VRT finansavimas, 118 konstatuojamoji dalis (OL C 143, 2008 6 10, p. 1).

([70]) Vokietija aiškina, kad įmonė „Railion“ buvo įkurta kaip įmonės „DB Cargo“ atvėrimo Europos geležinkeliams partneriams priemonė.

([71]) Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktyje nustatyta, kad „esama pagalba“ yra pagalba, kuri yra esama pagalba, nes galima nustatyti, ar jos patvirtinimo metu tai nebuvo pagalba, o tokia ji tapo vėliau dėl bendrosios rinkos vystymosi, ir nebuvo atitinkamos valstybės narės pakeista. Jeigu pagal Sąjungos teisės aktus liberalizavus veiklą tam tikros priemonės tampa pagalba, po nustatytos liberalizavimo datos esama pagalba jos nebelaikomos.

([72]) Vokietija nurodo 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 83, 1999 3 27, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Pastabos dėl suinteresuotųjų šalių pateiktų pastabų*

4.1.2.1. Vokietijos pastabos dėl ERFA pastabų

(157) Vokietija teigia, kad ERFA pastabos patvirtina, jog šalies krovinių vežimo geležinkeliais sektorius yra labai konkurencingas ir kad pastaraisiais metais privatūs konkurentai nuolat didino savo rinkos dalį. Šios pastabos paneigia skundo pateikėjo teiginius, susijusius su antikonkurenciniu atitinkamų priemonių poveikiu. Vokietija priduria, kad iš SESV 345 straipsnio, kuriuo draudžiama diskriminuoti įmones pagal nuosavybės kriterijų (pagal tai, ar nuosavybė viešoji, ar privačioji), išplaukia, kad įgyvendinant valstybės pagalbos taisykles negali būti *de facto* draudžiamos grupės vidaus santykių organizavimo priemonės (pelno ir nuostolių perdavimo susitarimai, grupės vidaus paslaugų teikimas ar paskolos), kurios būtų taikomos tik valstybinėms įmonėms.

4.1.2.2. Vokietijos pastaba dėl skundo pateikėjo pastabų

(158) Vokietija laikosi skundo pateikėjo pastabų struktūros ir dėl *valstybinių išteklių naudojimo* sąlygos tvirtina, kad 1–3 priemonės susijusios su įmonių grupės DB veiklos pajamų, kurios nėra valstybiniai ištekliai, naudojimu. Pagal privatinę teisę įsteigtos komercinės įmonės veiklos pajamų priskyrimas valstybiniams ištekliams negali būti grindžiamas tik aplinkybe, kad valstybė yra akcininkė. Reikia įrodyti, kad valstybė, naudodamasi savo dominuojančia įtaka, gali kontroliuoti lėšų panaudojimą ([73]). Vokietija pakartoja savo argumentą, grindžiamą SESV 345 straipsniu (žr. 105 konstatuojamąją dalį).

(159) Dėl priskirtinumo Vokietija pripažįsta, kad PNPS sudarymą patvirtino federalinės vyriausybės atstovas įmonės „DB AG“ visuotiniame susirinkime. Tačiau valstybės pritarimo priemonei nepakanka, kad būtų galima pripažinti priskirtinumą pagal SESV 107 straipsnį ([74]), nes pagal jurisprudenciją reikia įrodyti, kad valdžios institucijos aktyviai dalyvavo priimant priemonę arba kad jos nustatė priemonę įmonei, arba nurodė jai veikti konkrečiu būdu ([75]). Be to, priskirtinumo negalima nustatyti remiantis įmonės „DB AG“ metinių ir konsoliduotųjų metinių ataskaitų patvirtinimu stebėtojų taryboje, nes i) toks patvirtinimas nesusijęs su jokiu susitarimu dėl nuostolių kompensavimo ir ii) valstybės atstovų skaičius stebėtojų taryboje yra per mažas, kad būtų galima daryti veiksmingą įtaką šio organo sprendimams.

(160) Dėl 2 ir 3 priemonių Vokietija pakartoja, kad šių priemonių priskirtinumas valstybei negali būti grindžiamas tik tuo, kad valstybė valdo 100 % įmonės „DB AG“ akcijų. Vokietija teigia, kad priimant šias priemones nedalyvavo joks valstybės atstovas. Visų pirma pagal įmonės „DB AG“ įstatus ir stebėtojų tarybos darbo tvarkos taisykles, tokios priemonės, kaip 2 ir 3 priemonės, neprivalo būti patvirtintos ir iš tikrųjų stebėtojų taryba jų nepatvirtino.

(161) Vokietija priduria, kad 2 ir 3 priemonės negali būti priskiriamos pagal skundo pateikėjo išvardytus veiksnius. Pirma, įtariamas Vokietijos valstybės išskirtinai finansinis interesas gauti dividendus iš įmonių grupės DB nereiškia, kad valstybė yra susijusi su šiomis dviem priemonėmis. Akcininko finansinis interesas jurisprudencijoje niekada nebuvo laikomas priskirtinumo kriterijumi ir tai yra teisinga, nes tai reikštų, kad bet koks įmonės organų priimtas sprendimas būtų priskirtinas valstybei, nes bet koks sprendimas gali turėti įtakos akcininko finansiniams interesams.

([73]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija / Komisija (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Graikija / Komisija*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, ir 2003 m. gegužės 8 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija ir SIM 2 Multimedia / Komisija*, C-328/00 ir C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) 2021 m. kovo 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Italija ir kt.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, ir 2021 m. gruodžio 15 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Oltchim / Komisija*, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) 2017 m. rugsėjo 13 d. Teisingumo Teismo sprendimas *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 20 punktas ir 2021 m. rugsėjo 22 d. Bendrojo Teismo sprendimas *DEI / Komisija*, T-639/14 RENV, T-352/15 ir T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Vokietija taip pat remiasi Sprendimu (ES) 2021/2182.

(162) Be to, Vokietija teigia, kad 2 ir 3 priemonių priskirtinumas taip pat negali būti kildinamas iš Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnio ar Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso nuostatų, nes šie teisės aktai tik papildo teisės aktų nuostatas, susijusias su įmonių, kurių akcijas valdo federalinė vyriausybė, valdymu ir priežiūra, ir nenustato jokių reikalavimų dėl veiksmų, viršijančių bendrąsias bendrovių teisės normas, patvirtinimo.

(163) Galiausiai Vokietija mano, kad kiti skundo pateikėjo nurodyti priskirtinumo veiksniai yra nereikšmingi arba nesuprantami.

(164) Dėl pranašumo sąlygos Vokietija teigia, kad Komisijai tenka pareiga įrodyti, ar tenkinamos rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijaus taikymo sąlygos Jeigu Komisija neturi reikiamų įrodymų, kuriais remdamasi galėtų nustatyti, ar privatus investuotojas būtų ėmęsis atitinkamų priemonių, tai negali būti aiškinama valstybės narės nenaudai ([76]). Valstybė narė, remdamasi objektyviais ir patikrinamais įrodymais, turi įrodyti, kad ji ėmėsi nagrinėjamos priemonės veikdama kaip akcininkė, o ne kaip valdžios institucija, tik tais atvejais, kai yra ginčijamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas.

(165) Be to, Vokietija teigia, kad skundo pateikėjas remiasi jurisprudencija, susijusia su kapitalo injekcijomis, t. y. veiksmais, kurių pelningumo analizė arba verslo planai kartais rengiami ir privačiajame sektoriuje. Priešingai, *a priori* pelningumo analizė neatliekama ir neturi prasmės, kai kalbama apie priemones, pavyzdžiui, PNPS, kurios yra neutralus, struktūrinis grupės elementas. Todėl pelningumo analizės, atliktos prieš priimant PNPS, nebuvimas neturi reikšmės vertinant, ar valstybės elgesys atitiko privataus rinkos dalyvio elgesį. Galiausiai Vokietija pažymi, kad ji pateikė Komisijai atitinkamus vidutinės trukmės planus, atitinkančius nagrinėjamų faktų laikotarpius, kuriuose pateikta išsami įmonės „DB Cargo“ pelningumo pokyčių ateinančiais metais analizė.

(166) Konkrečiau kalbant apie 1 priemonę, Vokietija mano, kad skundo pateikėjas savo pastabose nepagrįstai daugiausia dėmesio skiria faktui, kad PNPS buvo pratęstas 2012 m., nepaisant nuolatinių nuostolių ir įtariamo pelno perspektyvos nebuvimo. Tokiu būdu skundo pateikėjas neatsižvelgia į tai, kad i) 2006–2008 m. įmonė „DB Cargo“ pervedė įmonei „DB AG“ daugiau nei 500 mln. EUR pelno; ii) 2009 m. nuostoliai buvo tiesioginis finansų krizės padarinys ir vėlesniais metais įmonei „DB Cargo“ pavyko juos sumažinti (2010 m. –148 mln. EUR, 2011 m. – 100 mln. EUR, 2012 m. –31 mln. EUR); iii) 2012 m. PNPS buvo sudarytas numatant, kad vėl bus gautas pelnas, kurio tikėtasi ir vidutinės trukmės planuose; iv) PNPS turi būti vertinamas ne atskirai, o kaip priemonė, leidžianti sukurti fiskalinį vienetą, kad vienos patronuojamosios įmonės nuostoliai būtų kompensuojami visos grupės lygmeniu.

(167) Dėl 2 priemonės Vokietija nurodo savo pastabas dėl sąvokos „grupės vidaus paslaugos“ dviprasmiškumo ir pakartoja savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą pateiktus argumentus dėl paslaugų ir grupės funkcijų atskyrimo ir kainų nustatymo.

(168) Dėl 3 priemonės Vokietija teigia, kad skundo pateikėjo teiginiai yra neteisingi. Vokietija tvirtina, kad įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ paskolos sutartys buvo sudarytos rinkos sąlygomis, ir pakartoja savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. Be to, Vokietija teigia, kad tai, jog įmonė „DB Cargo“ yra valdoma valstybės, neturi įtakos įmonės „DB Cargo“ gautų paskolų sąlygoms.

(169) Dėl 4 priemonės Vokietija pakartoja argumentus, susijusius su principo „als-ob-Kosten“ įgyvendinimu, kuriuos ji pateikė savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą. Be to, Vokietija teigia, kad ši byla skiriasi nuo bylos C-211/15 P *Orange ir France Télécom / Komisija*. Visų pirma, priešingai nei įmonė „DB AG“ šioje byloje, įmonė „France Télécom“ mokėjo mažesnes socialinio draudimo įmokas nei jos konkurentai.

([76]) Vokietija remiasi generalinės advokatės J. Kokott išvados, pateiktos byloje *Commune di Milano / Komisija*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, 98 punktu.

(170) Vokietija taip pat nesutinka su skundo pateikėjo argumentais, susijusiais su procedūriniais klausimais. Vokietija teigia, kad nėra reikalo sustabdyti keturių ginčijamų priemonių, nes jos nėra susijusios su valstybės pagalba. Kita vertus, Vokietija teigia, kad šios priemonės yra esama pagalba, ir pakartoja 2023 m. gegužės 17 d. ir rugsėjo 26 d. raštuose šiuo klausimu pateiktus argumentus.

4.1.3. *Suderinamumas su vidaus rinka*

(171) Vokietija teigia, kad nagrinėjamos priemonės nėra valstybės pagalba, todėl nekyla jų suderinamumo klausimas. Kita vertus, Vokietijos teigimu, visos keturios ginčijamos priemonės yra esama pagalba ir bet kokie su jų suderinamumu susiję klausimai turėtų būti nagrinėjami pagal Procedūrų reglamento VI skyriuje nustatytą sistemą.

(172) Kaip papildomą argumentą Vokietija ir įmonės „DB AG“ / „DB Cargo“ nusprendė reikalauti iš įmonės „DB Cargo“ pateikti ekonominio pertvarkymo planą, kuris, Vokietijos nuomone, taip pat atitinka restruktūrizavimo plano reikalavimus, kaip apibrėžta Komisijos sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse ([77]) (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės).

4.1.4. *Įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planas*

4.1.4.1. Restruktūrizavimo plano ir restruktūrizavimo pagalbos aprašymas

(173) 2022 m. liepos mėn. įmonės „DB Cargo AG“ valdyba ir įmonės „DB AG“ valdyba priėmė sprendimą pradėti procesą, kuris galiausiai baigėsi pertvarkymo planu, pasamdydamos konsultacinę bendrovę, kad ši parengtų trijų įmonės „DB Cargo“ veiklos segmentų (vežimo paskirtiniais traukiniais, vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais ir mišriojo vežimo) pertvarkymo strategiją, kuri per trejus metus bendrovei būtų sukurtas tvirtas ekonominis pagrindas. 2022 m. rugsėjo mėn. įmonės „DB Cargo AG“ valdyba ir įmonės „DB AG“ valdyba pasirinko konsultantus „Roland Berger“ pertvarkymo strategijai parengti. Tai, kad įmonė „DB Cargo“ pradėjo įgyvendinti pertvarkymo planą, buvo būtinas atsakas į dideles problemas, su kuriomis susidūrė įmonė.

(174) 2023 m. spalio 30 d. Vokietija tą planą, kuris jau buvo įgyvendinamas, o vėliau įvairius jo atnaujinimus pateikė Komisijai vykstant šiai procedūrai, kad jis būtų įvertintas kaip restruktūrizavimo planas, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse.

4.1.4.1.1. Įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planas

4.1.4.1.1.1. Įmonės „DB Cargo“ pertvarkymo plano apžvalga

(175) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ pertvarkymo planu siekiama sustiprinti įmonės „DB Cargo“ poziciją ilguoju laikotarpiu, kad ji galėtų reikiamai prisidėti prie įmonės „DB AG“ tikslų įgyvendinimo. Veiksmų planas parengtas pagal šūkį „Europai reikia stipraus geležinkelių logistikos paslaugų teikėjo. Dėl klimato ir tvarios ekonomikos“. Tokiu būdu Vokietija numato, kad įmonė „DB Cargo“ svariai prisidės prie geležinkelių transporto dalies Vokietijos ir Europos transporto rinkoje didinimo ir kartu pagerins savo pačios ekonominį tvarumą

(176) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ pertvarkys savo veiklos modelį siekdama pelningumo ir konkurencingumo. Pertvarkymas yra būtinas, nes labai sudėtinga bendro paslaugų teikimo sistema nepajėgia lanksčiai reaguoti į klientų reikalavimus pagal dabartinę infrastruktūrą. Dėl to mažėja našumas ir atsiranda didelė papildoma finansinė našta, o tai daro didelį poveikį pelnui. Be to, Vokietija teigia, kad įmonė „DB Cargo“ turi persitvarkyti, kad vėl taptų pelninga ir konkurencinga. Kad įmonė „DB Cargo“ galėtų greičiau reaguoti į šiuos iššūkius ir klientų pageidavimus, Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ pritaikys savo veiklos modelį taip, kad atsirastų mažesnės, labiau sutelktos veiklos sritys. Šis pritaikymas grindžiamas veiklos sektoriais / klientų grupėmis. Atsižvelgiant į tai, keičiamo sąstato prekinių traukinių segmente ir toliau bus glaudžiai keičiamasi paslaugomis su visais tokiais veiklos sektoriais / klientų grupėmis.

([77]) Komisijos komunikatas „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 249, 2014 7 31, p. 1).

(177) Vokietija nurodo, kad tos labiau sutelktos verslo sritys gaus visapusišką savarankiškumą, atsakomybę ir visus išteklius savo veiklai. Numatoma, kad toks veiklos būdas labai sumažins paslaugų teikimo modelio sudėtingumą, o tai turėtų gerokai sumažinti išlaidas ir padidinti konkurencingumą.

(178) Geležinkelių logistikos srityje, siekdama sustiprinti savo, kaip geležinkelių logistikos paslaugų teikėjos, pozicijas rinkoje, Vokietija nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ dabar nuolat siūlo savo klientams konkrečiai pramonės šakai skirtas paslaugas klientų tiekimo grandinėse. Tai logistikos sprendimai, kurie iš esmės apima geležinkelį paslaugą ir ją papildo papildomais moduliais (pavyzdžiui, vežimo keliais, sandėliavimo ir kitomis atskiromis logistikos paslaugomis).

(179) Vežimo keičiamo sąstato traukiniais sritis, kuri šiandien yra vienas pagrindinių krovinių vežimo geležinkeliais Vokietijoje ir Europoje komponentų, pagal dabartinę bendrąją sistemą negali būti eksploatuojama tik komerciniais pagrindais kaip visapusiškos aprėpties tinklas. Todėl Vokietija numato, kad įgyvendinus įmonės „DB Cargo“ pertvarkymo planą vežimas keičiamo sąstato traukiniais bus toliau plėtojamas ir taps į pasiūlą orientuotu, standartizuotu ir atspariu lanksčių krovinių vežimo galimybių tinklu, atsižvelgiant į 2024 m. federaliniame biudžete numatytą finansavimą, ir numatoma, kad jis bus organizuojamas daug ekonomiškiau. Be to, Vokietija teigia, kad vidutinės trukmės ir ilgalaikėje perspektyvoje sistemos efektyvumas taip pat padidės dėl naujų technologijų, pavyzdžiui, skaitmeninio automatinio sukabinimo.

(180) Vokietija taip pat aiškina, kad mišrusis vežimas yra ateities krovinių vežimo geležinkeliais rinka. Vokietija nurodo, kad įmonė „DB Cargo“, siekdama pasiūlyti konkurencingas paslaugas, ateityje taip pat ketina įgyvendinti struktūrines priemones.

(181) Be to, Vokietija aiškina, kad pagal pertvarkos planą įmonė „DB Cargo“ investuos į modernius daugiasisteminius lokomotyvus ir naujas vagonų technologijas. Vokietija numato, kad dėl pažangos skaitmeninimo ir automatizavimo srityje įmonė „DB Cargo“ taip pat galės daug veiksmingiau ir greičiau vykdyti geležinkelių transporto procesus, t. y. traukinių formavimą, vagonų tvarkymą ir techninę priežiūrą, ir taip padidinti savo konkurencingumą.

(182) Vokietija nurodo, kad dėl modernios ir klientų reikalavimus atitinkančios transporto įrangos įmonė „DB Cargo“ siekia dar labiau įsilieti į klientų logistikos grandines. Vokietija aiškina, kad dėl to įmonė „DB Cargo“ intensyviai tobulina savo prekinius vagonus.

(183) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“, daugiausia dėmesio skirdama skaitmeninimui, išlaidų optimizavimui ir tvarumui, siekia įveikti dabartinius sunkumus ir užsitikrinti savo, kaip pirmaujančios Europos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dalyvės, ateitį. Todėl Vokietija tvirtina, kad pertvarkymo plane išdėstytomis strateginėmis iniciatyvomis užtikrinamas aiškus kelias į gyvybingumo atkūrimą užtikrinant ilgalaikį stabilumą ir augimą.

4.1.4.1.1.2. Įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano priemonės

(184) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ inicijavo restruktūrizavimo planą, kuriam būdingi radikalūs paslaugų teikimo sistemos pokyčiai, segmentų tarpusavio ryšių panaikinimas, portfelio optimizavimo priemonės, bendradarbiavimas su partneriais vietoje įmonės vidaus operacijų ir iš esmės pakoreguoti išteklių poreikiai.

(185) Vokietija taip pat nurodo, kad atskiros restruktūrizavimo plano priemonės buvo parengtos specialiai keičiamo sąstato traukinių, paskirtinių traukinių segmentams ir atitinkamiems mišriojo vežimo segmento jūrų, žemyniniam ir vežėjų padaliniams. Be to, buvo parengtos papildomos bendros restruktūrizavimo priemonės, skirtos Europos patronuojamosioms įmonėms, taip pat administravimo ir paslaugų teikimo pridėtinių išlaidų struktūroms bei valdymo punktui ([78]).

([78]) Įmonės „DB Cargo valdymo punktas apibūdintas 237 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse.

(186) Šiomis aplinkybėmis Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ baigė pagal teisės aktus privalomas derybas su darbuotojų atstovais dėl interesų suderinimo mažinant išlaidas personalui, kurios vis dar sudaro daugiau kaip 100 mln. EUR per metus dėl per tą laiką padidinto darbo užmokesčio. 2024 m. spalio 2 d. suderinimo komitetas pasiekė bendrą rezultatą ir susitarė dėl darbuotojų skaičiaus sumažinimo 4 582 etatiniais darbuotojais (maždaug 25 % darbuotojų) iki 2026 m. gruodžio 31 d., palyginti su 2023 m. gruodžio mėn., ir papildomo darbuotojų skaičiaus sumažinimo 361 etatiniu darbuotoju iki 2029 m. gruodžio mėn., taigi iš viso darbuotojų skaičius sumažės 4 943 etatiniais darbuotojais (maždaug 27 % darbuotojų). Vokietija taip pat nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ iš pradžių daugiausia dėmesio skyrė mišriajam vežimui, administravimo ir paslaugų teikimo bei valdymo punkto pridėtinėms išlaidoms, ir aiškina, kad įmonė „DB Cargo“, atsižvelgdama į tolesniuose skirsniuose išdėstytas restruktūrizavimo plano priemones, daugiausia dėmesio skirs vežimui keičiamo sąstato ir paskirtiniais traukiniais, be kita ko, ir darbuotojų skaičiaus mažinimui.

*10 lentelė*

**2024 m. spalio 2 d. suderinimo komiteto rezultatai: įmonės „DB Cargo AG“ etato ekvivalentų mažinimas**

| **Etato ekvivalentas** | 2023 m. | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. | 2029 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Traukinio įgulos nariai (traukinių mašinistai, manevruotojai ir pan.) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Techninės priežiūros darbuotojai | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Paslaugų teikimo darbuotojai, įsk. valdymo punkto darbuotojus | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Administracijos darbuotojai (įsk. IT) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **„DB Cargo AG“** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 29.*

4.1.4.1.1.3. Restruktūrizavimo plano priemonės keičiamo sąstato traukinių segmente

(187) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ vežimas keičiamo sąstato traukiniais apima atskirų vagonų ir vagonų grupių surinkimą ir pristatymą iš skirtingų siuntėjų visoje šalyje. Surinkus vagonus, jie keliais etapais grupuojami į tolimojo susisiekimo traukinius. Vėliau prieš galutinį pristatymą tolimojo susisiekimo traukiniai turi būti išformuojami atgal į pavienius vagonus arba perkraunamuosius traukinius. Labai sudėtingam grupavimo procesui reikia didelių infrastruktūros išteklių, taip pat rankiniu būdu vykdomų operacijų ir valdymo gebėjimų, kad būtų galima planuoti ir skirstyti.

(188) Vokietija taip pat nurodo, kad vežimas keičiamo sąstato traukiniais laikomas tvaresne su juo tiesiogiai konkuruojančio mažų ir vidutinių siuntų, pakrautų į sunkvežimius, vežimo keliais alternatyva. Būtina pertvarkyti jos paslaugų teikimo ir veiklos modelį, taip pat taikyti valstybės pagalbos schemas, kad būtų išspręsta sisteminė vežimo keičiamo sąstato traukiniais problema, palyginti su vežimu sunkvežimiais, ir užtikrintas aplinką labiau tausojantis vežimas geležinkeliais, o ne keliais. Todėl Vokietija tvirtina, kad įmonės „DB Cargo“ planuojamomis vežimo keičiamo sąstato traukiniais restruktūrizavimo plano priemonėmis siekiama įvykdyti ilgalaikio gyvybingumo reikalavimus ir padidinti vežimo keičiamo sąstato traukiniais konkurencingumą.

4.1.4.1.1.3.1. Restruktūrizavimo plano 1 priemonė. Vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentas – tinklo optimizavimas peržiūrint struktūrą

(189) Vokietija aiškina, kad bendras vežimo keičiamo sąstato traukiniais tinklo pertvarkymo tikslas yra a) drastiškai supaprastinti ir padidinti paslaugų teikimo patikimumą ir b) dėl to standartizuoti komercinę pasiūlą.

(190) Dėl būsimo paslaugų teikimo modelio Vokietija teigia, kad personalas ir įranga bus skirti vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentui, o tai yra esminis pokytis, palyginti su šiandieniniu integruotu keičiamo sąstato traukinių, paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo paslaugų teikimu. Vokietija prognozuoja, kad ši restruktūrizavimo priemonė užtikrins didesnį patikimumą / atsparumą, padidins kokybę ir leis sutaupyti išlaidų viršijant integruoto paslaugų teikimo sinergiją, t. y. sumažės atšaukimo mokesčiai ir padidės išteklių naudojimo efektyvumas (pvz., reikės mažiau lokomotyvų). Be to, Vokietija teigia, kad ateityje įmonės „DB Cargo“ tinklas bus kuriamas taip, kad būtų didinamas ilgųjų maršrutų dažnumas, konsoliduojamos trumpesnės jungtys ir sudaromos sąlygos lanksčiau nukreipti vagonus, t. y. geriau paskirstyti pastoviuosius kaštus ir sumažinti paskirties vietų skaičių.

(191) Vokietija taip pat nurodo, kad komerciniai pasiūlymai bus vis labiau standartizuojami, todėl bus mažiau individualių, konkrečiam klientui tinkamų prašymų. Be to, Vokietija teigia, kad nebeskiriant pirmenybės konkretiems klientams numatoma padidinti manevravimo įrenginių pralaidumą, taip pat gerokai sumažinti planavimo ir skirstymo sudėtingumą, t. y. padidinti pridėtinių išlaidų efektyvumą.

(192) Vokietija nurodo, kad peržiūrėtą tinklą numatoma pradėti eksploatuoti nuo 2025 m.

4.1.4.1.1.3.2. Restruktūrizavimo plano 2 priemonė. Vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentas – bendros paslaugų teikimo optimizavimo priemonės

(193) Vokietija nurodo, kad be įmonės „DB Cargo“ tinklo struktūros, restruktūrizavimo plane numatomos dvi bendros paslaugų teikimo optimizavimo priemonės, kuriomis siekiama sumažinti vežimo keičiamo sąstato traukiniais veiklos išlaidas:

a) dabartinių keičiamo sąstato traukinių perkrovimo ir paskirstymo paslaugų peržiūra, t. y. šiuo metu neekonomiškos paslaugos bus pertvarkytos, sumažintos arba panaikintos. Vokietija nurodo, kad ši priemonė jau taikoma ir numatoma, kad jos poveikis pasireikš nedelsiant;

b) energijos išlaidų taupymas vietoje daugiau kuro deginančių dyzelinių lokomotyvų naudojant elektrinius šilumvežius. Vokietija nurodo, kad teigiamas šios priemonės poveikis turėtų pasireikšti nuo 2026 m.

4.1.4.1.1.3.3. Restruktūrizavimo plano 3 priemonė. Vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentas – kokybės gerinimo ir bazinių kainų koregavimo priemonės

(194) Vokietija nurodo, kad dėl šių paslaugų teikimo modelio patobulinimų pagerės klientui teikiamų paslaugų kokybė (pvz., padidės patikimumas / atsparumas). Atsižvelgdama į šį kokybės gerinimą, Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ derasi dėl kainų koregavimo siekdama i) geriau padengti šiuo metu didėjančias vežimo išlaidas ir ii) geriau atsižvelgti į klientų norą mokėti už vežimo keičiamo sąstato traukiniais paslaugas. Vokietija nurodo, kad atitinkamą kainų koregavimą sudarys faktinis bazinių kainų padidinimas, pridedant faktorinių kainų kompensavimą, ir jis įsigalios jau 2024 m.

4.1.4.1.1.3.4. Restruktūrizavimo plane numatytų keičiamo sąstato traukinių segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms

*11 lentelė*

**Restruktūrizavimo plane numatytų keičiamo sąstato traukinių segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. |
| Keičiamo sąstato traukinių | Tinklo optimizavimas atliekant struktūros peržiūrą | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Bendros paslaugų teikimo optimizavimo priemonės, turinčios poveikį vežimui keičiamo sąstato traukiniais | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kokybės gerinimas ir bazinių kainų koregavimas | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 30.*

4.1.4.1.1.4. Restruktūrizavimo plano priemonės paskirtinių traukinių segmente

(195) Vokietija aiškina, kad vežimas paskirtiniais traukiniais pasižymi tuo, kad nekeičiant traukinio sąstato tiesiogiai sujungiami kroviniai iš geležinkelio privažiuojamųjų kelių / pakrovimo punktų ir geležinkelio privažiuojamųjų kelių / iškrovimo punktų. Todėl pagrindinis efektyvumo veiksnys, lemiantis paskirtinių traukinių veiklą, yra pakankamas pajėgumų panaudojimas vežant dideliais atstumais. Vokietija nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ paskirtinių traukinių segmente daugiausia dėmesio skiria plačiai tinklo aprėpčiai įvairiomis transporto rūšimis, įskaitant sudėtingesnius logistikos sprendimus. Toliau aprašytos pagrindinės restruktūrizavimo plano priemonės, skirtos paskirtinių traukinių segmentui, daugiausia dėmesio skiriant perėjimui prie pažangios logistikos paslaugų teikėjo veiklos.

4.1.4.1.1.4.1. Restruktūrizavimo plano 4 priemonė. Paskirtinių traukinių segmentas – logistikos sprendimai ir portfelio optimizavimas

(196) Vokietija tvirtina, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane daugiausia dėmesio bus skiriama pažangiems logistikos sprendimams, susijusiems su vežimu paskirtiniais traukiniais (pvz., individualiems sprendimams arba sudėtingiems / tarpvalstybiniams vežimams), ir bus atlikta struktūrinė portfelio peržiūra pagal du pagrindinius elementus:

a) paslaugų teikimo koncepcijų pakeitimai siekiant padidinti efektyvumą ir kokybę, kad įmonė „DB Cargo“ galėtų pasiūlyti unikalų pardavimo pranašumą;

b) kainų diferencijavimas, koreguojant kainas klientams, kurie yra labiau pasirengę mokėti ir labai priklausomi nuo geležinkelio paslaugų. Tokiomis aplinkybėmis atrinktų maršrutų ir klientų, kurių poreikiai yra paprastesni (pvz., vežimas iš vieno taško į kitą), gali būti atsisakyta, kad atlaisvinti ištekliai būtų panaudoti sudėtingesniems / pažangesniems logistikos sprendimams (galbūt kartu su partneriais), kurie didintų veiklos pelningumą. Vokietija tvirtina, kad įmonė „DB Cargo“ apskritai tęs tik tą vežimą, kurio prognozuojama ekonominės raidos perspektyva yra teigiama. Vokietija taip pat nurodo, kad portfelio optimizavimas bus įgyvendintas nedelsiant, o jo poveikis prasidės 2024 m.

4.1.4.1.1.4.2. Restruktūrizavimo plano 5 priemonė. Paskirtinių traukinių segmentas – paslaugų teikimo patikimumo didinimas

(197) Vokietija aiškina, kad šiuo metu įmonė „DB Cargo“ paskirtiniai traukiniai formuojami integruotoje paslaugų teikimo sistemoje, kurią taip pat sudaro kiti paskirtiniai traukiniai, mišrusis vežimas ir vežimas keičiamo sąstato traukiniais. Be to, Vokietija nurodo, kad įmonės „DB Cargo“ integruotos paslaugų teikimo sinergijos potencialas dažnai nėra pasiekiamas (pvz., dėl nenuspėjamų įvykių, pavyzdžiui, infrastruktūros statybos darbų, apie kurios nepranešama pakankamai iš anksto, techninių problemų, išteklių prieinamumo), todėl faktinės paslaugų teikimo sąnaudos yra didesnės.

(198) Vokietija aiškina, kad pagal šią restruktūrizavimo plano priemonę numatoma, kad ateityje paskirtiniai traukiniai bus susieti su specialiai jiems skirtais ištekliais (panašiai kaip ir taikant atitinkamą keičiamo sąstato traukiniams skirtą priemonę), kad būtų sumažinta priklausomybė ir pagerinta paslaugų teikimo kokybė. Vokietija taip pat nurodo, kad pagal šią restruktūrizavimo plano priemonę bus nustatyta aiški ir nuosekli pramonės šakų, klientų ir produktų nuosavybė.

(199) Vokietija taip pat aiškina, kad didesnį paslaugų teikimo patikimumą ([79]) dar labiau paspartins naujų kolektyvinių sutarčių įgyvendinimas siekiant padidinti pamainų modelių lankstumą. Per 2023 m. kolektyvinių derybų etapą įmonės „DB AG“ ir „DB Cargo“ pasiekė, kad profesinė sąjunga EVG daug prisidėtų prie įmonės „DB Cargo“ pertvarkos rėmimo, nes ši profesinė sąjunga nustatė išplėstinių lokomotyvų mašinistų pamainų modelių galimybę, taip padidindama įmonės „DB Cargo“ lankstumą (pagal šiuos modelius lokomotyvų mašinistai (savanoriškai) planuoja dirbti kelių dienų darbo ciklais su keliais poilsio laikotarpiais ne namuose (skatinama pinigais) ir ilgesniais poilsio laikotarpiais namuose. Vokietija nurodo, kad dėl to padidėja našumas, nes sumažėja personalo kaita, taip pat atsiranda galimybė rinktis traukinių mašinistus nepriklausomai nuo pradinės vietos. Vokietija numato, kad peržiūrėta įmonė „DB Cargo“ paslaugų teikimo sistema bus pradėta taikyti ne vėliau kaip 2025 m.

4.1.4.1.1.4.3. Restruktūrizavimo plano 6 priemonė. Paskirtinių traukinių segmentas – kokybės gerinimas ir susijęs bazinių kainų koregavimas

(200) Vokietija teigia, kad įmonė „DB Cargo“ klientams teikiamų paslaugų kokybės gerinimas (pvz., patikimumo didinimas) pateisins kainų koregavimą, dėl kurio deramasi siekiant i) geriau padengti dabartinį transporto išlaidų augimą ir ii) geriau atsižvelgti į klientų norą mokėti už kokybiškesnes paskirtinių traukinių paslaugas. Vokietija aiškina, kad atitinkamą įmonės „DB Cargo“ kainų koregavimą sudarys faktinis bazinių kainų padidinimas, pridedant faktorinių kainų kompensavimą, ir jis įsigalios jau 2024 m.

4.1.4.1.1.4.4. Restruktūrizavimo plane numatytų paskirtinių traukinių segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms

*12 lentelė*

**Restruktūrizavimo plane numatytų paskirtinių traukinių segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
| Paskirtinių traukinių | Logistikos sprendimai ir portfelio optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Paslaugų teikimo patikimumo didinimas (įsk. naujas kolektyvines sutartis) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kokybės gerinimas ir bazinių kainų koregavimas | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 31.*

([79]) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ planuoja, jog paslaugų teikimo modelio rezultatai ir prognozės bus vis tikslesni, net jei dėl nenumatytų aplinkybių tektų keisti vieną ar kelis įvesties kintamuosius arba prielaidas.

4.1.4.1.1.5. Mišriojo vežimo segmento restruktūrizavimo plano priemonės

(201) Vokietija aiškina, kad mišriajam vežimui yra būdingas daugiarūšis vežimas, kai kroviniai vežami sunkvežimiais pirmąja ir paskutine kelionės atkarpa iki terminalų ar uostų, o geležinkeliai naudojami tarpinėje tolimojo susisiekimo atkarpoje. Segmentas skirstomas į tris dalis: i) mišrusis vežimas jūra apima konteinerių vežimą tarp uostų ir nuo jūros nutolusių vietovių, ii) žemyninis mišrusis vežimas apima biriųjų krovinių konteinerių, puspriekabių ir kilnojamųjų talpyklų vežimą iš terminalo į terminalą ir iii) pardavimas vežėjams, kuris apima tik traukos paslaugas, teikiamas trečiųjų šalių geležinkelio vežėjams arba ekspeditoriams.

(202) Vokietija nurodo, kad pirmuosiuose dviejuose segmentuose rinkos dalyviai teikia atskiro vertės grandinės elemento paslaugas (traukos, terminalų operacijų, operatoriaus) arba siūlo visas vertės grandinės paslaugas kaip integruotas veiklos vykdytojas. Vokietija taip pat aiškina, kad jūrų transporto segmente įmonė „DB Cargo“ veikia ir kaip veiklos vykdytoja kartu su savo patronuojamąja įmone TFG, ir kaip traukos paslaugų teikėja (t. y. pati įmonė „DB Cargo“). Vokietija nurodo, kad žemyniniame segmente įmonė „DB Cargo“ vėlgi yra traukos paslaugų teikėja, be to, ji turi įmonės „Kombiverkehr GmbH & Co. KG“ akcijų (bet neturi kontrolinio paketo). Vokietija nurodo, kad pardavimo vežėjams segmente įmonė „DB Cargo“ siūlo tik traukos paslaugas.

(203) Kitame skirsnyje pateikiamos pagrindinės restruktūrizavimo plano priemonės kiekvienai iš šių trijų atskirų segmento dalių.

4.1.4.1.1.5.1. Restruktūrizavimo plano 7 priemonė. Mišrusis vežimas jūra – paslaugų teikimo pokytis

(204) Vokietija aiškina, kad šiuo metu mišriojo vežimo traukiniai formuojami integruotoje paslaugų teikimo sistemoje, kurią taip pat sudaro vežimo keičiamo sąstato traukiniais ir paskirtinių traukinių veikla. Tokio integruoto paslaugų teikimo sinergija yra mažesnė nei atsirandantis sudėtingumas, todėl kyla su trikdžiais susijusių kokybės problemų ir padidėja išteklių poreikis, palyginti su tiesioginių konkurentų veikla (pavyzdžiui, gynybos ar anglių krovinių vežimui keičiamo sąstato ar paskirtiniais traukiniais teikiamas didesnis prioritetas, palyginti su įvairiarūšiais kroviniais, dėl kurių vėluojama teikiant mišriojo vežimo jūra paslaugas). Vokietija taip pat nurodo, kad dėl to restruktūrizavimo plane numatytos dvi priemonės, kurias įgyvendins įmonė „DB Cargo“:

a) specialūs ištekliai (traukinių mašinistai, lokomotyvai ir prekiniai vagonai) bus priskirti jūrų transporto segmentui, kad pagerėtų paslaugų teikimo kokybė ir būtų galima suformuoti traukinius, kurių anksčiau buvo atsisakyta negalint teikti paslaugų;

b) 2024 m. spalio 2 d. suderinimo komitetas pasiekė susitarimą dėl galiojančių bendrovės darbo taisyklių, susijusių su mišriuoju vežimu jūra, pakeitimo. Dėl to bus pasiektas toks pat našumo padidėjimas, kaip ir pasirinkus alternatyvią pertvarkymo galimybę, grindžiamą įmonės „DB Cargo“ traukos paslaugų teikimo mažinimu ir traukos paslaugų teikimo traukos patronuojamosioms įmonėms, kurių darbo sutartyse numatytas didesnis lankstumas, perdavimu, o tai lems didesnį traukinių mašinistų našumą (pvz., stovėjimą nutolusiose stotyse, specialias kelionės laiko kompensacijas). Vokietija taip pat aiškina, kad pasiekus šį susitarimą 2024 m. spalio mėn., dėl naujų darbo taisyklių, kurios leis padidinti našumą, įmonė „DB Cargo“ dabar galės sumažinti nuosavų traukinių mašinistų, paslaugų teikimo darbuotojų ir valdymo punkto darbuotojų skaičių. Todėl įmonei „DB Cargo“ nereikės perkelti veiklos į traukos patronuojamąsias įmones.

4.1.4.1.1.5.2. Restruktūrizavimo plano 8 priemonė. Mišrusis vežimas jūra – tinklo pertvarkymas

(205) Vokietija aiškina, kad pagal dabartinį įmonės „DB Cargo“ tinklo modelį vežimo jūra paslaugų teikėjas TFG taiko manevravimo koncepcijas, kad paskirstytų krovinius tarp Vokietijos jūros uostų ir nuo jūros nutolusių vietovių, o konkurentai naudoja mišriojo vežimo terminalus. Vokietija tvirtina, kad pagal restruktūrizavimo planą įmonės TFG maršrutai ilgainiui bus perkelti į mišriojo vežimo skirstymo stotis, o ne į manevravimo kelynus, kad būtų galima geriau išnaudoti traukinius, padidinti traukinių pajėgumus ir ekonomiškiau perkrauti konteinerius. Vokietija taip pat nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ planuoja naująjį paslaugų teikimo modelį įdiegti iki 2026 m. dėl būtinos prieigos prie skirstymo stočių ir tvarkaraščių pakeitimo.

4.1.4.1.1.5.3. Restruktūrizavimo plano 9 priemonė. Mišrusis vežimas jūra – terminalų integravimas

(206) Vokietija aiškina, kad konteinerių terminalas yra svarbi mišriojo vežimo vertės grandinės dalis ir kad veiklos vykdytojai, kurie integruoja terminalų operacijas į traukos grandinę, gali pasiekti pelningumo. Vokietija taip pat nurodo, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane numatyta išplėsti terminalų operacijas glaudžiau bendradarbiaujant su terminalų paslaugų teikėju DUSS (*Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße*), kad įmonė „DB Cargo“ galėtų pasiūlyti labiau integruotą produktų asortimentą (pvz., įtraukti konteinerių sandėliavimą), optimizuoti paslaugų teikimą (pvz., geriau suderinti bėgių ir terminalų laiko tarpsnius) ir įgyvendinti sinergiją tose vietovėse, kur ji jau turi sandėlius, o DUSS turi savo terminalą šalia įmonės „DB Cargo“ objektų.

4.1.4.1.1.5.4. Restruktūrizavimo plano 10 priemonė. Mišrusis vežimas jūra – portfelio optimizavimas

(207) Vokietija nurodo, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane numatyta optimizuoti vežimo jūra maršrutų portfelį, ypač atsižvelgiant į mažos paklausos ir mažo pelningumo maršrutus, o šios priemonės poveikis pasireikš 2024 m.

4.1.4.1.1.5.5. Restruktūrizavimo plano 11 priemonė. Mišrusis vežimas jūra – partnerystės galimybių vertinimas

(208) Vokietija nurodo, kad jūrų rinkos segmente linijinės laivybos vežėjai ir terminalų operatoriai taiko vertikaliosios integracijos strategijas, kad padidintų klientų prisirišimą, išsaugotų transporto pajėgumus ir didintų maržas. Be to, Vokietija teigia, kad įmonės „DB Cargo“ vežimo jūra paslaugų teikėjui TFG tokie strateginiai konkurentų pokyčiai kelia riziką prarasti apimtis, jei jų pagrindiniai klientai, t. y. linijinės laivybos vežėjai, perkeltų savo apimtis pas konkurentus, su kuriais jie bendradarbiauja, pavyzdžiui, dėl minėtos vertikaliosios integracijos. Kartu Vokietija mano, kad partnerio investicija galėtų leisti įmonei TFG užsitikrinti apimtis ir gauti tiesioginę prieigą prie galutinių klientų. Be to, Vokietija aiškina, kad šiuo metu ji šiuo atžvilgiu vertina partnerystės galimybes pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą.

4.1.4.1.1.5.6. Restruktūrizavimo plano 12 priemonė. Žemyninis mišrusis vežimas – bendradarbiavimo su „Kombiverkehr“ keitimas

(209) Vokietija nurodo, kad įmonė „DB Cargo“ turi įmonės „Kombiverkehr GmbH & Co. KG“ (toliau – įmonė KVG), vieno iš dviejų pirmaujančių Europos veiklos vykdytojų, akcijų (50 % akcijų priklauso įmonei „DB Cargo“, o likusius 50 % – daugiau kaip 200 ekspeditorių). Vokietija mano, kad norint pasiekti ilgalaikį konkurencingumą būtina keisti dabartinį verslo modelį, pagal kurį įmonė „DB Cargo“ teikia tik traukos paslaugas. Vokietija taip pat aiškina, kad 2023 m. rugpjūčio mėn. pradėtos bendros diskusijos dėl naujo partneryste grindžiamo verslo modelio, kuriuo siekiama pelningumo, tačiau jos nedavė sėkmingo rezultato.

(210) Šiomis aplinkybėmis Vokietija taip pat aiškina, kad santykiai, kurie nesukuria reikalaujamų maržų, bus laipsniškai nutraukti ne vėliau kaip iki 2025 m. sausio mėn. Nuo 2024 m. trečiojo ketvirčio įmonė KVG pradėjo didelę dalį savo traukinių programos perduoti trečiųjų šalių traukos paslaugų teikėjams, kad krovinių ekspeditoriai, pageidaujantys mišriojo vežimo paslaugų, ir ateityje galėtų naudotis didžiąja dalimi įmonės KVG maršrutų tinklo. Kita vertus, visų įmonės „DB Cargo“ su įmone KVG teikiamų paslaugų, kurių įmonė „DB Cargo“ nelaiko ekonomiškai perspektyviomis, buvo laipsniškai atsisakyta, kad nebūtų patiriama daugiau nuostolių.

4.1.4.1.1.5.7. Restruktūrizavimo plano 13 priemonė. Žemyninis mišrusis vežimas – paslaugų teikimo pokytis

(211) Vokietija aiškina, kad šiuo metu mišriojo vežimo traukiniai formuojami integruotoje paslaugų teikimo sistemoje, kurią taip pat sudaro vežimo keičiamo sąstato traukiniais ir paskirtinių traukinių veikla, tačiau integruoto paslaugų teikimo sinergija yra mažesnė nei atsirandantis sudėtingumas, todėl kyla su trikdžiais susijusių kokybės problemų ir padidėja išteklių poreikis, palyginti su tiesioginių įmonės „DB Cargo“ konkurentų veikla. Todėl Vokietija teigia, kad pagal restruktūrizavimo planą bus įgyvendintos dvi priemonės:

a) specialūs ištekliai bus priskirti žemyninio mišriojo vežimo segmentui, kad pagerėtų paslaugų teikimo kokybė ir būtų galima suformuoti traukinius, kurių anksčiau buvo atsisakyta negalint teikti paslaugų;

b) derindamos interesus, 2024 m. spalio 2 d. šalys pasiekė susitarimą dėl galiojančių bendrovės darbo taisyklių, susijusių su žemyniniu mišriuoju vežimu, pakeitimo. Dėl to dabar pasiekiamas toks pat našumo padidėjimas, kaip ir pasirinkus alternatyvą, kai traukos paslaugos veiklos rangos būdu perduodamos traukos patronuojamosioms įmonėms, kurių darbo sutartyse numatytas didesnis lankstumas, taigi ir didesnis traukinių mašinistų našumas (pvz., stovėjimas nutolusiose stotyse, specialios kelionės laiko kompensacijos), ko iš pradžių buvo siekiama. Vokietija taip pat nurodo, kad pasiekus šį susitarimą 2024 m. spalio mėn., dėl naujų darbo taisyklių, kurios nuo 2025 m. leis padidinti našumą, įmonė „DB Cargo“ dabar galės sumažinti nuosavų traukinių mašinistų, paslaugų teikimo darbuotojų ir valdymo punkto darbuotojų skaičių. Todėl įmonei „DB Cargo“ nereikės perkelti veiklos į traukos patronuojamąsias įmones.

4.1.4.1.1.5.8. Restruktūrizavimo plano 14 priemonė. Pardavimas vežėjams – portfelio optimizavimas

(212) Vokietija aiškina, kad pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą, 2023 m. jau pradėtas portfelio optimizavimas, susijęs su tomis operacijomis, kurios šiuo metu nepakankamai pelningos ir nėra ekonomiškai perspektyvios. Mažai pelningi pervežimai, kurie negali užtikrinti reikalaujamos veiklos maržos ir (arba) kurių klientai nesutinka su būtinus kainų koregavimu, bus pašalinti iš portfelio. Vokietija taip pat aiškina, kad šiuo metu klientų reakcija į kainų koregavimą vertinama remiantis įmonės „DB Cargo“ pardavimo grupės patirtimi, o koregavimas planuojamas atitinkamai. Vokietija numato, kad, palyginti su 2023 m., 2024 m. apimtis bus sumažinta maždaug [...] %, o 2025 m. – maždaug [...] %, ir kad tuo atveju, jei daugiau įmonės „DB Cargo“ klientų nesutiks su kainų koregavimu, sumažinimo laipsnis bus koreguojamas.

4.1.4.1.1.5.9. Restruktūrizavimo plane numatytų mišriojo vežimo segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms

*13 lentelė*

**Restruktūrizavimo plane numatytų mišriojo vežimo segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
| Mišrusis vežimas jūra | Paslaugų teikimo modelis / Mašeno skirstymo stotis | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Susietasis paslaugų teikimas ir tinklo pertvarkymas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Visų MV jūra įmonių („DB Cargo AG“, TFG, DBIS) administravimo pridėtinių išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Portfelio optimizavimas ir kainų didinimas | […] | […] | […] | […] | […] |

| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Žemyninis mišrusis vežimas ir pardavimas vežėjams | Susietasis paslaugų teikimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Žemyninio MV administravimo pridėtinių išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | „Kombiverkehr“ tinklo pertvarkymas (portfelio optimizavimas) ir kainų didinimas | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 33.*

4.1.4.1.1.6. Restruktūrizavimo plano priemonės, skirtos įmonės „DB Cargo“ Europos patronuojamosioms įmonėms

(213) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ turi užsienio patronuojamųjų įmonių 13 valstybių: Nyderlanduose, Prancūzijoje, Danijoje, Italijoje, Šveicarijoje, Belgijoje, Jungtinėje Karalystėje, Ispanijoje, Lenkijoje ir keturiose EEB (Europos Rytų koridoriaus) bendrovėse, Čekijoje, Bulgarijoje, Rumunijoje ir Vengrijoje. Patronuojamosios įmonės daugiausia veikia kaip gamybos sąnaudų centrai, teikiantys geležinkelių paslaugas, kurios yra geležinkelių veiklos visoje Europoje pratęsimas. Vokietija tvirtina, kad įmonės „DB Cargo“ Europos tinklo tikslas – siūlyti ištisinius tarpvalstybinius logistikos sprendimus visame žemyne, kai krovinio išvežimo ir atvežimo vieta yra Vokietijoje ir už jos ribų, Vokietija yra tranzito arba siuntimo / gavimo šalis.

(214) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ Europos patronuojamosiose įmonėse dirba maždaug trečdalis visų jos darbuotojų. Todėl jos yra svarbios įmonės ekonominiams rezultatams. Vokietija taip pat teigia, kad šios patronuojamosios įmonės yra labai svarbi įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano dalis ir kad jos buvo išanalizuotos išlaidų mažinimo tikslais. Todėl Vokietija teigia, kad bus įgyvendintos trys visa apimančios išlaidų optimizavimo priemonės.

4.1.4.1.1.6.1. Restruktūrizavimo plano 15 priemonė. Europos patronuojamosios įmonės – portfelio optimizavimas

(215) Pirma, portfelis bus optimizuojamas peržiūrint vežimo operacijų pelningumą ir vėliau nustatant efektyvumo didinimo priemones trijuose vežimo keičiamo sąstato traukiniais, paskirtiniais traukiniais ir mišriojo vežimo segmentuose. Vokietija aiškina, kad nepelningas vežimas bus optimizuojamas derinant kainų koregavimą, dažnumo mažinimą ir išvykimo bei paskirties vietų grupavimą arba įmonė „DB Cargo“ juos nutrauks. Vokietija taip pat aiškina, kad ši priemonė glaudžiai susijusi su visų trijų segmentų strategijomis.

4.1.4.1.1.6.2. Restruktūrizavimo plano 16 priemonė. Europos patronuojamosios įmonės – išlaidų mažinimas

(216) Antra, įgyvendinant įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą bus mažinamos išlaidos konsoliduojant sandėlius, pvz., tarp Vokietijos ir Nyderlandų arba Vokietijos ir Šveicarijos, arba mažinant biuro patalpų plotą. Be to, Vokietija tvirtina, kad įmonės „DB Cargo“ paslaugų teikimo ir administravimo pridėtinės išlaidos bus sumažintos, pavyzdžiui, pradėjus centralizuotai vykdyti klientų aptarnavimo užduotis valdymo punkte arba sumažinus išorės darbuotojų skaičių.

4.1.4.1.1.6.3. Restruktūrizavimo plano 17 priemonė. Europos patronuojamosios įmonės – veiklos efektyvumas

(217) Trečia, pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą bus įgyvendinamos veiklos efektyvumo didinimo priemonės, optimizuojant tarpvalstybinį vairuotojų panaudojimą (pvz., tarp Vokietijos ir Nyderlandų arba Vokietijos, Šveicarijos ir Italijos), didinant turto našumą ir diegiant standartizuotą įmonės „DB Cargo“ IT infrastruktūrą.

4.1.4.1.1.6.4. Restruktūrizavimo plane numatytų įmonės „DB Cargo“ Europos patronuojamųjų įmonių priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms

*14 lentelė*

**Restruktūrizavimo plane numatytų Europos patronuojamųjų įmonių segmento priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
| Europos patronuojamosios įmonės | Portfelio optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Veiklos efektyvumas | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 34.*

4.1.4.1.1.7. Restruktūrizavimo plano priemonės, skirtos įmonės „DB Cargo“ administracijai

(218) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ padalinių funkcijai priklausantis administravimo departamentas teikia svarbias paslaugas įmonė „DB Cargo“. Vokietija tvirtina, kad restruktūrizavimo plane bus nagrinėjamos ir išsprendžiamos neefektyvumo problemos, kylančios dėl perteklinių procesų, perteklinių pajėgumų ir paslaugų, kurių pridėtinė vertė yra nedidelė.

(219) Vokietija aiškina, kad dėl įvairių įmonės „DB Cargo“ padalinių sudėtingumo mažinimo turėtų sumažėti reikalingi administraciniai pajėgumai ir kad dėl šių priemonių nuo 2024 m. etatinių darbuotojų skaičius turėtų sumažėti daugiau kaip 80, palyginti su 2023 m. liepos mėn. buvusiu darbuotojų skaičiumi (apie 17 % visuose nagrinėjamuose departamentuose).

(220) Vokietija aiškina, kad buvo išsamiai išanalizuoti šie įmonės „DB Cargo“ sąnaudų centrai: IT departamentas, (nuomos) pastatų išlaidos, generalinio direktoriaus departamentas, finansų direktoriaus departamentas, pasiūlymų valdymo departamentas, Vokietijos patronuojamųjų įmonių administracinės išlaidos ir kitos administracinės išlaidos bei valdymo struktūros.

4.1.4.1.1.7.1. Restruktūrizavimo plano 18 priemonė. Administracijos IT standartizavimas

(221) Vokietija tvirtina, kad didelės einamosios išlaidos patiriamos dėl to, kad įmonės „DB Cargo“ IT aplinka ir įsigijimo šaltiniai yra labai seni. Vokietija aiškina, kad pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą einamosios išlaidos bus sumažintos optimizuojant susitarimus dėl paslaugų lygio, diegiant debesijos sprendimus ir modernizuojant dabartines programas, taip pat atsisakant pasenusių programų. Be to, Vokietija nurodo, kad bus gerokai sumažintas IT projektų portfelis ir sumažintas darbuotojų skaičius pasitelkus išorės paslaugų teikėją.

4.1.4.1.1.7.2. Restruktūrizavimo plano 19 priemonė. Administracijos biuro patalpų ploto mažinimas

(222) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ šiuo metu šalyje nuomojasi daug nekilnojamojo turto (apie 760 objektų). Vokietija teigia, kad dėl padidėjusio nuotolinio darbo įmonė „DB Cargo“ 2024 m. nutrauks nuomos sutartis ir taip sutaupys apie 25 % nuomos išlaidų pagrindiniuose biuruose (Maince, Duisburge, Manheime, Miunchene, Berlyne ir Leipcige). Vokietija nurodo, kad nuo 2025 m. įmonė „DB Cargo“ taip pat sumažins biurų patalpų plotą visose kitose Vokietijos vietose, nes visuose įmonės „DB Cargo“ valdymo regionuose sumažės paslaugų teikimo darbuotojų.

4.1.4.1.1.7.3. Restruktūrizavimo plano 20 priemonė. Administracijos rinkodaros ir strateginės veiklos su įmone „DB AG“ mažinimas

(223) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ strategijos ir politikos / reguliavimo srityse bus panaikintas užduočių dubliavimas, todėl sumažės išteklių poreikis. Be to, Vokietija teigia, kad palyginti didelis įmonės „DB Cargo“ rinkodaros biudžetas bus sumažintas, nes, sumažinus rinkodaros kampanijų ir projektų skaičių, sumažės įmonės „DB Cargo“ rinkodaros veiklos poreikis.

4.1.4.1.1.7.4. Restruktūrizavimo plano 21 priemonė. Administracijos rankiniu būdu tvarkomų finansų skaitmeninimas ir automatizavimas

(224) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ finansų direktoriaus departamentą sudaro pagrindiniai organizaciniai apskaita ir sąskaitų išrašymo, subjektų kontrolės ir produktų kontrolės bei valdymo logikos padaliniai. Vokietija aiškina, kad šiuo metu daug rankiniu būdu atliekamų administracinių procesų visose srityse bus skaitmenizuoti arba automatizuoti, ypač sąskaitų išrašymo ir informacijos teikimo procesų srityje, todėl bus visapusiškai sumažintos administravimo pridėtinės išlaidos.

4.1.4.1.1.7.5. Restruktūrizavimo plano 22 priemonė. Administracijos pasiūlymų valdymo ir paslaugų kūrimo departamentų optimizavimas

(225) Vokietija aiškina, kad dėl užduočių ir pareigų dubliavimo įmonės „DB Cargo“ pasiūlymų valdymo ir paslaugų kūrimo departamentuose susiformavo pernelyg didelės struktūros ir yra daug optimizavimo galimybių. Įgyvendinant įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą, bus sumažintas šių sričių darbuotojų skaičius.

4.1.4.1.1.7.6. Restruktūrizavimo plano 23 priemonė. Administracijos struktūros ir vidaus pardavimo patronuojamųjų įmonių suderinimas

(226) Vokietija aiškina, kad nėra aišku, kaip yra atskiriamos įmonės „DB Cargo“ vidaus pardavimo departamentų ir pardavimo patronuojamųjų įmonių užduotys ir atsakomybė. Vokietija tvirtina, kad įmonė „DB Cargo“ planuoja sumažinti administravimo pridėtinių išlaidų, konsoliduodama besidubliuojančias funkcijas.

4.1.4.1.1.7.7. Restruktūrizavimo plano 24 priemonė. Administracijos valdymo struktūros optimizavimas

(227) Vokietija tvirtina, kad dėl istoriškai susiklosčiusių lygiagrečių įmonės „DB Cargo“ struktūrų įmonė „DB Cargo“ turi didesnį nei vidutiniškas vadovų skaičių, o tai lemia neefektyvumą ir dideles personalo išlaidas, pavyzdžiui, užduočių dubliavimą tarp atskirų įmonės „DB Cargo“ departamentų ir Vokietijos bei užsienio patronuojamųjų įmonių. Be to, Vokietija teigia, kad dėl organizacinio sudėtingumo taip pat padidėja administracinės ir valdymo pastangos. Vokietija nurodo, kad restruktūrizavimo plane numatyta sumažinti administracinių departamentų vadovų pareigybių skaičių, pavyzdžiui, sujungiant grupes arba perduodant veiklą išorės paslaugų teikėjams.

4.1.4.1.1.7.8. Restruktūrizavimo plano 25 priemonė. Kitų administracijos išlaidų mažinimas

(228) Vokietija aiškina, kad kitos administracinės išlaidos, kurias ketinama sumažinti įgyvendinant restruktūrizavimo plano išlaidų mažinimo priemones, apima išmokas darbuotojams ir padidintą maitinimo paslaugų pasiūlą (atsižvelgiant į tai, kad vis dažniau pasirenkamas nuotolinis darbas).

4.1.4.1.1.7.9. Restruktūrizavimo plane numatytų įmonės „DB Cargo“ administracijos priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms

*15 lentelė*

**Restruktūrizavimo plane numatytų administracijos priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
| Administravimo pridėtinės išlaidos | IT struktūros peržiūra siekiant didesnio standartizavimo | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Biuro patalpų, dėl kurių patiriamos palyginti didelės papildomos išlaidos, ploto mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Rinkodaros ir strateginės veiklos su įmone „DB AG“ mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Rankiniu būdu tvarkomų finansų skaitmeninimas ir automatizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Pasiūlymų valdymo ir paslaugų kūrimo departamentų optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | „DB Cargo“ ir vietos pardavimo patronuojamųjų įmonių struktūrų suderinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Valdymo struktūrų optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kitų administracinių išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 36.*

4.1.4.1.1.8. Restruktūrizavimo plano priemonės, susijusios su įmonės „DB Cargo“ paslaugų teikimo ir valdymo punkto pridėtinėmis išlaidomis

(229) Vokietija aiškina, kad, mažinant paslaugų teikimo ir valdymo punkto pridėtines išlaidas pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą, daugiausia dėmesio bus skiriama planavimo, išteklių prieinamumo ir valdymo sudėtingumo mažinimui, visų pirma paslaugų asortimento mažinimui ir procesų supaprastinimui, siekiant sumažinti atitinkamoms užduotims atlikti reikalingų išteklių kiekį.

(230) Šiuo atžvilgiu Vokietija teigia, kad dėl priemonių, kuriomis supaprastinami paslaugų teikimo modeliai kiekviename įmonės „DB Cargo“ segmente, pavyzdžiui, pereinant nuo integruoto paslaugų teikimo prie specialių segmentams skirtų paslaugų teikimo sistemų, bus supaprastinti paslaugų teikimo pridėtinių išlaidų ir valdymo punkto procesai. Vokietija aiškina, kad dėl patikimesnio tinklo tiesiogiai sumažės įmonės „DB Cargo“ pajėgumų poreikis, pavyzdžiui, planuojant ir sudarant traukinių tvarkaraščius ir valdant paslaugų teikimo priemones. Vokietija taip pat teigia, kad panašus poveikis bus pasiektas dėl gerokai mažesnių sąsajų ir poreikio derinti skirtingų įmonės „DB Cargo“ segmentų planavimo / skirstymo procesus.

(231) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ planuoja, jog įdiegus procesų supaprastinimą gerokai sumažės planavimo ir skirstymo, techninės priežiūros, valdymo punkto ir mišriojo vežimo susiejimo darbuotojų skaičius. Kalbant apie planavimą ir skirstymą, Vokietija teigia, kad pagrindinis įmonės „DB Cargo“ metodas yra sujungti funkcijas siekiant padidinti sinergiją, padidinti automatizavimą ir sumažinti neesminių proceso etapų skaičių, todėl, palyginti su 2023 m. liepos mėn., reikalingas darbuotojų skaičius turėtų sumažėti daugiau kaip 50 etatinių darbuotojų. Į restruktūrizavimo planą įtrauktos toliau išvardytos priemonės.

4.1.4.1.1.8.1. Restruktūrizavimo plano 26 priemonė. Paslaugų teikimo ir valdymo punkto turto valdymo ir personalo planavimo integravimas

(232) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ turto valdymo (traukinių kaupiamųjų kelynų planavimas) ir personalo planavimo funkcijų integravimas užtikrina vieningą priežiūrą, vykdomą planavimo darbuotojų. Planavimo darbuotojai atsakingi tik už artimiausio laikotarpio (nuo kitos savaitės ketvirtadienio iki sekmadienio) apibrėžimą. Vokietija taip pat aiškina, kad bet kokie pamainų pakeitimai, atlikti po planavimo pradžios, yra valdomi pagal kaupiamųjų kelynų planavimą, kurį taikant atsižvelgiama į tolesnio kitos savaitės planavimo pasekmes (pvz., darbuotojų poilsio pertraukas). Vokietija mano, kad dėl tokio abipusio planavimo ir vykdymo aspektų derinimo sumažėja įmonės „DB Cargo“ personalo dispečerių poreikis, todėl įmonė „DB Cargo“ gali sumažinti darbuotojų skaičių.

4.1.4.1.1.8.2. Restruktūrizavimo plano 27 priemonė. Paslaugų teikimo ir valdymo punkto išsamaus planavimo mažinimas

(233) Vokietija aiškina, kad racionalizavus įmonės „DB Cargo“ planavimo procedūras galima gerokai sumažinti svarbiausių užduočių skaičių, todėl sumažėja turto planavimui reikalingų darbuotojų skaičius. Konkrečiai Vokietija teigia, kad ateityje planuojant įmonės „DB Cargo“ traukinių kaupiamųjų kelynų ir perkrovimo stočių veiklą, daugiausia dėmesio bus skiriama tik metiniam preliminariam planavimui. Šis planavimas apsiribos tik minimalių pamainų reikalavimų vykdymu ir nebus keičiamas visus metus. Be to, bus parengtas bendras įmonės „DB Cargo“ antžeminių paslaugų personalo, t. y. manevruotojų ir vagonų valdytojų, planavimas.

4.1.4.1.1.8.3. Restruktūrizavimo plano 28 priemonė. Paslaugų teikimo ir valdymo punkto įgulų skirstymo funkcijų konsolidavimas

(234) Vokietija aiškina, kad siekiant sumažinti įmonės „DB Cargo“ regioninių traukinių dispečerių ir regioninio tinklo vadovų skaičių, ateityje įmonės „DB Cargo“ regiono dispečeris taip pat perims vietos regiono dispečerio pareigas. Vokietija teigia, kad dispečeriai dirbs pagrindiniame kontrolės centre arba tiesiogiai vietoje ir kad šis procesas bus vykdomas glaudžiai bendradarbiaujant su valdymo punkte dirbančiais tinklo valdytojais.

4.1.4.1.1.8.4. Restruktūrizavimo plano 29 priemonė. Paslaugų teikimo ir valdymo punkto tolimojo nuotolio pamainų planavimo proceso optimizavimas

(235) Vokietija aiškina, kad įdiegus integruoto planavimo ir valdymo (IPV) sistemą įmonės „DB Cargo“ tolimojo nuotolio pamainų planavimo procesas bus optimizuotas ir automatizuotas, o efektyviau naudoti pajėgumus. Vokietija taip pat aiškina, kad pagal numatomą darbo dienų tvarką darbo dienų, kalendorinių dienų ir detalaus pamainų planavimo sujungimas bus organizuojamas naudojant IPV, o tai reiškia ir konsolidavimą, ir automatizavimą. Vokietija tvirtina, kad taikant šį vieningą metodą prisiimama procedūrinė ir regioninė atsakomybė už visus įmonės „DB Cargo“ maršrutų paskyrimus. Vokietija tvirtina, kad taip bus teikiama atskira, visa apimanti informacija apie pamainas, apimanti ir tolimojo, ir trumpojo nuotolio traukinių įgulų narius. Vokietija mano, kad šie procesų patobulinimai gali padėti gerokai sumažinti įmonės „DB Cargo“ planavimo pajėgumų poreikį.

4.1.4.1.1.8.5. Restruktūrizavimo plano 30 priemonė. Paslaugų teikimo ir valdymo punkto techninės priežiūros skaitmeninimas

(236) Vokietija aiškina, kad siekiant iki 2027 m. sumažinti reikalingą darbuotojų skaičių ir „DB Cargo“ išlaidas, pavyzdžiui, gerokai sumažinant vietos atidavimo į eksploataciją darbuotojų atliekamas įrenginių priežiūros funkcijas, bus diegiami skaitmeniniai techninės priežiūros sprendimai: sklandžiai integruojama turto ir techninės priežiūros funkcija ir taikomi kiti skaitmeniniai sprendimai, pavyzdžiui, BISON (kenkimo programinės įrangos aptikimas pagal vaizdus) ir dirbtuvių valdymo sistema. Vokietija taip pat aiškina, kad toks pokytis reiškia, jog ne kiekvienam papildomam veiksmui reikia aiškaus patvirtinimo, nes objektų darbuotojai aktyviai veiks savo atsakomybe. Užuot itin pasikliovus griežta priežiūra, būsimos kontrolės priemonės bus orientuotos į ekonomiškai efektyvias strategijas ir veiklos rezultatais pagrįstą vertinimą. Vokietija mano, kad šios priemonės turėtų apriboti perteklinę įmonės „DB Cargo“ prekinių vagonų techninę priežiūrą. Be to, būsimas (virtualios) centralizacijos, kurią palengvins aptikimas kameromis, įdiegimas žada racionalesnį didžiausio darbo krūvio valdymą. Todėl Vokietija daro išvadą, kad ši restruktūrizavimo plano priemonė gali padėti įmonės „DB Cargo“ vietos atidavimo į eksploataciją darbuotojams perskirstyti pajėgumus ir sukurti efektyvesnę darbo sistemą.

4.1.4.1.1.8.6. Restruktūrizavimo plano 31 priemonė. Paslaugų teikimo ir valdymo punkto efektyvumo gerinimas

(237) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ valdymo punktas yra pagrindinis veiklos koordinavimo su klientais centras. Pagrindinis jo vaidmuo yra prižiūrėti krovinių vežimą visoje Europoje, apimant visus partnerius nuo pradžios iki galo. Jis sujungia kliento perspektyvą su paslaugų teikimo galimybėmis, kad būtų optimizuojami klientams skirti sprendimai, daugiausia dėmesio skiriant įmonės „DB Cargo“ efektyvumui ir rezultatams. valdymo punktas kasmet valdo daugiau kaip 650 000 traukinių ir daugiau kaip 7 mln. krovinių visoje Europoje. Jis buvo įkurtas 2022 m. buvusio įmonės „DB Cargo“ klientų aptarnavimo ir operacijų centro pagrindu.

(238) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane numatyta keletas iniciatyvų, kuriomis siekiama padidinti valdymo punkto efektyvumą. Viena vertus, šiose iniciatyvose daugiausia dėmesio skiriama tolesnių IT procesų / programų kūrimui ir diegimui, o tai leis gerokai sumažinti rankiniu būdu atliekamo darbo apimtį. Kita vertus, šiose iniciatyvose daugiausia dėmesio skiriama tolesniam integruoto veiklos valdymo įgyvendinimui ir klientų sąsajos pertvarkymui nustatant standartus, kurie pakeis dabartinį didelį atskirų sprendimų skaičių, kartu atsižvelgiant į atitinkamus klientų reikalavimus. Vokietija mano, kad dėl tokių iniciatyvų įmonei „DB Cargo“ reikalingų darbuotojų skaičius sumažės daugiau kaip 200 etatinių darbuotojų, palyginti su tokių darbuotojų skaičiumi 2023 m. liepos mėn. (apie 18 % visuose nagrinėjamuose departamentuose, išskyrus mišriojo vežimo dalį).

(239) Vokietija taip pat aiškina, kad naujoji kiekvienai įmonės „DB Cargo“ mišriojo vežimo segmento daliai skirta strategija leidžia dar labiau sumažinti paslaugų teikimo ir valdymo punkto darbuotojų skaičių. Vokietija mano, kad įmonės „DB Cargo“ paslaugų teikimo darbuotojų skaičius turėtų sumažėti iš viso maždaug 130 etato ekvivalentų, o valdymo punkto – maždaug 155 etato ekvivalentais (abu rodikliai papildo ankstesniuose skirsniuose nurodytus rodiklius). Maždaug 50 % šio įmonės „DB Cargo“ darbuotojų skaičiaus sumažinimo bus atlikta patronuojamosiose įmonėse. Tuo remdamasi Vokietija mano, kad sumažinus darbuotojų skaičių ir racionalizavus procesus bus galima sutaupyti daug lėšų.

*16 lentelė*

**Restruktūrizavimo plane numatytų priemonių, susijusių su paslaugų teikimo ir valdymo punkto pridėtinėmis išlaidomis, poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028m.- ir vėliau |
| Su paslaugų teikimo ir valdymo punkto pridėtinėmis išlaidomis susijusios priemonės | | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Planavimas ir skirstymas | | | | | |
| | Techninė priežiūra | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Valdymo punktas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mišriojo vežimo susiejimas | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 38.*

4.1.4.1.1.9. Restruktūrizavimo plano priemonės reaguojant į papildomą pasireiškusią riziką

(240) Vokietija aiškina, kad 2023–2024 m. pasireiškė nemažai rizikos veiksnių, kurie šalinami pasitelkiant poveikį mažinančias atsakomąsias priemones pagal išplėstinį pertvarkymo ir restruktūrizavimo planą. Kai kurios iš pasireiškusios ir šalinamos rizikos rūšių yra krovinių vežimo geležinkeliais paramos schemų federalinio biudžeto mažinimas, įspėjamasis traukinių mašinistų streikas, neigiami apimties pokyčiai, personalo ir faktorinių kainų didėjimas ir vėlavimas įgyvendinti pertvarkymo priemones.

4.1.4.1.1.9.1. Restruktūrizavimo plano 32 priemonė. Reikšmingas darbuotojų skaičiaus mažinimas dėl neigiamų apimties tendencijų

(241) Vokietija aiškina, kad 2024 m. spalio 2 d. suderinimo komitetui priėmus sprendimą (186 konstatuojamoji dalis), įmonė „DB Cargo“ gali kompensuoti dėl naujų kolektyvinių sutarčių padidėjusias išlaidas personalui. Suderintas etatinių darbuotojų skaičius rodo i) sprendimą dėl daugelio pertvarkymo plane numatytų restruktūrizavimo priemonių ir jų įgyvendinimą, be to, ii) vežimo apimties mažėjimą ir iii) įmonės „DB AG“ inicijuotą administracijos darbuotojų skaičiaus mažinimo programą „Stiprūs kartu“, kuria siekiama sumažinti administracinių pareigybių skaičių finansų, IT ir žmogiškųjų išteklių srityse (šią programą įmonė „DB Cargo“ įgyvendina kartu su pertvarkymo plane jau numatytomis darbuotojų skaičiaus mažinimo priemonėmis).

4.1.4.1.1.9.2. Restruktūrizavimo plano 33 priemonė. Faktorinių kainų mažinimas dėl neigiamų apimties tendencijų

(242) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ įgyvendins keletą atsakomųjų priemonių, kurios turės tiesioginį poveikį materialinėms išlaidoms. Tai yra i) techninės priežiūros grafikų ir išlaikymo ciklų pritaikymas prie sumažėjusios vežimo apimties, ii) visų mokslinių tyrimų ir plėtros projektų, susijusių su procesų ir turto skaitmeninimu, kurių amortizacijos laikotarpis ilgesnis nei treji metai, atšaukimas ir iii) spartesnis portfelio optimizavimas žemyninio mišriojo vežimo ir vežimo paskirtiniais traukiniais srityje.

4.1.4.1.1.9.3. Restruktūrizavimo plano 34 priemonė. Vienkartinis poveikis grynosioms pajamoms 2024 m. dėl neigiamų apimties tendencijų

(243) Vokietija aiškina, kad 2024 m. buvo pasiektas tam tikras teigiamas vienkartinis poveikis veiklos ir grynosioms pajamoms. Tai i) nebetinkamų konteinerių, naudotų įmonės „DB Cargo“ nutrauktai veiklai Rusijoje, pardavimas, ii) konsultavimo ir kitų paslaugų sumažinimas ir iii) įvairiarūšio vežimo [...] prekinių vagonų atidavimas į metalo laužą. Be to, įmonė „DB Cargo“ taip pat atsižvelgė į vienkartinį 51 mln. EUR įmonės „DB Energie“ traukos energijos dabartinių kainų sumažėjimą 2024 m.

4.1.4.1.1.9.4. Restruktūrizavimo plano 35 priemonė. Įmonė „DB Cargo“ techninės priežiūros našumo didinimas

(244) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ įgyvendina našumo didinimo programą, skirtą jos darbuotojų atliekamai lokomotyvų ir vagonų techninei priežiūrai. Ta programa yra išlaidų mažinimo planas, skirtas techninės priežiūros infrastruktūrai, taip pat medžiagų ir personalo efektyvumui, ir numatoma, kad iki 2026 m. išlaidos bus sumažintos 25 mln. EUR, o iki 2030 m. – 100 mln. EUR.

4.1.4.1.1.9.5. Restruktūrizavimo plano 36 priemonė. Įmonių grupės DB vidaus paslaugų ir traukos energijos išlaidų mažinimas

(245) Vokietija aiškina, kad dėl bendro energijos išlaidų sumažėjimo Vokietijoje įmonių grupei DB priklausantis energijos tiekėjas „DB Energie“ 2025–2030 m. gali sumažinti traukos energijos pardavimo rinkoje kainas. Be to, bus sumažintos įmonės „DB AG“ vidaus IT paslaugų teikėjo („DB Systel“) kainos. Numatoma, kad našumas gerokai padidės dėl dirbtinio intelekto naudojimo kuriant skaitmenines paslaugas.

4.1.4.1.1.9.6. Restruktūrizavimo plano 37 priemonė. Nusidėvėjimo ir investicijų mažinimas

(246) Įmonė „DB Cargo“ peržiūrėjo investicijų biudžetus iki 2030 m. ir juos sumažino iki minimumo. Sumažinus investicines išlaidas sumažės įmonės „DB Cargo“ nusidėvėjimo išlaidos. Lokomotyvų ir vagonų naudojimo trukmės prielaidos bus pakoreguotos atsižvelgiant į nusidėvėjimą pagal dabartinę transporto priemonių parko naudojimo trukmę.

4.1.4.1.1.9.7. Restruktūrizavimo plano 38 priemonė. Lokomotyvų pardavimas ir atgalinė nuoma

(247) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ parduos ir atgal išsinuomos [...] lokomotyvus, dėl to bus gauta apie […] EUR neatskleistų rezervų už kiekvieną lokomotyvą.

4.1.4.1.1.9.8. Restruktūrizavimo plano 39 priemonė. Lokomotyvų pirkimo pakeitimas į nuomą

(248) Vokietija teigia, kad užuot tiesiog pirkusi [...] lokomotyvus, įmonė „DB Cargo“ juos išsinuomos, kad sutaupytų pradinių lėšų ir padarytų verslo modelį lankstesnį, paskirstydama tokių lokomotyvų nuomos išlaidas per tam tikrą laikotarpį.

4.1.4.1.1.9.9. Restruktūrizavimo plano 40 priemonė. Apyvartinio kapitalo gerinimas

(249) Vokietija aiškina, kad įmonė „DB Cargo“ iki 2024 m. pabaigos parduos [...] EUR gautinų sumų, kad padidintų bendrą pinigų sumą ir apribotų skolą.

4.1.4.1.1.9.10. Restruktūrizavimo plano 41 priemonė. Keičiamo sąstato traukinių segmento kainų didinimas

(250) Vokietija aiškina, kad nuo 2026 m. įmonė „DB Cargo“ ugdys papildomą vežimo keičiamo sąstato traukiniais klientų norą mokėti. Ji taip pat perduos sumažintų mokesčių už naudojimąsi geležinkelių keliais ir manevravimo sistemos subsidijų, kurios nuo 2027 m. darys įtaką visam Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriui, poveikį.

4.1.4.1.1.10. Bendras restruktūrizavimo plane numatytų priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms

(251) 17 lentelėje pateikiamas numatomas pertvarkos plane nustatytų pagrindinių priemonių finansinis poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms nurodytais laikotarpiais.

*17 lentelė*

**Bendras restruktūrizavimo plane numatytų priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms**

| | | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
| Keičiamo sąstato traukiniai | Tinklo optimizavimas atliekant struktūros peržiūrą | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Bendros paslaugų teikimo optimizavimo priemonės, turinčios poveikį vežimui keičiamo sąstato traukiniais | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kokybės gerinimas ir bazinių kainų koregavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| Paskirtinių traukinių | Logistikos sprendimai ir portfelio optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Paslaugų teikimo patikimumo didinimas (įsk. naujas kolektyvines sutartis) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kokybės gerinimas ir bazinių kainų koregavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| Mišrusis vežimas jūra | Paslaugų teikimo modelis / Mašeno skirstymo stotis | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Susietasis paslaugų teikimas ir tinklo pertvarkymas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Visų MV jūra įmonių („DB Cargo AG“, TFG, DBIS) administravimo pridėtinių išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Portfelio optimizavimas ir kainų didinimas | […] | […] | […] | […] | […] |

| Segmento rūšis | Pertvarkymo priemonė | *Poveikis EBIT (mln. EUR)* 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. ir vėliau |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Žemyninis mišrusis vežimas ir pardavimas vežėjams | Susietasis paslaugų teikimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Žemyninio MV administravimo pridėtinių išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | „Kombiverkehr“ tinklo pertvarkymas (portfelio optimizavimas) ir kainų didinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| Europos patronuojamosios įmonės | Portfelio optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Veiklos efektyvumas | […] | […] | […] | […] | […] |
| Administravimo pridėtinės išlaidos | IT struktūros peržiūra siekiant didesnio standartizavimo | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Biuro patalpų, dėl kurių patiriamos palyginti didelės papildomos išlaidos, ploto mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Rinkodaros ir strateginės veiklos su įmone „DB AG“ mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Rankiniu būdu tvarkomų finansų skaitmeninimas ir automatizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Pasiūlymų valdymo ir paslaugų kūrimo departamentų optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | „DB Cargo“ ir vietos pardavimo patronuojamųjų įmonių struktūrų suderinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Valdymo struktūrų optimizavimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kitų administracinių išlaidų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| Paslaugų teikimo pridėtinės išlaidos | Planavimas ir skirstymas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Techninė priežiūra | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Valdymo punktas | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mišriojo vežimo susiejimas | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Iš viso** | | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 38 ir 39.*

(252) Toliau pateiktoje lentelėje parodytas numatomas tolesnių vertinamų priemonių finansinis poveikis įmonei „DB Cargo“ dėl 2023 m. ir 2024 m. pasireiškusios rizikos (žr. 240 konstatuojamąją dalį).

*18 lentelė*

**Bendras restruktūrizavimo plane numatytų atsakomųjų priemonių poveikis įmonės „DB Cargo“ EBIT prognozėms pagal atskaitos scenarijų**

| | Atsakomųjų priemonių, įtrauktų į atskaitos scenarijų, poveikis EBIT | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. | 2029 m. | 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2023 m. EBIT pagal atskaitos scenarijų | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | **Δ Visa pasireiškusi rizika** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | **Visos atsakomosios priemonės** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 1) | Atsakomosios priemonės dėl neigiamų apimties tendencijų | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Darbuotojų skaičius mažesnis už buvusį pagal atskaitos scenarijų | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Atsakomųjų priemonių materialinės išlaidos | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Techninė priežiūros našumo didinimas | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Tolesnis keičiamo sąstato traukinių tinklo išlaidų optimizavimas nuo 2029 m. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Grupės įnašo, traukos energijos kainų ir IT paslaugų kainų mažinimas | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2) | Nusidėvėjimo mažinimas mažinant investicijas ir atsižvelgiant į faktinę lokomotyvų ir vagonų naudojimo trukmę | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 3) | Specialus vežimo keičiamo sąstato traukiniais kainų didinimas 2026 m. ir kainų arba sumažinto federalinio biudžeto poveikio perdavimas paramos schemoms nuo 2027 m. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 4) | Subrangos dalies didinimas vežimo paskirtiniais traukiniais segmente, įskaitant […] lokomotyvų pardavimą 2025–2026 m. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 5) | […] lokomotyvų pardavimas ir atgalinė nuoma | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 6) | […] lokomotyvų pirkimo pakeitimas nuoma | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 7) | Apyvartinio kapitalo gerinimas | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 44.*

4.1.4.2. Restruktūrizavimo plano finansavimas

(253) Restruktūrizavimo plano ir su juo susijusių išlaidų finansavimą iš esmės sudaro finansavimas iš privačių šaltinių (nuosavas įnašas) ir tik iš dalies finansavimas valstybės pagalbos lėšomis.

(254) Tolesniuose skirsniuose apibūdinamos restruktūrizavimo išlaidos ir pirmiau nurodyti jų finansavimo šaltiniai.

4.1.4.2.1. Restruktūrizavimo išlaidos

(255) Įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo išlaidas (iš viso 4 187 mln. EUR, kaip apibendrinta 19 lentelėje) sudarytų:

a) veiklos nuostoliai: Vokietija nurodo, kad įmonės „DB Cargo“ veiklos nuostoliai 2022–2024 m., kurie 2022 m. siekė 858 mln. EUR, 2023 m. – 584 mln. EUR, o 2024 m. turėtų būti 472 mln. EUR ([80]), sudaro maždaug pusę restruktūrizavimo išlaidų;

b) kitos restruktūrizavimo išlaidos: restruktūrizavimo laikotarpiu įmonė „DB Cargo“ taip pat patirs kitų su restruktūrizavimu susijusių išlaidų arba veiklos išlaidų, kurių nepadengs per restruktūrizavimo plano įgyvendinimą numatomos gauti pajamos ir kurios yra būtinos sėkmingam plano įgyvendinimui, pavyzdžiui:

a) įmonės „DB Cargo“ patronuojamųjų įmonių konsultantų išlaidos, su darbo santykiais ir darbuotojais susiję mokėjimai, išlaidos, susijusios su veiklos perkėlimu į įmonės „DB Cargo“ patronuojamąsias įmones, taip pat

b) kitos investiciniame plane numatytos kapitalo išlaidos, nepaisant planuojamo jų sumažinimo, apyvartinis kapitalas, paskolų, kurių grąžinimo terminas sueina, refinansavimo išlaidos ir veiklos išlaidos.

4.1.4.2.2. Restruktūrizavimo priemonių finansavimo šaltiniai

4.1.4.2.2.1. Restruktūrizavimo pagalba

(256) Vokietija nurodo, kad pagalbos restruktūrizavimo išlaidoms finansuoti šaltiniai yra sumos, kurios pagal PNPS buvo suteiktos įmonei „DB Cargo“ 2022 m., 2023 m. ir 2024 m. veiklos nuostoliams padengti, t. y. 858 mln. EUR 2022 m., 584 mln. EUR 2023 m. ir, kaip prognozuojama, 472 mln. EUR 2024 m. ([81]), iš viso 1 914 mln. EUR.

4.1.4.2.2.2. Pagalbos gavėjo nuosavas įnašas

(257) Vokietija nurodo šiuos pagrindinius įmonės „DB Cargo“ įnašo į restruktūrizavimo išlaidas šaltinius ir nurodo, kad visos finansinės priemonės, naudojamos kaip grupės vidaus restruktūrizavimo išlaidų finansavimo šaltiniai, turėtų būti suteiktos įmonei „DB Cargo AG“ rinkos sąlygomis ir visos bus suteiktos per restruktūrizavimo laikotarpį, kad būtų prisidėta prie veiksmingo restruktūrizavimo plano finansavimo ([82]):

a) 842 mln. EUR vertės subordinuotosios konvertuojamosios paskolos, kuriomis galima naudotis nuo 2024 m. lapkričio 15 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d. imtinai ([83]), be kita ko:

a) 2024 m. lapkričio 15 d. – subordinuotosios konvertuojamosios paskolos iki 2031 m. gruodžio 31 d. bendrai 218 mln. EUR sumai,

b) 2025 m. balandžio 1 d. – subordinuotosios konvertuojamosios paskolos iki 2031 m. gruodžio 31 d. bendrai 110 mln. EUR sumai,

c) 2025 m. – subordinuotosios konvertuojamosios paskolos iki 2031 m. gruodžio 31 d. bendrai 83 mln. EUR sumai,

d) 2026 m. gruodžio 1 d. – subordinuotosios konvertuojamosios paskolos iki 2031 m. gruodžio 31 d. bendrai 315 mln. EUR sumai,

e) 2026 m. – subordinuotosios konvertuojamosios paskolos iki 2031 m. gruodžio 31 d. bendrai 116 mln. EUR sumai.

([80]) 2024 m. lapkričio 22 d. prognozė.

([81]) Į 2024 m. numatomų perduoti nuostolių sumą (2024 m. lapkričio 22 d. prognozė) įtrauktas atidėtųjų mokesčių įsipareigojimas, kuris, nedarant poveikio prognozuojamiems EBITDA ir EBT rodikliams, sudaro 18 mln. EUR. Taigi įmonės „DB Cargo“ įmonei „DB AG“ perduodami nuostoliai yra didesni už nuostolius, kurie būtų perduoti nenutraukus PNPS.

([82]) 29 lentelė. 2025–2029 m. įmonės „DB Cargo AG“ paskolos, kredito linijos, laikinosios kredito linijos ir tarpinio pobūdžio kapitalas (subordinuotosios konvertuojamosios paskolos), kaip nurodyta 2024 m. spalio 31 d. Vokietijos pateiktame atnaujintame „Įmonės „DB Cargo“ valstybės pagalbos restruktūrizavimo plane“.

([83]) Iš „Tarpinio pobūdžio paskolos sutarties dėl [842] 000,00 EUR finansavimo pagrindo“ 2 straipsnio 1 dalies (vertimas į anglų kalbą).

Tos paskolos gali būti naudojamos tik esamoms paskolų sutartims tarp susitariančiųjų šalių refinansuoti ([84]).

Išmokėtų dalių palūkanų norma turi būti lygi ([85]): i) penkerių metų EUR apsikeitimo sandorių palūkanų norma (2,275 % 2024 m. lapkričio mėn. viduryje) ([86]); ii) plius skirtumas, nustatytas atsižvelgiant į paskolos davėjo refinansavimo rinkos sąlygas (2024 m. rugsėjo mėn. šis skirtumas buvo [...] % per metus už išmokas eurais) ir nustatytą paskolos gavėjo kreditingumą (šiuo metu paskolos davėjas paskolos gavėjui suteikia reitingą „[...]“). Reitingas paprastai peržiūrimas ir koreguojamas kasmet; ir iii) plius [...] % marža per metus, atspindinti paskolų subordinaciją. Tokia marža nustatyta palyginus įmonių grupės DB subordinuotųjų obligacijų, kurių terminas sueis 2029 m., rinkos vertinimą su įmonių grupės DB pirmaeilių piniginių obligacijų terminų palyginimais. Todėl šiuo metu taikoma metinė palūkanų norma yra [...] %.

Be to, įmonė „DB Cargo“ gali pasinaudoti paskolomis tik tuo atveju, jei prašymo pateikimo metu laikomasi restruktūrizavimo plano. Tai visų pirma reiškia, kad įmonė „DB Cargo“ turi pasiekti šiuos finansinius rodiklius ([87]):

| | | |
|---|---|---|
| […] | […] | […] |
| […] | […] | […] |
| […] | […] | […] |
| […] | […] | […] |

Pagal šias paskolos sutartis paskolos davėjas (įmonė „DB AG“) turi teisę bet kuriuo metu konvertuoti vieną ar daugiau negrąžintų dalių arba negrąžintų dalių sumų į nuosavą kapitalą, paskirstydamas įmonės „DB Cargo“ kapitalo rezervą, jeigu įmonė „DB Cargo“ bent dvejus kalendorinius metus iš eilės turi teigiamą metinį perviršį, kuris nuo 2025 m. sausio 1 d. neviršija dvigubo sukaupto metinio perviršio, iš kurio turi būti atimtos į nuosavą kapitalą jau konvertuotos sumos ([88]).

Galiausiai paskolos gavėjas neturi teisės teikti kreditų ar kitų finansinių paslaugų trečiosioms šalims (išskyrus paskolos davėją ir įmonę „Deutsche Bahn Finance GmbH“) ([89]).

f) 325 mln. EUR jau suteikta ir įmonės „DB AG“ pasirašyta kredito linija, kuria galima naudotis nuo 2024 m. rugpjūčio 1 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d. imtinai ([90]). Atskiram lėšų išmokėjimui taikoma palūkanų norma apskaičiuojama remiantis tarpbankine palūkanų norma (pavyzdžiui, 2024 m. lapkričio mėn. viduryje tai buvo 2,743 % 6 mėnesių EURIBOR palūkanų norma, taikoma kasmet) ([91]), taikoma sutartam palūkanų laikotarpiui paskolos paraiškos pateikimo metu („Reuters“ rinkos duomenys), pridėjus maržą, nustatytą pagal rinkos sąlygas (šiuo metu ji yra [...] % metinių palūkanų išmokoms eurais), taikomas paskolos davėjo refinansavimui ir nustatytam paskolos gavėjo kreditingumui. Šiuo metu paskolos davėjas taiko „[...]“ reitingą paskolos gavėjui. Reitingas paprastai peržiūrimas ir koreguojamas kasmet. Todėl šiuo metu kasmet taikoma, pavyzdžiui, šešių mėnesių, palūkanų norma yra [...] %.

([84]) Iš „tarpinio pobūdžio paskolos sutarties dėl [842] 000,00 EUR finansavimo pagrindo“ 1 straipsnio 3 dalies (vertimas į anglų kalbą).
([85]) Iš „Tarpinio pobūdžio paskolos sutarties dėl [842] 000,00 EUR finansavimo pagrindo“ 5 straipsnio 1 ir 2 dalių (vertimas į anglų kalbą).
([86]) Apskaičiuota pagal viešai prieinamus šaltinius, pavyzdžiui, https://www.investing.com/ (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Iš „Tarpinio pobūdžio paskolos sutarties dėl [842] 000,00 EUR finansavimo pagrindo“ 2 straipsnio 3 dalies (vertimas į anglų kalbą).
([88]) Iš „Tarpinio pobūdžio paskolos sutarties dėl [842] 000,00 EUR finansavimo pagrindo“ 7 straipsnio a punkto (vertimas į anglų kalbą).
([89]) Iš „Tarpinio pobūdžio paskolos sutarties dėl [842] 000,00 EUR finansavimo pagrindo“ 12 straipsnio (vertimas į anglų kalbą).
([90]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 325 000 000,00 EUR dydžio kredito linijos“ 1 straipsnio 1 ir 2 dalių (vertimas į anglų kalbą).
([91]) Iš viešai prieinamų šaltinių, pavyzdžiui, www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Pagal tą paskolos sutartį įmonė „DB Cargo“ neturi teisės teikti kreditų ar kitų finansinių paslaugų trečiosioms šalims (išskyrus paskolos davėją ir įmonę „Deutsche Bahn Finance GmbH“) ([92]).

Be to, įmonė „DB Cargo“ įsipareigoja gauti išankstinį įmonės „DB AG“ kredito komitetų pritarimą toliau nurodytiems komercinės politikos sprendimams ([93]):

a) jeigu įmonė „DB Cargo“ atitinkamu metu pasinaudojo didesne nei 250 mln. EUR kredito linija: i) investiciniams ir pardavimo projektams, kurie neįtraukti į vidutinės trukmės veiklos planavimą ir kurių bendra suma vienam projektui viršija 10 mln. EUR, ir ii) prisiimant kitus būsimus įsipareigojimus, kurie neįtraukti į vidutinės trukmės veiklos planavimą ir kurių bendra suma vienam projektui viršija 10 mln. EUR;

b) jeigu įmonė „DB Cargo“ atitinkamu metu pasinaudojo didesne nei 250 mln. EUR kredito linija: i) investiciniams ir pardavimo projektams, kurių bendra vertė vienam projektui viršija 5 mln. EUR, ir ii) prisiimant kitus būsimus įsipareigojimus, kurių suma vienam projektui viršija 5 mln. EUR;

c) pardavimo ir atgalinės nuomos projektų atveju įmonė „DB Cargo“ įsipareigoja, kad paskolos davėjas patikrins rinkos sąlygas.

Galiausiai kredito linija suteikiama su sąlyga, kad įmonė „DB Cargo“ įsipareigoja užtikrinti, kad bus laikomasi toliau nurodytų finansinių rodiklių, ir prireikus imtis taisomųjų veiksmų, kad šie rodikliai nebūtų viršyti. Jei rodiklis viršijamas, kreditorius turi teisę nutraukti kredito sutartį ([94]);

| | |
|---|---|
| […] | […] |
| […] | […] |
| […] | […] |
| […] | […] |

b) 434 mln. EUR rinkos sąlygomis jau suteikta ir įmonės „DB AG“ pasirašyta laikinoji kredito linija, kuria galima naudotis nuo 2024 m. rugpjūčio 1 d. iki 2025 m. kovo 31 d. imtinai ([95]). Taikytina palūkanų norma apskaičiuojama remiantis tarpbankine palūkanų norma (pavyzdžiui, 2024 m. lapkričio mėn. viduryje tai buvo 2,743 % 6 mėnesių EURIBOR palūkanų norma, taikoma kasmet) ([96]), taikytina sutartam palūkanų laikotarpiui paskolos paraiškos pateikimo metu (remiantis „Reuters“ tikrojo laiko rinkos duomenimis), pridėjus maržą, nustatytą pagal rinkos sąlygas (šiuo metu ji yra [...] % metinių palūkanų išmokoms eurais), taikomas paskolos davėjo refinansavimui ir nustatytam paskolos gavėjo kreditingumui ([97]). Šiuo metu paskolos gavėjo reitingas yra „[...]“. Reitingas paprastai peržiūrimas ir koreguojamas kasmet. Todėl Komisijos sprendimo priėmimo metu kasmet taikoma, pavyzdžiui, šešių mėnesių, palūkanų norma yra [...] %.

([92]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 325 000 000,00 EUR dydžio kredito linijos“ 12 straipsnio 1 dalies (vertimas į anglų kalbą).
([93]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 325 000 000,00 EUR dydžio kredito linijos“ 12 straipsnio 2 dalies (vertimas į anglų kalbą).
([94]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 325 000 000,00 EUR dydžio kredito linijos“ 12 straipsnio 3 dalies (vertimas į anglų kalbą).
([95]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 434 000 000,00 EUR dydžio tarpinės kredito linijos (toliau – tarpinis finansavimas)“ 1 straipsnio 1 ir 2 dalių (vertimas į anglų kalbą).
([96]) Iš viešai prieinamų šaltinių, pavyzdžiui, www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 434 000 000,00 EUR dydžio tarpinės kredito linijos (toliau – tarpinis finansavimas)“ 5 straipsnio 1 dalies (vertimas į anglų kalbą).

Iki visiško visų pagal šias kredito linijas negrąžintų kredito sumų grąžinimo įmonė „DB Cargo“ įsipareigoja nesuteikti jokių užtikrinimo priemonių kitiems kreditoriams, visų pirma esamo ar būsimo turto suvaržymo forma, nebent kreditorius būtų iš anksto davęs raštišką sutikimą suteikti tokias garantijas ([98]).

c) [460–560] mln. EUR pardavimo, kuris turi būti įvykdytas iki 2026 m. (kaip apibūdinta 305 konstatuojamosios dalies a punkte ir 318 konstatuojamojoje dalyje) ir kurį sudaro:

   a) 2025–2026 m. numatomas turto (lokomotyvų) pardavimas dėl padidėjusios subrangos dalies paskirtinių traukinių segmente už maždaug [...] mln. EUR;

   b) 2025–2026 m. planuojamas mišriojo vežimo perteklinių lokomotyvų pardavimas už maždaug [...] mln. EUR;

   c) 2025–2026 m. planuojamas perteklinių lokomotyvų iš Vokietijos ir Prancūzijos koridoriaus pardavimas už maždaug [...] mln. EUR;

   d) 2025 m. pasirinktų patronuojamųjų įmonių ([...]) akcijų paketų pardavimas už maždaug [...] mln. EUR;

   e) 2025–2026 m. numatomas didelės įmonės „DB Cargo“ turimos [...] dalies pardavimas;

   f) [...] [100–140] mln. EUR įmonės „DB Cargo“ gautinų sumų, kurių kredito profilis yra palankus, todėl finansavimo sąnaudos yra mažesnės, faktoringas,

   g) įmonės „DB JobService GmbH“ perimami įmonės „DB Cargo“ darbuotojų darbo užmokesčio ir išeitinių išmokų mokėjimai, kurių bendra suma [100–140] mln. EUR ir kurios bus mokamos pagal restruktūrizavimo planą, taikant kolektyvines darbo sutartis ir įmonės „DB AG“ grupės vidaus taisykles. Įmonė „DB JobService GmbH“ veikia kaip grupės samdos ir įdarbinimo agentūra, kuriai įmonė „DB AG“ yra suinteresuota patikėti grupės „vidaus“ darbo rinką, nes tai padėtų užtikrinti sinergiją ir sutaupyti išlaidų, susijusių su įgūdžių pasiūlos ir paklausos atitiktimi arba išeitinių išmokų dydžiu, palyginti su tuo, jei ši paslauga būtų perduota trečiųjų šalių paslaugų teikėjams.

(258) 19 lentelėje apibendrintas pagalbos gavėjo nuosavas įnašas į restruktūrizavimo išlaidas iš įvairių Vokietijos valdžios institucijų pateiktų finansavimo šaltinių iš viso sudarytų 2 291 mln. EUR, t. y. 54 % 4 205 mln. EUR apskaičiuotų restruktūrizavimo išlaidų.

*19 lentelė*

**Restruktūrizavimo išlaidų ir jų finansavimo šaltinių suvestinė**

*(mln. EUR)*

| RESTRUKTŪRIZAVIMO IŠLAIDOS | mln. EUR | FINANSAVIMO ŠALTINIAI | mln. EUR |
|---|---|---|---|
| Faktiniai veiklos nuostoliai (2022–2023 m.) | 1 442 | **Nuosavas įnašas**, iš kurio | **2 291** |
| Numatomi veiklos nuostoliai (2024 m.) | 472 | „DB AG“ subordinuotosios konvertuojamosios paskolos | 842 |
| Numatomi veiklos nuostoliai (2025 m.) | […] | „DB AG“ kredito linija | 325 |
| Personalo išlaidos („JobService GmbH“) | […] | „DB AG“ laikinoji kredito linija | 434 |
| Kitos veiklos perkėlimo „DB Cargo“ patronuojamosioms įmonėms išlaidos | […] | Pardavimas | 4 […] |
| Paskolų, kurių terminas suėjo, refinansavimas, kapitalo išlaidos, veiklos išlaidos, apyvartinis kapitalas | 2 020 | Gautinų sumų faktoringas | […] |
| | | „JobService GmbH“ įnašas | […] |
| **Visos restruktūrizavimo išlaidos** | **4 205** | | |
| | | **Restruktūrizavimo pagalba**, iš kurios | **1 914** |
| | | Faktinis PNPS padengimas (2022–2023 m.) | 1 442 |
| | | Numatomas PNPS padengimas (2024 m.) | 472 |

([98]) Iš „Preliminariosios sutarties dėl 434 000 000,00 EUR dydžio tarpinės kredito linijos (toliau – tarpinis finansavimas)“ 14 straipsnio 2 dalies (vertimas į anglų kalbą).

4.1.4.2.3. Finansinės prognozės pagal atskaitos ir pesimistinį scenarijų

(259) Vokietija aiškina, kad visomis prielaidomis, kuriomis remdamasi įmonė „DB Cargo“ šiuo metu įgyvendina išsamų restruktūrizavimo planą, siekiama atkurti įmonės pelningumą. Įmonė „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą parengė glaudžiai bendradarbiaudama su išorės konsultantais, kurie veikė kaip patarėjai. Vokietija nurodo, kad restruktūrizavimo planas jau įgyvendinamas ir kad yra pradėtos teisės aktais nustatytos konsultacijos dėl personalo priemonių su įmonės „DB Cargo“ darbuotojų atstovais.

(260) Vokietija aiškina, kad pagrindinės prielaidos dėl išlaidų 2025–2029 m. pagrįstos įmonių grupės DB prognozėmis, išskyrus prielaidas dėl lokomotyvų ir prekinių vagonų išlaidų raidos, kuri priklauso nuo bendrų infliacijos raidos lūkesčių. 2025–2029 m. prognozuojama tokia išlaidų raida:

*20 lentelė*

**Prielaidos dėl išlaidų 2025–2029 m.**

| Išlaidų kategorijos (pokytis, palyginti su praėjusiais metais) | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. | 2029 m. | Bendras metinio augimo koeficientas 2025–2029 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Energija | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Maršrutai | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| DB tinklo įrenginiai | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Paslaugų pirkimas, vid. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Paslaugų pirkimas, nac. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Keitimasis paslaugomis, vid. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Keitimasis paslaugomis, nac. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Traukinio įgulos nariai | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Administracijos darbuotojai | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos išlaidos | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 57.*

(261) Vokietija teigia, kad restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijaus prielaidos turi įtakos visiems įmonės „DB Cargo“ veiklos segmentams (vežimui keičiamo sąstato traukiniais, vežimui paskirtiniais traukiniais, mišriajam vežimui) ir grindžiamos keturiais pagrindiniais ramsčiais.

(262) Pirma, siūloma iš esmės pakeisti paslaugų teikimo sistemą, panaikinant veiklos segmentų tarpusavio sąsajas ir sustiprinant atskirų veiklos krypčių valdymo paskatas. Šis pokytis sumažins veiklos sudėtingumą, taigi padidins įmonės „DB Cargo“ paslaugų teikimo patikimumą ir kokybę visuose segmentuose. Paslaugų teikimo sistemos pakeitimas taip pat leis sumažinti pridėtines išlaidas.

(263) Antra, teikdama pirmenybę ne augimui, o pelningumui, įmonė „DB Cargo“ daugiausia dėmesio skiria tiems segmentams ir klientams, kurių atžvilgiu įmonė „DB Cargo“ užima arba po restruktūrizavimo plano įgyvendinimo užims konkurencingą padėtį rinkoje, t. y. kur ji gali teikti paslaugas mažiausiomis sąnaudomis arba siūlo unikalų produktų portfelį.

(264) Trečia, įmonė „DB Cargo“ yra atvira ir aktyviai tiria galimybes didinti veiklos lankstumą ir bendradarbiauti su trečiųjų šalių partneriais, kad galėtų įgyvendinti subrangos sutartis arba kurti bendrąsias įmones rinkose, kuriose yra būsimo augimo galimybių, jei ir kai tokios galimybės atsirastų ateityje.

(265) Galiausiai restruktūrizavimo plane numatoma iš esmės pakeisti vežimo keičiamo sąstato traukiniais organizavimą. Vokietija tvirtina, kad ši priemonė kartu su viešojo finansavimo schema, skirta vežimui keičiamo sąstato traukiniais, turėtų padėti atkurti šio struktūriškai nepalankioje padėtyje esančio segmento pelningumą.

(266) Vokietija nurodo, kad pagal atskaitos scenarijų įmonė „DB Cargo“, įgyvendinus restruktūrizavimo planą, 2026 m. turėtų pasiekti pelningumą ir jį išlaikyti ilgą laiką (2028 m. teigiamas EBIT rodiklis turėtų siekti 251 mln. EUR, o 2030 m. – 268 mln. EUR). Tai reiškia, kad 2028 m. ir 2030 m. EBIT marža bus 6,3 %, o tai, Vokietijos teigimu, atitiktų dabartinius pramonės lyginamuosius standartus.

(267) Pagal atskaitos scenarijų atsižvelgiama į tai, kad, nors bendra įmonės „DB Cargo“ rinkos padėtis Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje, kaip ir ankstesniais metais, greičiausiai toliau mažės, įmonė „DB Cargo“ numato, kad ateinančiais metais absoliuti vežimo keičiamo sąstato ir paskirtiniais traukiniais produkcija bus palyginti stabili (priešingai nei mišriojo vežimo sumažėjimas), o tai prisidės prie krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumo, taigi ir prie geležinkelių transporto dalies didėjimo.

(268) Be to, Vokietija teigia, kad restruktūrizavimo plane numatomas didelis įmonės „DB Cargo“ darbuotojų indėlis, susijęs su didesniu lankstumu ir naujų, neprivalomų (bet atlygintinų) pamainų modelių, pagal kuriuos traukinių mašinistai dirbtų ilgiau, įgyvendinimu. 2024 m. spalio 2 d. įmonės „DB Cargo“ suderinimo komitetas susitarė, kad iki 2026 m. gruodžio mėn. pabaigos darbuotojų skaičius sumažės 4 582 etatiniais darbuotojais (maždaug 25 % darbuotojų, palyginti su 2023 m. gruodžio mėn.), o iki 2029 m. gruodžio mėn. pabaigos šis skaičius padidės iki 4 943 etatinių darbuotojų (maždaug 27 % darbuotojų).

(269) Atsižvelgdama į dabartinę ekonominę aplinką, kuriai būdingas kvalifikuotų darbuotojų trūkumas, didėjančią privataus sektoriaus paklausą tvarioms transporto rūšims ir finansinę paramą keičiamo sąstato traukinių segmentui, Vokietija mano, kad restruktūrizavimo planui bus naudingos teigiamos išorės sąlygos, o gyvybingumas bus atkurtas per restruktūrizavimo laikotarpį.

(270) Remdamasi pirmiau išdėstytais argumentais, Vokietija teigia, kad pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijų iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos (2026 m. gruodžio 31 d.), kai numatoma gauti 95 mln. EUR grynųjų pajamų, įmonė vėl taps gyvybinga.

(271) Vokietija aiškina, kad tokių finansinių rezultatų numatoma pasiekti dėl to, kad jau 2026 m. bus pasiektas teigiamas EBIT rodiklis (188 mln. EUR), kurį lems nuosaikus pajamų augimas ([...]), palyginti su išlaidų baze, kuri restruktūrizavimo laikotarpiu iš esmės išliks nepakitusi ([...]), kartu su reikšmingu darbo jėgos restruktūrizavimu ([...]) ir našumo didinimu didinant veiklos lankstumą (medžiagų išlaidos ir kitos veiklos sąnaudos [...]).

(272) Vokietija teigia, kad nuosaikus pajamų augimas pagal atskaitos scenarijų iš esmės susijęs su įvairiomis restruktūrizavimo plano priemonėmis, išdėstytomis 4.1.4 skirsnyje. (4.1.4.1.1.2. punktas), visų pirma šiomis priemonėmis:

a) keičiamo sąstato prekinių traukinių segmentas: dėl pagerėjusios produktų kokybės bus galima koreguoti bazines kainas, o dėl numatomos federalinės subsidijos vežimui keičiamo sąstato prekiniais traukiniais numatoma, kad 2026 m. vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmento veikla bus teigiama, o nuo 2027 m. vėl taps pagrįstai pelninga grynųjų pajamų atžvilgiu. Kainų pokyčiai atspindi faktorinių kainų padidėjimo perkėlimą. Todėl prognozuojama, kad 2025–2030 m. vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmente apimtis

nuosaikiai didės, o bendras metinio augimo koeficientas (toliau – BMAK) bus [...] %, kartu kainos nuolat augs BMAK esant [...] %. Tačiau Vokietija pabrėžia, kad, nesuteikus federalinės paramos keičiamo sąstato traukiniams ir nepaisant taikomų restruktūrizavimo plano priemonių, šis segmentas ir toliau būtų nuostolingas.

a) paskirtinių traukinių segmentas: remdamasi našumo ir kokybės augimu, įmonė „DB Cargo“ numato, kad galės nuosaikiai didinti kainas, o prognozuojamas bendras metinis augimo koeficientas ([99]) rinkoje bus apie [...] %. Be to, numatoma, kad dėl pasikeitusių politinių aplinkybių pasaulyje (pvz., palankių energetikos ir gynybos sektoriams) bus galima gauti papildomų pajamų dėl krovinių struktūros poveikio. Todėl prognozuojama, kad 2025–2030 m. paskirtinių traukinių segmente apimtis nežymiai padidės ir BMAK sudarys [...] %, kartu kainos nuolat augs BMAK esant [...] %; Kainų pokyčiai atspindi faktorinių kainų padidėjimo perkėlimą;

b) mišriojo vežimo segmentas: nagrinėjamos partnerystės galimybės rinkos segmentuose, kuriuose yra būsimo augimo galimybių, t. y. mišriojo vežimo jūra segmente. Prognozuojama, kad 2025–2030 m. mišriojo vežimo jūra segmente apimtis nuosaikiai didės ir BMAK sudarys [...] %, kartu kainos nuolat augs BMAK esant [...] %. Kainų pokyčiai atspindi faktorinių kainų padidėjimo perkėlimą.

(273) Kita vertus, Vokietija aiškina, kad išlaidų sumažėjimą pagal atskaitos scenarijų visų pirma lemia įvairios restruktūrizavimo plano priemonės, išdėstytos 4.1.4 skirsnyje. (4.1.4.1.1.2. punktas), visų pirma šios priemonės:

a) keičiamo sąstato prekinių traukinių segmentas: radikalus paslaugų teikimo sistemos pakeitimas (susiejimas) ir esminė įmonės „DB Cargo“ keičiamo sąstato traukinių tinklo peržiūra ir pertvarkymas, be kita ko, padidinant tolimojo nuotolio kelionių dažnumą, peržiūrint perkrovimo ir paskirstymo paslaugas bei standartizuojant komercinius pasiūlymus;

b) paskirtinių traukinių segmentas: perėjimas prie išmaniosios logistikos paslaugų teikėjo: i) klientų portfelio optimizavimas siekiant sudėtingų ir naujoviškų geležinkelių transporto sprendimų ir specialių pervežimo paslaugų svarbiems klientams diegimas ir ii) paslaugų teikimo patikimumo ir kokybės didinimas, be kita ko, atskiriant paskirtinių traukinių paslaugų teikimą nuo vežimo keičiamo sąstato traukiniais ir didinant našumą dėl sudarytų lankstesnių darbo sutarčių, kuriose numatomas ilgesnis traukinių mašinistų darbo laikas (savanoriškai), ir naudojimosi išorės paslaugų teikėjų paslaugomis;

c) mišriojo vežimo segmentas: paslaugų teikimo susiejimas ir atskirų įmonių su specialiais ištekliais sukūrimas, kuris, kaip numato įmonė „DB Cargo“, sustiprins valdymo paskatas (grindžiamas ištisine nuosavybe), taigi ir efektyvumą. Pagrindinės priemonės yra portfelio optimizavimas laipsniškai atsisakant nepelningo vežimo (pvz., pardavimo vežėjams apimties sumažinimas maždaug [...] %), keičiant žemyninio mišriojo vežimo tinklą ir įgyvendinant peržiūrėtą paslaugų teikimo modelį, pagal kurį laipsniškai atsisakoma dabartinio modelio, kai visi jūriniai vagonai manevruojami vienoje stotyje Mašene (netoli Hamburgo uosto). Be to, procesai bus racionalizuoti atsižvelgiant į konkrečius veiklos poreikius. Be to, 2024 m. spalio 2 d. suderinimo komitetas susitarė pakeisti esamas įmonės „DB Cargo“ darbo taisykles, susijusias su mišriuoju vežimu. Vokietija aiškina, kad dėl to iš esmės supaprastinamas įmonės „DB Cargo“ mišriojo vežimo verslo modelis, o tai leis pasiekti tokį patį našumo padidėjimą, koks buvo pasiektas anksčiau pateikus pasiūlymą sumažinti įmonės „DB Cargo“ traukos paslaugų teikimą ir perduoti jį traukos patronuojamosioms įmonėms, kurių darbo sutartyse numatytas didesnis lankstumas, taigi ir didesnis traukinių mašinistų našumas (pvz., stovėjimas nutolusiose stotyse, specialios kelionės laiko kompensacijos). Vokietija taip pat aiškina, kad, pasiekus šį susitarimą 2024 m. spalio mėn., dėl naujų darbo taisyklių, kurios leidžia padidinti našumą, įmonė „DB Cargo“ galės sumažinti nuosavų traukinių mašinistų, paslaugų teikimo ir valdymo punkto darbuotojų skaičių. Todėl įmonei „DB Cargo“ nereikės perkelti veiklos į traukos patronuojamąsias įmones. Dėl šių priemonių sumažės maždaug 330 traukinių mašinistų etato ekvivalentų, maždaug 130 paslaugų teikimo planavimo ir valdymo

([99]) BMAK – bendras metinis augimo koeficientas.

etato ekvivalentų, taip pat maždaug 155 valdymo punkto etato ekvivalentais, palyginti su faktiniu tokių pareigybių skaičiumi 2023 m. liepos mėn. Tuo remdamasi Vokietija mano, kad įmonė „DB Cargo“ galės sutaupyti daug lėšų ir tame segmente.

(274) Vokietija taip pat priduria, kad restruktūrizavimo plane numatytos priemonės, susijusios su administravimo ir paslaugų teikimo pridėtinėmis išlaidomis. Viena vertus, Vokietija numato, kad pridėtines išlaidas, pvz., išlaidas darbuotojams, ir visas su darbuotojais susijusias išlaidas, kaip antai biuro patalpų nuomos išlaidas, leis sumažinti pirmenybės teikimas ne augimui, o pelnui ir portfelio optimizavimas. Kita vertus, Vokietija aiškina, kad pagal restruktūrizavimo planą bus įgyvendintos kelios efektyvumo didinimo priemonės, įskaitant plataus masto IT struktūrų standartizavimą, besidubliuojančių organizacinių struktūrų mažinimą, taip pat planavimo, skirstymo ir valdymo punkto procedūrų peržiūrą, ir kad tokios priemonės turėtų padėti sumažinti išlaidas ir suteikti galimybę teikti pelningas paslaugas už konkurencingą kainą. Šios priemonės leis sumažinti daugiau kaip 400 etato ekvivalentų, palyginti su faktiniu tokių pareigybių skaičiumi 2023 m. liepos mėn. (be pirmiau apibūdintų priemonių, skirtų mišriajam vežimui).

(275) Vokietija taip pat pabrėžia, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planas skiriasi nuo ankstesnių pastangų didinti įmonės efektyvumą ir pelningumą. Visų pirma Vokietija aiškina, kad jis neapsiriboja laipsniškesnėmis veiklos efektyvumo didinimo priemonėmis, nes iš esmės keičia įmonės „DB Cargo“ paslaugų teikimo procesus, organizacinę struktūrą ir įmonės strategiją.

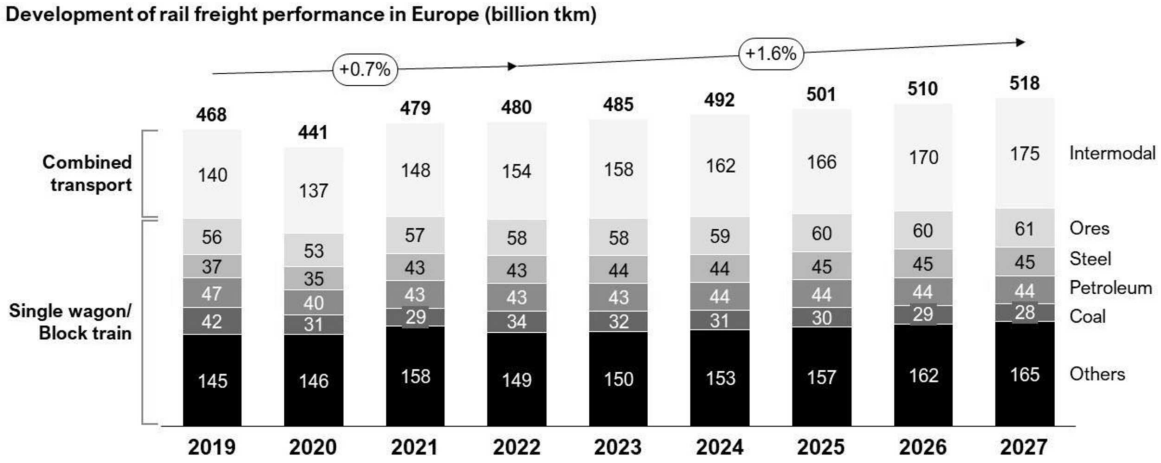
(276) Vokietija priduria, kad išorės sąlygos sėkmingam restruktūrizavimo plano įgyvendinimui būtų palankesnės nei anksčiau dėl šių priežasčių:

a) numatoma, kad krovinių vežimo geležinkeliais rinkos augimą skatins ne tik pagrindinių pramonės šakų augimas, bet ir politinė parama (pvz., apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos) ir investicijos į geležinkelių infrastruktūrą. Iš tiesų, nors anksčiau krovinių vežimo geležinkeliais dalis nekito, Vokietija tvirtina, kad dabar Vokietijos vyriausybė ir Europos Komisija yra aiškiai įsipareigojusios didinti krovinių vežimo geležinkeliais dalį ir kad dėl didesnio prioriteto, kurį jos teikia transporto sektoriaus priklausomybei nuo iškastinio kuro mažinti pagal klimato apsaugos politiką, bus daugiau investuojama į krovinių vežimo geležinkeliais infrastruktūrą ir teikiama tiesioginė finansinė parama, siekiant kompensuoti esamus struktūrinius keičiamo sąstato traukinių tinklų trūkumus, palyginti su vežimu sunkvežimiais;

b) be to, Vokietija mano, kad kartu su viešuoju sektoriumi didėja ir privačiojo sektoriaus paklausa neutralaus anglies dioksido poveikio transporto rūšims, o tai turėtų lemti didesnį esamų ir būsimų klientų norą mokėti už krovinių vežimo geležinkeliais sprendimus, o tai, Vokietijos manymu, padės stiprinti geležinkelių transporto sektoriaus konkurenciją su kelių transportu;

c) galiausiai Vokietija tvirtina, kad šiuo metu įmonėje „DB Cargo“ sparčiai keičiasi demografinė padėtis, todėl restruktūrizavimo plano įgyvendinimas yra pagrįstas, nes darbuotojai, kurie į įmonę atėjo pagal dideles įdarbinimo programas praėjusio amžiaus devintajame dešimtmetyje, dabar pradeda išeiti į pensiją, todėl darbuotojų skaičiaus mažėjimo dėl išėjimo į pensiją rodiklis kasmet viršija 3,5 % ir šis procesas tęsis iki šio amžiaus trečiojo dešimtmečio pabaigos. Vokietija tvirtina, kad šis procesas pagrindžia įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą, nes mažinant darbuotojų skaičių nereikės atleisti daug darbuotojų.

(277) Nors dėl pirmiau minėtų aplinkybių, t. y. prekybos konfliktų ir COVID-19 pandemijos, pastaruoju metu sumažėjo ekonominis aktyvumas, todėl šiek tiek sumažėjo krovinių vežimo geležinkeliais paklausa (panašiai kaip ir kituose krovinių vežimo segmentuose), artimiausiais metais krovinių vežimo geležinkeliais rinka turėtų vėl augti ir 2022–2027 m. BMAK turėtų būti 1,6 %.




*Šaltinis: 2023 m. spalio 31 d. Vokietijos pareiškimas, p. 2024, 58, konsultacinės įmonės „SCI Verkehr“ duomenys.*

(278) Vertindama kiekvieną veiklos segmentą atskirai, Vokietija pateikia tokius argumentus dėl apimties augimo:

a) keičiamo sąstato traukinių / paskirtinių traukinių segmentas: Vokietija aiškina, kad keičiamo sąstato arba paskirtiniais traukiniais vežami įvairūs kroviniai. Svarbiausių rūšių prekės yra rūda, plienas, nafta, anglys, cheminės medžiagos, automobiliai, atliekos ir vartojimo prekės. Panašiai kaip ir mišrusis vežimas, vežimas paskirtiniais ir keičiamo sąstato traukiniais nukentėjo nuo makroekonominių sutrikdymų per pastaruosius kelerius metus, todėl 2020 m. sumažėjo 7 %, o kitais metais greitai atsigavo (2021 m. – 8,6 %);

b) numatoma, kad 2022–2027 m. krovinių vežimo geležinkeliais apimtis nuosaikiai augs ir BMAK sieks 0,8 %. Vokietija teigia, kad šį augimą lemia pagrindinių pramonės šakų plėtra. Dėl ekonominio poslinkio į pusgaminių gamybą arba tendencijos pereiti prie atsinaujinančiųjų energijos šaltinių kai kurių žaliavų (ypač rūdos ir anglių) paklausa Europoje nedidėja. Todėl manoma, kad šiose pramonės šakose paskirtinių traukinių ir vežimo keičiamo sąstato traukiniais paklausa išliks stabili arba mažės. Numatoma, kad kitų rūšių produktai (pvz., plienas, cheminės medžiagos, automobiliai, vartojimo prekės) sukurs papildomą paskirtinių traukinių ir vežimo keičiamo sąstato traukiniais paklausą. Pavyzdžiui, numatoma didelio augimo automobilių pramonėje (2022–2027 m. BMAK 8,6 %), nes ji atsigauna po ankstesnių problemų, pvz., tiekimo grandinės sutrikimų. Tuo pat metu kuriasi naujos rinkos, kurios, kaip numatoma, suteiks tolesnį krovinių vežimo geležinkeliais augimo potencialą. Vokietija aiškina, kad tokių veiklos galimybių pavyzdžiai yra geležinkelių vamzdynų sprendimai, skirti žaliajam vandeniliui, kuriam reikia geležinkelio jungčių, kad būtų užpildytos esamų vamzdynų tinklų spragos, automobilių baterijų gamybos logistikos koncepcijos, taip pat plieno pramonės dekarbonizacija Europoje, kuri lems naujus žiedinės ekonomikos sprendimus, kai artimiausiais metais plieno gamyboje daug svarbesnis vaidmuo teks metalo laužui. Dėl šių pokyčių gali padidėti transporto apimtis, kuri atgaivins krovinių vežimą geležinkeliais;

c) mišriojo vežimo segmentas: Vokietija nurodo, kad mišrusis vežimas sudaro trečdalį Europos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos ir taip pat skatina augimą, kuris istoriškai viršija vidurkį, o po COVID-19 pandemijos sparčiai atsigavo ir 2021 m. sudarė 8,6 %, 2022 m. – 3,2 %, taigi 2017–2022 m. metinis BMAK siekė 4,2 %. Vokietija aiškina, kad artimiausiais metais augimas išliks didelis ir BMAK sieks 2,6 % (2022–2027 m.), daugiausia dėl BVP augimo. Be to, Vokietija teigia, kad mišrusis vežimas augs dėl didėjančių apimčių, visų pirma pagamintų prekių, didėjančių vežimo jūra srautų pagrindiniuose Europos uostuose, didėjančio konteinerių naudojimo ir naujų puspriekabių krovos technologijų. Kartu mišrusis vežimas tampa prieinamesnis dėl investicijų į infrastruktūrą (visų pirma terminalus), kurios leidžia didinti pajėgumus atsižvelgiant į paklausos augimą.

(279) Atsižvelgdama į pirmiau minėtus rinkos augimo lūkesčius, Vokietija teigia, kad įmonės „DB Cargo“ prielaidos dėl apimties augimo yra atsargios ir kad įmonė „DB Cargo“ nemano, jog rinka skatins vežimo keičiamo sąstato traukiniais apimties augimą trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu. Vokietija mano, kad įmonės „DB Cargo“ planuojamas paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo segmentų augimas bus lėtesnis nei rinkos augimas.

(280) Galiausiai Vokietija tvirtina, kad minėtus restruktūrizavimo plano aspektus reikia vertinti atsižvelgiant ne tik į stiprią įvairiarūšio transporto konkurenciją su kelių transportu, bet ir į labai konkurencingą krovinių vežimo geležinkeliais rinką įvairiarūšio transporto požiūriu. Šiomis aplinkybėmis Vokietija aiškina, kad kitiems veiklos vykdytojams, išskyrus įmonę „DB Cargo“, tenka 57 % krovinių vežimo geležinkeliais apimties Vokietijoje (tonkilometriais 2022 m.), o tai yra didelė dalis, palyginti su kitomis valstybėmis narėmis Europoje. Šiuo atžvilgiu Vokietija nurodo, kad, nepaisant to, jog įmonė „DB Cargo“ yra buvusi rinkos senbuvė, jai tenkanti krovinių vežimo geležinkeliais Vokietijoje apimties dalis yra antra pagal dydį, palyginti su visų valstybių narių, kuriose įmonė „DB Cargo“ vykdo veiklą, rinkos senbuviams jų šalies teritorijoje tenkančia dalimi. Vokietija taip pat nurodo, kad, pavyzdžiui, LINEAS dalis Belgijoje sudaro 57 %, „Groupe SNCF“ dalis Prancūzijoje – 67 %, o „CD Cargo“ dalis Čekijoje – 65 %. Tuo pat metu įmonei „DB Cargo“ tenkanti Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais apimties dalis nuo 2016 m. sumažėjo 11 procentinių punktų.

4.1.4.2.3.1. Atskaitos scenarijaus finansiniai duomenys

(281) Remdamasi pirmiau nurodytomis prielaidomis, kurios buvo naudojamos rengiant įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano finansines prognozes, Vokietija aiškina, kad restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijuje atsižvelgta į tam tikrus įvykius, kurie įvyko 2023 m. ir 2024 m. pradžioje, pavyzdžiui, traukinių mašinistų streikus (2024 m. sausio–balandžio mėn.), federalinių biudžetų, skirtų paramos schemoms, sumažėjimą, neigiamą apimties tendenciją (be streiko ir įskaitant vežimo apimties praradimą dėl kainų perdavimo) dėl ekonomikos sulėtėjimo, infliacijos ir darbuotojų darbo užmokesčio padidėjimą, padidėjusią kainų konkurenciją ir kai kurių įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano priemonių atidėjimą. Vokietija nurodo, kad šiomis aplinkybėmis į atskaitos scenarijų taip pat įtrauktos atsakomosios priemonės (242 konstatuojamoji dalis), kuriomis siekiama pašalinti neigiamą šių pokyčių poveikį, kad įmonė „DB Cargo“ per restruktūrizavimo laikotarpį vėl taptų gyvybinga.

(282) 21 lentelėje pateikiamas kiekybinis bazinio scenarijaus poveikis įmonės „DB Cargo“ prognozuojamai pelno ir nuostolio ataskaitai restruktūrizavimo laikotarpiu (nuo 2022 m. sausio 1 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d.).

*21 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ pelno ir nuostolio ataskaita pagal atskaitos scenarijų**

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pajamos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos veiklos pajamos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Bendras rezultatas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Išlaidos medžiagoms ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Personalo išlaidos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos veiklos išlaidos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Įmonių tarpusavio paslaugos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **EBITDA** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nusidėvėjimas | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBIT** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| *EBIT marža* | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Grynosios palūkanos | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pajamos iš investicijų | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos finansinės pajamos | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Ypatingosios pajamos | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBT** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Mokesčiai | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Pajamos po apmokestinimo** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pelno ir nuostolių perdavimas | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Grynosios pajamos** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 16.*

(283) Kaip matyti iš 21 lentelės, Vokietija numato, kad 2024 m. įmonė „DB Cargo“ vis dar patirs 348 mln. EUR EBIT nuostolį, o pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijų nuo 2026 m. EBIT rodikliai bus teigiami ir iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos (2026 m. pabaigos) pasieks [...] mln. EUR iš esmės dėl naujų paslaugų teikimo koncepcijų, leidžiančių didinti našumą ir mažinti išlaidas personalui dėl sumažėjusios apimties.

(284) Nors planuojama, kad iki 2025 m. grynosios pajamos vis dar bus neigiamos ([...] EUR), numatoma, kad iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos jos taps teigiamos ([...] EUR), o vėliau nuolat didės.

(285) Kaip matyti iš 22 lentelės, Vokietija numato, kad įmonė „DB Cargo“ per visą restruktūrizavimo laikotarpį (nuo 2022 m. sausio 1 d. iki 2026 m. gruodžio 31 d.) ir vėliau išlaikys teigiamą nuosavo kapitalo poziciją.

*22 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ atskaitos scenarijaus balansas**

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Visas turtas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Ilgalaikis turtas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Ilgalaikis materialusis turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nematerialusis turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansinis turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Trumpalaikis turtas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Atsargos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Gautinos prekybos sumos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos gautinos sumos ir turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansinės gautinos sumos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pinigai ir pinigų ekvivalentai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Visi įsipareigojimai** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Nuosavas kapitalas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Įsipareigojimai** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Atidėjiniai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiniai įsipareigojimai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Mokėtinos prekybos sumos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kiti įsipareigojimai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 17.*

(286) Remdamasi įmonės „DB Cargo“ prognozuojamomis finansinėmis ataskaitomis, Vokietija nurodo, kad pagrindiniai įmonės „DB Cargo“ finansinės veiklos rodikliai restruktūrizavimo laikotarpiu turėtų keistis taip, kaip nurodyta 23 lentelėje:

*23 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planas pagal atskaitos scenarijų**

**Finansiniai veiklos rodikliai per restruktūrizavimo plano terminą ir vėliau**

*(mln. EUR)*

| PVRR | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Panaudotas kapitalas | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nuosavo kapitalo pozicija (metų pabaigoje) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Skolos įsipareigojimai | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pinigų srauto pozicija (metų pabaigoje) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| EBITDA marža (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| EBIT marža (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nuosavo kapitalo grąža (%) (be pelno ir nuostolių perdavimo) ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Panaudoto kapitalo grąža (%) ([2]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

([1]) 1 Nuosavo kapitalo grąža = pajamos po apmokestinimo / nuosavas kapitalas
([2]) 2 Panaudoto kapitalo grąža = EBIT / panaudotas kapitalas
*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 19.*

(287) Kaip matyti iš 23 lentelės, Vokietija teigia, kad pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijų įmonės „DB Cargo“ finansinės veiklos rodikliai restruktūrizavimo laikotarpiu pagerės ir kad įmonės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąža iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos viršys įmonės „DB Cargo“ VSKK ([100]).

(288) Toliau 24 lentelėje pateikiami naujausi (t. y. 2021 m. ir 2023 m.) kai kurių įmonės „DB Cargo“ konkurentų Europos Sąjungoje pelningumo duomenys. Šis palyginimas apima tris skirtingas grupes, kurias galima išskirti pagal su produktais susijusią rinkos aprėptį ir kurių kiekviena turi skirtingą pelningumo profilį: i) integravimo įmonės, vykdančios ir nevykdančios vežimo keičiamo sąstato traukiniais veiklą, ii) traukos paslaugų teikėjai ir iii) integruoti mišriojo vežimo veiklos vykdytojai.

(289) Remiantis Vokietijos pateiktais duomenimis, 2021–2023 m. laikotarpiu panašių įmonių grupės, kurią sudaro Europos krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdytojai, EBIT marža vidutiniškai buvo 2 % (mediana taip pat 2 %). Remiantis prognozuojamais 2025 m. duomenimis numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ EBIT marža bus [...] %, t. y. šiek tiek mažesnė už sektoriaus vidurkį. Tačiau įmonė „DB Cargo“ numato iki pertvarkymo laikotarpio pabaigos (2026 m. gruodžio mėn. pabaigos) padidinti EBIT maržą iki [...] %. Toks dydis panašus į integravimo įmonių, nevykdančių vežimo keičiamo sąstato traukiniais veiklos, pogrupiu, kurio EBIT marža vidutiniškai siekė 5 %.

([100]) Vokietija teigia, kad įmonės „DB Cargo“ vidutinė svertinė kapitalo kaina (VSKK) yra [...] %. VSKK apskaičiuojama skolos kainą ir nuosavo kapitalo kainą padauginus iš atitinkamų koeficientų. 20 % nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama taikant kapitalo įkainojimo modelį ir susideda iš i) nerizikingos 2,5 % normos ir ii) įmonei taikomo rizikos priedo, kuris apskaičiuojamas [...] % rinkos rizikos priedą padauginus iš beta koeficiento ([...]). Daroma prielaida, kad skolos kaina yra 4,5 % remiantis įmonės „[...]“ vidaus kredito reitingu. Svertas pagrįstas 2024 finansinių metų pabaigoje numatomu [...] mln. EUR skolos dydžiu ir [...] mln. EUR nuosavo kapitalo dydžiu, taigi skolos ir nuosavo kapitalo santykis yra 370 %. Remdamasi šiomis prielaidomis, Vokietija teigia, kad prognozuojamas įmonės „DB Cargo“ VSKK yra maždaug [...] %.

*24 lentelė*

**Lyginamosios grupės pagrindiniai rodikliai 2021–2023 m.**

| Pavadinimas | Valstybė | Veiklos segmentas | Pajamos 2023 m. (mln. EUR) (1) | EBIT marža 2021–2023 m. |
|---|---|---|---|---|
| Įmonė „ČD Cargo“ | Čekija | Integravimo įmonė (PT, MV) | 613 | 6 % |
| „Rail Cargo Austria“ | Austrija | Integravimo įmonė (KSPT, PT, MV) | 1 907 | 1 % |
| Įmonė „ZSSK Cargo“ | Slovakija | Integravimo įmonė (KSPT, PT, MV) | 304 | 2 % |
| Įmonė „PKP Cargo“ | Lenkija | Integravimo įmonė (KSPT, PT, MV) | 1 263 | 2 % |
| „TX Logistik“ | Vokietija | Integravimo įmonė (PT, MV) | 250 (1) | 4 %2) |
| LINEAS | Belgija | Integravimo įmonė (KSPT, PT, MV) | 463 | – 24 % |
| „Green Cargo AB“ | Švedija | Integravimo įmonė (KSPT, PT, MV) | 426 | 3 % |
| „Fret SNCF“ | Prancūzija | Integravimo įmonė (KSPT, PT, MV) | 730 | – 3 % |
| „RheinCargo“ | Vokietija | TEĮ | 175 (1) | 2 % (2) |
| „Lokomotion“ | Vokietija | TEĮ | 112 (1) | 3 % (2) |
| „Hector Rail Germany“ | Vokietija | TEĮ | 34 | – 2 % |
| „HHLA Intermodal“ („Metrans“) (3) | Čekija | Integruota MV įmonė | 621 | 16 % |
| „PCC Intermodal“ | Lenkija | Integruota MV įmonė | 136 | 6 % |
| „boxXpress“ | Vokietija | Integruota MV įmonė | 129 | 2 % |
| „Loconi“ | Lenkija | Integruota MV įmonė | 49 (1) | 5 % (2) |
| „Hupac“ | Šveicarija | Integruota MV įmonė | 740 | 1 % |
| „Naviland Cargo“ | Prancūzija | Integruota MV įmonė | 167 (1) | 6 % |
| ***Aritmetinis vidurkis*** | | | ***508*** | ***2 %*** |
| ***Mediana*** | | | ***426*** | ***2 %*** |
| ***Aritmetinis vidurkis – integravimo įmonės be KSPT*** | | | ***432*** | ***5 %*** |

Pastaba. KSPT = keičiamo sąstato prekinių traukinių; PT = paskirtinių traukinių; MV = mišriojo vežimo; TEĮ = traukinius eksploatuojanti įmonė

(1) 1) Naujausi turimi 2022 m. duomenys.

(2) 2) EBIT maržos vidurkis, susijęs su 2021–2022 m. dėl 1 punkto, žr. pirmiau.

(3) 3) Įmonė „Metrans“ yra įmonės HHLA įvairiarūšio vežimo segmento dalis ir 2023 m. uždirbo daugiau kaip 95 % HHLA pajamų šiame segmente.

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 27.*

4.1.4.2.3.2. Pesimistinio scenarijaus finansiniai duomenys

(290) Vokietija aiškina, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano pesimistinis scenarijus pagrįstas atskaitos scenarijumi, pakoreguotu atsižvelgiant į konkrečius galimus neigiamus pokyčius.

(291) Tokie galimi neigiami pokyčiai apibendrinti 25 lentelėje

*25 lentelė*

**Į įmonės „DB Cargo“ pesimistinį scenarijų įtraukta rizika**

| Į pesimistinį scenarijų įtraukta rizika 2024 m. | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. | 2029 m. | 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) Grynoji rizika, kad sumažės federalinis biudžetas, skirtas krovinių vežimo geležinkeliais paramos schemoms | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2) Vežimo keičiamo sąstato traukiniais finansavimo schemos sumažinimas | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 3) Didesnės veiklos išlaidos dėl atidėto „DB InfraGO“ TAF/TSI sistemos diegimo | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 4) Mažesnis nei iš pradžių planuota apimties padidėjimas dėl padidėjusių mokesčių už naudojimąsi geležinkelių keliais ir manevravimo mokesčių perdavimo klientams, taip pat dėl ilgalaikių Vokietijos plieno pramonės ekonominių problemų (poveikis EBIT eliminavus tik kintamuosius kaštus, ypač mokesčius už naudojimąsi geležinkelių keliais ir energijos išlaidas). | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Δ Visa pasireiškusi rizika** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 53.*

(292) Kaip matyti iš 25 lentelės, Vokietija mano, kad pesimistinis scenarijus, be jau į atskaitos scenarijų įtrauktos rizikos, turėtų atspindėti tokią riziką, kaip, be kita ko, tolesnis federalinių paramos schemų mažinimas ir mažesnis nei numatyta atskaitos scenarijuje apimties didėjimas dėl užsitęsusių Vokietijos plieno pramonės ekonominių problemų.

(293) Vokietija taip pat nurodo, kad buvo nustatytos atsakomosios priemonės, kurios galėtų būti įgyvendintos, jei pasitvirtintų pesimistinis scenarijus. Numatoma, kad tokios atsakomosios priemonės (visų pirma tolesnis išlaidų ir personalo mažinimas bei lokomotyvų pardavimo ir atgalinės nuomos operacijos) sumažins pirmiau išvardytą papildomą riziką, įtrauktą į pesimistinį scenarijų, kaip nurodyta toliau pateiktoje lentelėje.

*26 lentelė*

**Į įmonės „DB Cargo“ pesimistinį scenarijų įtrauktos atsakomosios priemonės**

| Į pesimistinį scenarijų įtrauktos atsakomosios priemonės | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. | 2029 m. | 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2024 m. EBIT pagal atskaitos scenarijų | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Δ Visa pasireiškusi rizika** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 1) Veiklos atsakomosios priemonės | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

| Į pesimistinį scenarijų įtrauktos atsakomosios priemonės | 2025 m. | 2026 m. | 2027 m. | 2028 m. | 2029 m. | 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2) Lokomotyvų pardavimas ir atgalinė nuoma | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2024 m. EBIT pagal pesimistinį scenarijų** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 55.*

(294) Tokios atsakomosios priemonės turėtų leisti įmonei „DB Cargo“ 2026 m. (planuojamas EBIT rodiklis turėtų būti [...] EUR) ir vėliau veikti pelningai, nepaisant neigiamo EBIT rodiklio, kuris 2025 m. turėtų būti [...] EUR, kaip patvirtinta toliau pateiktoje įmonės „DB Cargo“ pagal pesimistinį scenarijų prognozuojamoje pelno ir nuostolio ataskaitoje:

*27 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ pelno ir nuostolio ataskaita pagal pesimistinį scenarijų**

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pajamos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos veiklos pajamos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Bendras rezultatas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Išlaidos medžiagoms ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Personalo išlaidos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos veiklos išlaidos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Įmonių tarpusavio paslaugos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBITDA** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nusidėvėjimas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBIT** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| *EBIT marža* ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Grynosios palūkanos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pajamos iš investicijų ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kitos finansinės pajamos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Ypatingosios pajamos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBT** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Mokesčiai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Pajamos po apmokestinimo** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pelno ir nuostolių perdavimas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Grynosios pajamos** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. lapkričio 22 d. Vokietijos pareiškimas (galutinis restruktūrizavimo planas), p. 49.*

(295) Nors iki 2025 m. įmonės „DB Cargo“ grynosios pajamos turėtų išlikti neigiamos ([...] EUR), Vokietija numato, kad pagal pesimistinį scenarijų iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos įmonės „DB Cargo“ grynosios pajamos taip pat taps teigiamos ([...] EUR), o vėliau nuolat didės.

(296) Kalbant apie įmonės „DB Cargo“ balanso rodiklių prognozes pagal pesimistinį scenarijų, kaip matyti iš 28 lentelės, Vokietija numato, kad įmonė „DB Cargo“ išlaikys teigiamą nuosavo kapitalo poziciją per visą restruktūrizavimo laikotarpį ir vėliau.

*28 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ balansas pagal pesimistinį scenarijų**

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Visas turtas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Ilgalaikis turtas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Ilgalaikis materialusis turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nematerialusis turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansinis turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Trumpalaikis turtas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Atsargos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*(mln. EUR)*

| | Faktinis 2021 m. | Faktinis 2022 m. | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gautinos prekybos sumos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kitos gautinos sumos ir turtas ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansinės gautinos sumos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pinigai ir pinigų ekvivalentai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Visi įsipareigojimai** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Nuosavas kapitalas** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Įsipareigojimai** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Atidėjiniai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiniai įsipareigojimai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Mokėtinos prekybos sumos ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kiti įsipareigojimai ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Šaltinis: 2024 m. spalio 31 d. Vokietijos pareiškimas, p. 49–50.*

(297) Remdamasi pirmiau pateiktomis įmonės „DB Cargo“ prognozuojamomis finansinėmis ataskaitomis, Vokietija nurodo, kad pagrindiniai įmonės „DB Cargo“ finansinės veiklos rodikliai restruktūrizavimo laikotarpiu turėtų keistis taip, kaip nurodyta šioje lentelėje:

*29 lentelė*

**Įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planas pagal pesimistinį scenarijų**

**Finansiniai veiklos rodikliai per restruktūrizavimo plano terminą**

| PVRR (mln. EUR) | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Panaudotas kapitalas | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nuosavo kapitalo pozicija (metų pabaigoje) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Skolos įsipareigojimai | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Pinigų srauto pozicija (metų pabaigoje) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| EBITDA marža (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

| PVRR (mln. EUR) | Faktinis 2023 m. | Prognozė 2024 m. | Planas 2025 m. | Planas 2026 m. | Planas 2027 m. | Planas 2028 m. | Planas 2029 m. | Planas 2030 m. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EBIT marža (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nuosavo kapitalo grąža (%) (be pelno ir nuostolių perdavimo) ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Panaudoto kapitalo grąža (%) ([2]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

([1]) Nuosavo kapitalo grąža = pajamos po apmokestinimo / nuosavas kapitalas
([2]) Panaudoto kapitalo grąža = EBIT / panaudotas kapitalas
*Šaltinis: 2024 m. spalio 31 d. Vokietijos pareiškimas, p. 50.*

(298) Kaip matyti iš 29 lentelės, Vokietija teigia, kad pagal įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijų įmonės „DB Cargo“ finansinės veiklos rodikliai restruktūrizavimo laikotarpiu pagerės ir kad įmonės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąža iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos viršys įmonės „DB Cargo“ VSKK.

4.1.5. *Konkurencijos ir prekybos iškraipymą mažinančios priemonės*

(299) Po daugybės diskusijų su Komisija, siekdama sumažinti neigiamą restruktūrizavimo pagalbos poveikį konkurencijai ir prekybai, Vokietija pasiūlė toliau nurodytas priemones, kurios buvo įtrauktos į pertvarkymo planą ir jį papildo bei būtų taikomos iki 2026 m. gruodžio 31 d.:

4.1.5.1. Bendri įsipareigojimai dėl prekybos politikos

(300) Atsižvelgdama į savo galimybes, numatytas bendrovių teisėje, Vokietija įsipareigoja užtikrinti, kad įmonė „DB Cargo“, įgyvendindama pertvarkymo planą, vykdytų apdairią, patikimą ir tvarią prekybos politiką, siekdama atkurti ir išlaikyti ilgalaikį gyvybingumą pagal pertvarkymo plano nuostatas.

(301) Vokietija taip pat įsipareigoja užtikrinti, kad įmonė „DB Cargo“ nereklamuotų šioje byloje nagrinėjamos pagalbos suteikimo ar bet kokio iš jos gauto pranašumo.

4.1.5.1.1. Draudimas įsigyti

(302) Neviršydama savo galimybių pagal Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnį, Vokietija užtikrina, kad iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos įmonė „DB Cargo“ neįsigytų jokių akcijų. Ši nuostata *mutatis mutandis* taikoma bendrovių įsigijimui perduodant turtą.

(303) Šis draudimas įsigyti netaikomas grupės vidaus pardavimui ir restruktūrizavimui.

(304) Įmonė „DB Cargo“ gali įsigyti įmonės akcijų išskirtinėmis aplinkybėmis, gavusi išankstinį Komisijos sutikimą, ypač jei tai būtina siekiant užtikrinti ilgalaikį įmonės „DB Cargo“ gyvybingumą arba dėl kitų svarbių priežasčių, kaip antai valstybės saugumo interesų, pavyzdžiui, vykdydama pirkimą, susijusį su Bundesvero vykdomais pervežimais. Tai nedaro poveikio SESV 346 straipsniui.

4.1.5.1.2. Akcijų pardavimas

(305) Neviršydama savo galimybių pagal Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnį, Vokietija įsipareigoja užtikrinti, kad įmonė „DB Cargo“ parduotų toliau nurodytas akcijas nepriklausomam pirkėjui [...]. Sąvokos „pardavimas“, „perdavimas“ ir „perleidimas“ apima ne tik įmonės akcijų perleidimą, bet ir įmonės turto perleidimą.

a) Akcijų paketų perleidimas toliau nurodytoje terminalo teritorijoje:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Didelio mišriojo vežimo jūra [...] mažumos paketo pardavimas (įskaitant [...] lokomotyvų pardavimą).

c) Logistikos patronuojamųjų įmonių akcijų paketų pardavimas:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Pardavimas vykdomas nediskriminuojant, laikantis ekonominių principų ir rinkos sąlygomis pagrįstų pardavėjų garantijų (toliau – pareiškimai ir garantijos).

(307) Pardavimas bus vykdomas kuo greičiau ir ne vėliau kaip [...]. Pardavimas laikomas įvykusiu tą dieną, kai pasirašoma teisiškai įpareigojanti pirkimo sutartis (toliau – pirkimo–pardavimo sutartis). Jei keliems pirkėjams parduodama dalimis, atitinkama diena bus paskutinės pirkimo–pardavimo sutarties sudarymo diena.

(308) Tačiau pareiga parduoti įmonių akcijas taikoma tik tuo atveju, jei tai daroma ekonomiškai gyvybingomis sąlygomis ir todėl nekelia pavojaus restruktūrizavimo plano sėkmei. Tai reiškia, kad:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) Vokietija, atsižvelgdama į Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnyje nustatytą procedūrą ir, kiek įmanoma, užtikrina, kad įmonė „DB Cargo“ pradėtų pardavimo procedūrą anksti, kad būtų galima laikytis atitinkamų pardavimo terminų.

(310) Atitinkamas įsigyjantis asmuo turi:

a) būti nepriklausomas nuo įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“;

b) turėti finansinių išteklių, patirties ir paskatų, būtinų konkurencingai išlaikyti ir plėtoti įsigytą veiklą ar turtą, ir

c) remiantis Komisijos turima informacija, įsigijimas neturi *prima facie* kelti konkurencijos problemų, taip pat neturėtų kilti pavojus, kad bus vėluojama įgyvendinti įsipareigojimus. Visų pirma turi būti pagrįstai numatoma, kad pirkėjas gaus visus reikiamus teisės aktų leidimus, kad galėtų įsigyti parduodamą veiklą.

(311) Netikėto vėlavimo atveju Komisija, gavusi prašymą, gali sutikti pratęsti pardavimo laikotarpį. Vokietija pateiks prašymą laiku, bet ne vėliau kaip likus dviem savaitėms iki pradinio įgyvendinimo termino pabaigos.

(312) Jei, [...], paaiškėja, kad iki [...] pirmiau minėto pardavimo ar jo dalių neįmanoma atlikti, Vokietija ir įmonė „DB Cargo“ gali pasiūlyti alternatyvias panašaus dydžio priemones konkurencijos iškraipymams apriboti ir pateikti jas Komisijai patvirtinti.

(313) Kol įvyks perdavimas, įmonė „DB Cargo“, deramai veikdama kaip paprastas prekybininkas (*ordentlicher Kaufmann*), turi užtikrinti, kad parduodama veikla tebebūtų ekonomiškai gyvybinga, parduotina ir konkurencinga, bei sumažinti konkurencinio potencialo praradimo riziką. Įmonė „DB Cargo“ visų pirma:

a) nesiims jokių veiksmų, kurie galėtų turėti didelį neigiamą poveikį parduodamos veiklos vertei, valdymui ar konkurencingumui arba pakeisti veiklos pobūdį ir apimtį, jos techninę ar komercinę strategiją ar investicijų politiką;

b) remdamasi esamais verslo planais ir juos vykdydama, skirs arba pasirūpins, kad būtų skirta pakankamai išteklių parduodamam turtui plėtoti;

c) imsis visų pagrįstų priemonių ir, be kita ko, sukurs atitinkamas paskatas (įprastas šiame sektoriuje), kad užtikrintų, jog darbuotojai neišeitų iš parduodamos įmonės, arba inicijuos minėtas priemones ir paskatas ir neįdarbins ar neperkels darbuotojų į likusį įmonės „DB Cargo“ verslą.

4.1.5.2. Konkurencijos stiprinimo priemonės (paslaugų pirkimas)

(314) Vokietija įsipareigoja užtikrinti, kad įmonė „DB Cargo“ vis dažniau pirktų vietinio tolimojo vežimo traukiniais paslaugas iš išorės trečiųjų šalių. Todėl iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos įmonė „DB Cargo“ padidins išorės paslaugų teikėjams tenkančią Vokietijoje per metus paskirtinių tolimojo vežimo traukinių nuvažiuotų kilometrų dalį [...]. Numatoma, kad 2024 m. įmonės „DB Cargo“ traukiniai Vokietijoje iš viso nuvažiuos 27,7 mln. kilometrų. Iš jų 24,4 mln. traukinių nuvažiuotų kilometrų įmonė „DB Cargo“ turėtų užtikrinti naudodama savo paslaugų teikimo išteklius. Numatoma, kad 3,3 mln. traukinių nuvažiuotų kilometrų užtikrins išorės geležinkelio įmonės „DB Cargo“ vardu (paslaugų pirkimas).

(315) 314 konstatuojamojoje dalyje nurodytas tikslas priklauso nuo to, ar bus pasiektas numatomas traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičius paskirtinių traukinių segmente pagal restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijų. Jei veiklos pokyčiai būtų neigiami ir dėl to nepavyktų pasiekti numatyto traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus, tikslas turi būti sumažintas taip: jeigu numatomas traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičius nepasiekiamas [...] % (arba [...] %, žr. 314 konstatuojamąją dalį) ar daugiau, subrangos pareiga neatsiranda. Kitais atvejais subrangos pareiga mažėja proporcingai, pvz., jei per kalendorinius metus pasiekiama tik [...] % numatytų traukinių nuvažiuotų kilometrų, ne mažiau kaip [...] % turi būti užsakoma iš išorės. Šiuo mechanizmu užtikrinama, kad, jei įmonės „DB Cargo“ tolimojo susisiekimo traukinių segmente metinis vidaus tolimojo susisiekimo traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičius būtų mažesnis, būtų galima išvengti didesnio esamų traukinių važiavimo be krovinio (*Leerlauf*), taigi ir tolesnio pelningumo sumažėjimo.

(316) Šis paslaugų pirkimas vykdomas rinkos reikalavimus atitinkančiu būdu pagal toliau nurodytus pagrindinius principus:

a) paslaugų teikėjas turi būti pasirenkamas remiantis ekonominiais principais ir nediskriminuojant. Sutartys su paslaugų teikėjais sudaromos remiantis komerciniais kriterijais.

Visų pirma paslaugų teikėjas turi atitikti visus įmonės „DB Cargo“ klientų keliamus kokybės reikalavimus;

b) įmonė „DB Cargo“ ketina kviesti tinkamus tiekėjus visoje ES dėl didesnių paslaugų pirkimo paketų ir stengsis gauti bent du pasiūlymus pirmame etape, jei numatoma subrangos sutartis gali būti sudaryta su daugiau nei vienu tinkamu tiekėju. Siekiant užtikrinti skaidrumą, nelaimėję(s) konkurso dalyvis (-iai) bus tinkamai informuotas (-i), o jų pasiūlymo atmetimas bus tinkamai pagrįstas. Ankstesniame sakinyje nurodytos pareigos taikomos tik pasiūlymą pateikusiems tiekėjams;

c) paslaugų teikėjas turi būti jau įsitvirtinęs arba potencialiai efektyvus, nepriklausomas konkurentas, turintis finansinių lėšų ir patvirtintos patirties, kad galėtų teikti tolimojo nuotolio vidaus vežimo paskirtiniais traukiniais paslaugas. Sutartis sudaroma taikant įprastus rinkos reikalavimus, t. y. įmonė „DB Cargo“ turi teisę atmesti prašymą dėl tokių priežasčių, kaip nepakankama kompetencija, nepakankamas patikimumas, nepakankami finansiniai ištekliai arba atitikties sumetimai;

d) jei paslaugų teikėjas nesugebės arba nebegalės teikti sutartinių paslaugų, įmonė „DB Cargo“ likusiam laikotarpiui paskirs jo teisių perėmėją pagal šio įsipareigojimo sąlygas. Jei ir tai neįmanoma, likusį laikotarpį sutartinės paslaugos gali būti teikiamos ir savarankiškai.

4.1.5.3. Produkcijos apimties viršutinė riba

(317) Iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos įmonė „DB Cargo“ neviršys 2023 m. vidaus vežimo apimties, matuojamos krovinių vežimo geležinkeliais tonkilometriais. 2022 m. įmonė „DB Cargo“, naudodama savo paslaugų teikimo išteklius, Vokietijoje pasiekė 58,9 mlrd. tonkilometrių. 2023 m. paslaugų apimtis sumažėjo iki 51,2 mlrd. tonkilometrių.

4.1.5.4. Lokomotyvų pardavimas

(318) Vokietija užtikrina, kad įmonė „DB Cargo“ toliau nurodytomis sąlygomis dalį savo lokomotyvų parduos nepriklausomam pirkėjui:

a) siekdama užtikrinti įsipareigojimo pirkti paslaugas (žr. 4.1.5.2 skirsnį) įgyvendinimą, įmonė „DB Cargo“ paslaugų teikėjo (-ų) prašymu parduos [...] lokomotyvus iš paskirtinių traukinių sektoriaus paslaugų teikėjui (-ams). Jei veiklos pirkimo tikslas sumažinamas dėl to, kad nepasiektas numatytas traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičius (žr. 315 konstatuojamąją dalį), parduodamų lokomotyvų skaičius atitinkamai koreguojamas;

b) atsižvelgiant į nustatytą vežimo apimties ribą (žr. 317 konstatuojamąją dalį), įmonė „DB Cargo“ parduos [...] lokomotyvus nepriklausomiems pirkėjams. Daroma prielaida, kad bus įgyvendintas pažadėtas vežimo sumažinimas [...];

c) lokomotyvai turi būti parduoti iki [...], bet tik tiek, kiek įprastomis rinkos sąlygomis (nustatytomis remiantis bendraisiais vertinimo metodais) už juos galima gauti bent [...];

d) jei restruktūrizavimo laikotarpiu paaiškės, kad iki [...] visų arba dalies pirmiau minėtų lokomotyvų nebus įmanoma parduoti, Vokietija ir įmonė „DB Cargo“ gali pasiūlyti alternatyvias panašaus dydžio ar poveikio priemones konkurencijos iškraipymams apriboti ir pateikti jas Komisijai patvirtinti.

4.1.5.5. Įsipareigojimams taikomos bendrosios ir baigiamosios nuostatos

(319) Vokietija nekeis pagrindinių restruktūrizavimo plano elementų ir dabartinių įsipareigojimų be išankstinio Komisijos pritarimo.

(320) Vokietija šiuos įsipareigojimus prisiima tik Komisijos atžvilgiu ir tik šios procedūros tikslais (SA.50952). Trečiosios šalys iš šių įsipareigojimų negali kildinti jokių teisių į konkrečius Vokietijos, įmonė „DB AG“ ir (arba) įmonės „DB Cargo“ veiksmus.

(321) Atsižvelgdama į savo galimybes pagal bendrovių teisę, Vokietija užtikrina, kad restruktūrizavimo planas, įskaitant visus įsipareigojimus pagal nurodytą grafiką, būtų visiškai įgyvendintas.

(322) Kai tam tikriems įsipareigojimams terminas nėra nustatytas, jie turi būti įgyvendinami nepagrįstai nedelsiant.

(323) Prireikus Komisija, gavusi tinkamai pagrįstą Vokietijos prašymą, gali įsipareigojimuose arba restruktūrizavimo plane nustatytus terminus pratęsti arba, esant išskirtinėms aplinkybėms, atsisakyti vieno ar daugiau tuose įsipareigojimuose arba restruktūrizavimo plane nustatytų įsipareigojimų ir sąlygų ir juos iš dalies keisti arba pakeisti. Jei Vokietija prašo terminą pratęsti, tinkamai pagrįstas prašymas turi būti pateiktas Komisijai ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki atitinkamo termino pabaigos.

4.1.5.6. Pažanga parduodant akcijas ir lokomotyvus

(324) Kaip nurodyta 305 konstatuojamosios dalies a punkte, įmonių grupė „DB Cargo“ planuoja parduoti toliau nurodytus terminalų teritorijose veikiančių subjektų akcijų paketus:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) Akcijų paketų terminalų teritorijose pardavimas arba [...] šiuo metu yra pasiekęs įvairius etapus, apie kuriuos Vokietija paskutinį kartą pranešė 2024 m. lapkričio 21 d., visų pirma šiuos etapus:

a) […].

b) dėl pardavimo terminalo teritorijoje, visų pirma:

1. […];

2. […];

3. […];

4. […];

5. […].

c) dėl logistikos patronuojamųjų įmonių, visų pirma:

1. […];

2. […];

3. […] ([101]), […] ([102]);

4. […].

(326) Remiantis Vokietijos pateikta informacija, įmonės, kurių akcijų paketus įmonių grupė „DB Cargo“ parduoda įvairiose valstybėse narėse, yra gyvybingos įmonės vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu. 30 lentelėje pateiktos 2021 m., 2022 m. ir 2023 m. atitinkamų įmonių, daugiausia įsikūrusių Vokietijoje, gautos pajamos, iš viso ne mažiau kaip [...] EUR neatskaičius mokesčių.

*30 lentelė*

**Atskirų įmonių uždirbtos pajamos**

*(mln. EUR (suapvalinta))*

| | | 2021 m. | 2022 m. | 2023 m. |
|---|---|---|---|---|
| […] | […] | […] | […] | […] |
| | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |

([101]) […]
([102]) […]

*(mln. EUR (suapvalinta))*

| | | 2021 m. | 2022 m. | 2023 m. |
|---|---|---|---|---|
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] | […] | […] | […] | […] |
| […] ([1]) | […] | […] | […] | […] |
| | […] | […] | […] | […] |

([1]) […].
*Šaltinis: Vokietijos pareiškimas.*

(327) Parduodami [...] lokomotyvai (318 konstatuojamoji dalis) bus iš esamo įmonės „DB Cargo“ riedmenų parko ir, Vokietijos teigimu, yra modernūs, vertingi ir prižiūrimi pagal galiojančias gaires. Lokomotyvai bus suskirstyti į tris grupes: i) standartiniai nacionaliniai elektrovežiai, ii) didelio našumo nacionaliniai elektrovežiai ir iii) modernūs sąveikūs elektrovežiai.

## 5. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

(328) Šiame skirsnyje vertinama, ar tiriamos priemonės yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ir, jei taip, ar jos yra nauja pagalba. Jame taip pat vertinama, ar jos yra teisėtos ir ar jos gali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka.

### 5.1. Valstybės pagalbos buvimas

(329) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „[i]šskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(330) Vadinasi, kad pagal šią nuostatą įmonei skirta priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, turi būti įvykdytos visos šios sąlygos: i) priemonė turi būti priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybinių išteklių; ii) ja turi būti suteikiamas pranašumas pagalbą gaunančiai įmonei; iii) tas pranašumas turi būti atrankusis ir iv) priemone turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir turi būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

(331) Dėl Vokietijos pateikto argumento, kad nagrinėjamos priemonės susijusios su vidaus santykiais viename ekonominiame vienete, kuriam vadovauja įmonė „DB AG“ (žr. 102–104 konstatuojamąsias dalis), reikia priminti, kad pagal valstybės pagalbos teisę pervedimai viešosios grupės viduje gali būti laikomi valstybės pagalba, jei, pavyzdžiui, patronuojančioji įmonė perduoda išteklius savo patronuojamajai įmonei, net jei ekonominiu požiūriu jos sudaro vieną įmonę ([103]). Taigi tai, kad tam tikros tiriamos priemonės susijusios su įmonės „DB AG“ vadovaujamos grupės vidaus santykiais, netrukdo šių priemonių vertinti pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

([103]) Žr. Komisijos pranešimo dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1) 49 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją. Taip pat žr. 2015 m. birželis 25 d. Bendrojo Teismo sprendimą *SACE ir SACE BT / Komisija*, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Be to, kaip nurodyta 10, 15, 23–38 konstatuojamosiose dalyse, įmonė „DB Cargo“ yra įsteigta kaip akcinė bendrovė (*Aktiengesellschaft*), turinti turto, darbuotojų ir priemonių, kad galėtų teikti atlygintinas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas geografinėse rinkose, kuriose ji veikia. Įmonė „DB Cargo“ savo veiklą valdo savarankiškai, t. y. pati priima sprendimus dėl savo komercinės, rinkodaros ir strateginės politikos nepriklausomai nuo įmonės „DB AG“ veiklos. Įmonė „DB Cargo“ turi savo klientus, kurie yra būdingi krovinių vežimo geležinkeliais sektoriui ir skiriasi nuo keleivių vežimo paslaugų pirkėjų. Be to, įmonė „DB Cargo“ sunkumai kyla dėl jos pačios veiklos ir yra būdingi šiai veiklai (žr. 449 konstatuojamąją dalį ir toliau). Panašiomis aplinkybėmis Komisija jau yra nusprendusi, kad didesnei geležinkelių grupei priklausanti krovinių vežimo geležinkeliais bendrovė yra atskira įmonė Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių taikymo tikslais ([104]).

(333) Vadinasi, „DB Cargo“ yra įmonė SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo tikslu. Jei nustatoma, kad tiriamomis priemonėmis įmonei „DB Cargo“ suteikiamas ekonominis pranašumas, jos yra palankios įmonei, kuri yra jų gavėja.

5.1.1. *Valstybinių išteklių naudojimas*

(334) Tik iš valstybinių išteklių tiesiogiai ar netiesiogiai suteiktas pranašumas gali būti laikomas valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([105]). Valstybiniai ištekliai apima visus viešojo sektoriaus ([106]) išteklius, įskaitant valstybių vidaus subjektų ([107]) išteklius, ir tam tikromis aplinkybėmis – privačių įstaigų išteklius. Valstybinių įmonių ištekliai taip pat yra valstybiniai ištekliai, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, nes valstybė gali nurodyti, kaip naudoti šiuos išteklius ([108]), taip pat dėl to, kad dėl valstybinės įmonės nuostolio ar pelno sumažėja arba padidėja valstybiniai ištekliai.

(335) Įmonė „DB AG“ visiškai priklauso Vokietijos valstybei (11–13 konstatuojamosios dalys). Įmonė „DB ML“ visiškai priklausė įmonei „DB AG“ iki jos prijungimo prie įmonės „DB AG“ (14 konstatuojamoji dalis). Todėl įmonės „DB AG“ ištekliai yra, o įmonės „DB ML“ ištekliai buvo, valstybiniai ištekliai, taigi 1, 2 ir 3 priemonės finansuojamos iš valstybinių išteklių. Kadangi 4 priemonė finansuojama iš viešosios įstaigos BEV išteklių (77 konstatuojamoji dalis), ji taip pat finansuojama iš valstybinių išteklių.

(336) Todėl tolesniuose skirsniuose Komisija vertins, ar tiriamos priemonės yra priskirtinos valstybei ir, jei taip, ar jomis įmonei „DB Cargo“ suteikiamas atrankusis pranašumas. Jei šios sąlygos tenkinamos, Komisija vertins, ar atitinkamos priemonės gali iškraipyti konkurenciją arba kelti tokį pavojų ir daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių.

5.1.2. *Priskirtinumas valstybei*

(337) Siekiant nustatyti, ar valstybei galima priskirti priemonę, suteiktą per valstybines įmones, būtina nustatyti, ar valdžios institucijos gali būti laikomos vienaip ar kitaip dalyvavusiomis priimant priemonę. Išvadą apie galimybę pagalbos priemonę, kurios ėmėsi valstybinė įmonė, priskirti valstybei galima daryti iš visų įrodymų, išplaukiančių iš konkretaus atvejo aplinkybių ir konteksto, kuriam esant ši priemonė buvo priimta ([109]).

([104]) 2005 m. kovo 2 d. Komisijos sprendimas C(2004) 3955 *final* byloje N 386/2004 – Prancūzija – Pagalba „Fret SNCF“ restruktūrizavimui (OL C 172, 2005 7 12, p. 3), 133–135 ir 146 konstatuojamosios dalys.

([105]) 1978 m. sausio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25 ir 26 punktai; 1996 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Air France / Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63 punktas.

([106]) 1996 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Air France/Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 56 punktas.

([107]) 1987 m. spalio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija / Komisija*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17 punktas; 2002 m. kovo 6 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Territorio Histórico de Álava ir kt. / Komisija*, sujungtos bylos T-92/00 ir T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, 57 punktas.

([108]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija / Komisija (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 38 punktas. Taip pat žr. 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Graikija / Komisija*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, 53 ir 54 punktus, 2003 m. gegužės 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija ir SIM 2 Multimedia SpA / Komisija*, sujungtos bylos C-328/99 ir C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, 33 ir 34 punktus, ir 2020 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Comune di Milano / Komisija*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 31 ir 34 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją.

([109]) 2021 m. kovo 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Italija*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 59 ir 60 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija.

(338) Šiuo klausimu negalima reikalauti, kad remiantis tiksliu nurodymu būtų įrodyta, jog valdžios institucijos konkrečiai skatino valstybinę įmonę taikyti atitinkamą pagalbos priemonę. Ypač svarbus bet koks įrodymas, kuriuo konkrečiu atveju parodomas arba valdžios institucijų dalyvavimas priimant priemonę, arba nedalyvavimo tikimybės nebuvimas, taip pat atsižvelgiant į priemonės apimtį, turinį ar ja nustatytas sąlygas, arba valdžios institucijų nedalyvavimas priimant tą priemonę ([110]).

(339) Įrodymai, patvirtinantys išvadą, kad priemonė priskirtina valstybei, taip pat apima aplinkybę, kad atitinkama valstybinė įmonė negalėjo priimti ginčijamo sprendimo, neatsižvelgdama į viešosios valdžios institucijų reikalavimus ar jų duotus nurodymus; valstybinės įmonės integracija į viešosios valdžios institucijų struktūras; šios įmonės veiklos pobūdis ir jos vykdymas rinkoje įprastomis konkurencijos su privačiais ūkio subjektais sąlygomis; įmonės teisinis statusas, taip pat valdžios institucijų vykdomos priežiūros lygis ([111]).

5.1.2.1. Įmonės „DB Cargo“ metinių nuostolių kompensavimas pagal pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą (toliau – 1 priemonė)

(340) Komisija pažymi, kad įmonė „DB AG“ (o iki susijungimo su „DB AG“ ir įmonė „DB ML“) yra valstybinės įmonės, pagal privatinę teisę įregistruotos kaip akcinės bendrovės. Akcinės bendrovės valdyba yra nepriklausoma nuo stebėtojų tarybos ir visuotinio susirinkimo ([112]). Tai reiškia, kad visuotinis susirinkimas iš esmės negali duoti nurodymų valdybai. Tačiau, kaip ne kartą yra nusprendę Sąjungos teismai, vien tai, kad valstybinė įmonė buvo įsteigta kaip bendrosios teisės kapitalo bendrovė, atsižvelgiant į autonomiją, kurią jai gali suteikti ši teisinė forma, negali būti laikoma pakankama paneigti, kad tokios bendrovės nustatyta priemonė priskirtina valstybei. Tai, kad padėtis kontroliuojama, ir faktinės galimybės, jog turima dominuojančia įtaka bus iš tiesų pasinaudota, praktiškai neleidžia iškart atmesti bet kokios galimybės tokios bendrovės priimtą priemonę priskirti valstybei ir pavojaus, kad valstybės pagalbai taikomos Sutarties taisyklės bus apeitos, nors pats valstybinės įmonės teisinis statusas yra vienas rodiklių, konkrečiu atveju padedančių nustatyti, ar valstybė įsikišo, ar ne ([113]). Nagrinėjamomis aplinkybėmis negalima atmesti galimybės, kad valstybė, turėdama atstovus stebėtojų taryboje, kurios pusę narių skiria akcininkas, galėtų netiesiogiai daryti įtaką valdybos sprendimams. Pagal Vokietijos akcinių bendrovių (*Aktiengesellschaften*) teisės aktus, valdybą renka stebėtojų taryba, kurios nariai nėra saistomi akcininkų nurodymų. Tačiau Komisija pažymi, kad yra požymių, jog kai kurie stebėtojų tarybos nariai taip pat gali būti saistomi pareigos valstybei. Taip yra tuo atveju, kai valstybė, kaip akcininkė, į stebėtojų tarybą skiria parlamento narius arba vyriausybės atstovus (pavyzdžiui, atitinkamų ministerijų valstybės sekretorius ir vadovus). Šie stebėtojų tarybos nariai taip pat turi pareigą arba stiprią paskatą veikti valstybės naudai transporto politikos ir su biudžetu susijusiais įmonės „DB AG“ klausimais (96 konstatuojamosios dalies b punkto 2 papunktis).

(341) Be to, kadangi įmonė „DB AG“ yra visiškai valdoma valstybės (11 konstatuojamoji dalis), Vokietijos Federacinė Respublika, kaip vienintelė akcininkė, gali pati priimti visus sprendimus „DB AG“ visuotiniame susirinkime ir taip daryti (išimtinę ) įtaką įmonės „DB AG“ strateginei orientacijai. Be to, Komisija pažymi, kad Vokietijos Federacinė Respublika, būdama vienintele akcininke visuotiniame susirinkime, gali daryti (išimtinę) įtaką įmonės „DB AG“ stebėtojų tarybos, kuri savo ruožtu renka įmonės „DB AG“ valdybą, rinkimams. Taigi Vokietija gali daryti netiesioginę įtaką įmonės „DB AG“ valdybos priimamiems valdymo sprendimams, susijusiems ir su „DB AG“ patronuojamosiomis įmonėmis, be kita ko, įmone „DB Cargo“ ir iki 2016 m. įmone „DB ML“, net jei atrinkti stebėtojų tarybos nariai, griežtai vertinant, nėra valstybės atstovai.

([110]) 2021 m. kovo 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Italija*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 60 ir 61 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija.

([111]) 2021 m. kovo 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Italija ir kt.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 62 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

([112]) Žr. Akcinių bendrovių įstatymo 76 straipsnio 1 dalį.

([113]) 2020 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Comune di Milano / Komisija*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 49 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

(342) Dauguma įmonės „DB AG“ stebėtojų tarybos narių nėra valstybės atstovai. Tačiau įmonės „DB AG“ stebėtojų taryboje yra trys valstybės atstovai, kuriuos tiesiogiai paskyrė trys su įmonės „DB AG“ priežiūra susijusios ministerijos (Transporto ministerija, Ekonomikos reikalų ministerija, Finansų ministerija), taip pat du federalinio parlamento nariai.

(343) Be to, pagal Akcinių bendrovių įstatymo 293 straipsnio 2 dalį, dviejų akcinių bendrovių kontrolės ir (arba) pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą trijų ketvirtadalių balsų dauguma turi patvirtinti kiekvienas visuotinis susirinkimas. Vokietija tvirtina, kad pagal šią nuostatą valstybė pritarė, jog įmonės „DB AG“ ir „DB Cargo“ sudarytų pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą. Šiuo atžvilgiu, nors 2012 m. PNPS buvo sudarytas ne tiesiogiai įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“, o įmonių „DB ML“ ir „DB Cargo“, reikia pažymėti, kad sudarant tą PNPS galiojo įmonių „DB AG“ ir „DB ML“ kontrolės bei pelno ir nuostolių perdavimo susitarimas (žr. 45 konstatuojamąją dalį). Šiuo atžvilgiu Vokietija patvirtina, kad iki 2016 m., kai įmonė „DB ML“ perdavė PNPS įmonei „DB AG“, egzistavo PNPS grandinė su skirtingo lygio teisėmis, kurios viršuje buvo įmonė „DB AG“, įmonė „DB Cargo“ buvo galutinai paveikta patronuojamoji įmonė, o įmonė „DB AG“ – galutinai paveikta patronuojančioji įmonė (47 konstatuojamoji dalis). Valstybės pareigūnų dalyvavimas sudarant PNPS taip pat susijęs su Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnio 2 dalies nuostatų taikymu kartu su 65 straipsnio 3 dalimi, pagal kurias sudarant valstybės valdomų bendrovių kontrolės susitarimus reikalingas atitinkamo ministro pritarimas (107 konstatuojamoji dalis). Kadangi Komisijos nagrinėtame PNPS yra kontrolės elementas, atitinkamas ministras turėjo pritarti šio susitarimo sudarymui.

(344) Kalbant apie 2012 m. sudarytą PNPS, Komisija pažymi, kad iš pradžių buvo nustatyta jo minimali penkerių metų trukmė. Pasibaigus pradiniam penkerių metų laikotarpiui, kiekvienų finansinių metų pabaigoje jis buvo automatiškai pratęsiamas dar vieniems metams, nebent viena iš dviejų šalių nuspręstų jį nutraukti, o tai įvyko 2024 m. (žr. 51 konstatuojamąją dalį). PNPS nebuvo nustatyta viršutinė riba, kiek nuostolių gali padengti įmonės „DB Cargo“ patronuojančioji įmonė. Todėl įmonių „DB ML“ ir „DB Cargo“ PNPS galėjo turėti įtakos įmonės „DB AG“ biudžetui dėl įmonių „DB AG“ ir „DB ML“ sudaryto pelno ir nuostolių perdavimo susitarimo. Po įmonių „DB ML“ ir „DB AG“ susijungimo įmonės „DB Cargo“ nuostoliai turėjo tiesioginį poveikį įmonei „DB AG“.

(345) Komisija patvirtina sprendime pradėti procedūrą padarytą preliminarią išvadą, kad sprendimas sudaryti PNPS priskirtinas Vokietijos valstybei. Atsižvelgiant į tai, kokį poveikį toks neribotas susitarimas galėjo turėti valstybės valdomos įmonės „DB AG“ biudžetui, sprendimas 2012 m. sudaryti PNPS turi būti laikomas strateginiu įmonių „DB AG“, „DB ML“ ir „DB Cargo“ atžvilgiu. Nagrinėjamo PNPS strateginę svarbą patvirtina ir oficialaus pritarimo reikalavimai, taikomi pelno ir nuostolių perdavimo susitarimams, turintiems kontrolės aspektą. Mažai tikėtina, kad Vokietijos valstybė nedarė įtakos įmonės „DB AG“ sprendimų priėmimo procesui, susijusiam su tokiais strateginiais sprendimais, arba kad valstybė nežinojo ir nedalyvavo priimant sprendimą, kuris galėjo lemti labai didelę įmonės „DB AG“ finansinę naštą. Ši įtaka visų pirma daroma per stebėtojų tarybą ir visuotinį susirinkimą, taip pat per tiesioginius aukšto rango valstybės atstovų ir įmonės „DB AG“ vadovybės ryšius.

(346) Visų pirma, pagal Vokietijos bendrovių teisę reikalaujama, kad PNPS pritartų susitariančiųjų šalių akcininkai. Taigi teisiškai galiojančio įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ (ir atitinkamai įmonių „DB AG“ ir „DB ML“) PNPS negalima paaiškinti kitaip, kaip tik tiesioginiu valstybės atstovo, atsakingo už valstybės akcijų paketą atitinkamose bendrovėse, dalyvavimu. Be to, 2016 m. valstybės atstovas, kaip vienintelis įmonės „DB AG“ akcininkas, tiesiogiai pritarė įmonių „DB AG“ ir „DB ML“ susijungimui, kaip reikalaujama pagal Vokietijos bendrovių teisę. Susijungus įmonėms „DB ML“ ir „DB AG“, visos įmonės „DB ML“ teisės ir įsipareigojimai, įskaitant 2012 m. PNPS (tarp įmonių „DB ML“ ir „DB AG“), buvo perduoti įmonei „DB AG“, todėl įmonės „DB Cargo“ faktiniai ir būsimi nuostoliai turėjo tiesioginį poveikį įmonei „DB AG“. Susijungimas įvyko likus keliems mėnesiams iki 2012 m. PNPS penkerių metų laikotarpio pabaigos, o PNPS vėliau buvo automatiškai pratęstas neribotam laikui su galimybe įmonėms „DB AG“ arba „DB Cargo“ jį kasmet nutraukti.

(347) Remiantis jurisprudencija, tam tikromis aplinkybėmis galima manyti, kad atitiktis SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytoms keturioms sąlygoms gali būti vertinama kitu metu nei tada, kai įsigalioja konkreti priemonė ([114]). Atsižvelgiant į Komisijos išvadas dėl ekonominio pranašumo buvimo (žr. 393–411 konstatuojamąsias ), į klausimą, ar Vokietijos valstybė dalyvavo priimant sprendimus dėl PNPS sudarymo ir pratęsimo nuo 2012 m., ar tik vėliau, galima neatsakyti. Svarbiau yra tai, kad, kai buvo įvykdytos visos valstybės pagalbos buvimo sąlygos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, PNPS tebegaliojo dėl, Komisijos nuomone, valstybės daromos įtakos.

(348) Šiuo atžvilgiu ilgainiui ėmė rastis papildomų priskirtinumo rodiklių. Kalbant apie priemonės apimtį, kadangi Vokietijai visiškai priklausė atitinkamos bendrovės, mažai tikėtina, kad Vokietija nepastebėjo pagal PNPS kompensuojamų nuostolių pasikartojimo ir jų dydžio (žr. 5 lentelę, 53 konstatuojamąją dalį), ypač nuo 2019 m., kai metiniai nuostoliai beveik dvigubai viršijo atitinkamai 2015 m., 2016 m. ir 2017 m. užregistruotus nuostolius, o 2020 m. išaugo iki 870 mln. EUR. Atsižvelgiant į tai, kad nuostoliai, kuriuos reikėjo padengti pagal PNPS, kartojosi ir buvo dideli, mažai tikėtina, kad Vokietijos valstybė nedalyvavo priimant sprendimus dėl šio susitarimo atnaujinimo. Veikiau tikėtina, kad Vokietijos valstybė pasinaudojo savo dominuojančia įtaka įmonei „DB AG“ siekdama užtikrinti, kad pagal PNPS ir toliau būtų remiama įmonė „DB Cargo“, nepaisant didėjančių nuostolių, kuriuos dėl PNPS patyrė įmonė „DB AG“. Visų pirma, nors kasmetinis PNPS pratęsimas buvo automatinis, jis reiškė konkrečius ir vis svarbesnius sprendimus toliau remti įmonę „DB Cargo“, nepaisant besikaupiančių nuostolių. Komisija mano, kad mažai tikėtina, jog įmonės „DB AG“ vadovybė būtų galėjusi nutraukti šią paramą, ypač atsižvelgiant į didėjančius nuostolius, dėl kurių PNPS tapo dar svarbesnis siekiant išlaikyti įmonės „DB Cargo“ finansinį gyvybingumą.

(349) Tuo, kad Vokietijos valstybė nedalyvavo priimant faktinį sprendimą dėl PNPS pratęsimo, dar sunkiau patikėti atsižvelgiant į įmonės „DB Cargo“ veiklos pobūdį ir jos svarbą valdžios institucijoms, turint omenyje, kad pagal nusistovėjusią jurisprudenciją pagalbos gavėjo veiklos pobūdis yra priskirtinumo rodiklis ([115]).

(350) Nepaisant to, kad 2007 m. buvo liberalizuota krovinių vežimo geležinkeliais rinka, įmonė „DB Cargo“ ir toliau vaidino svarbų vaidmenį šioje rinkoje, ypač kečiamo sąstato prekinių traukinių segmente, kuriame jai vis dar tenka maždaug 90 % rinkos (33 konstatuojamoji dalis). Kaip pripažįsta Vokietija (33 konstatuojamoji dalis), KSPT segmentas keletą metų iš eilės buvo nuostolingas, todėl be subsidijų nebuvo patrauklus naujiems rinkos dalyviams (žr. 466 ir tolesnes konstatuojamąsias dalis dėl KSPT segmento svarbos ir 587–589 konstatuojamąsias dalis dėl planuojamos valstybės paramos šiam sektoriui).

(351) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad krovinių vežimo geležinkeliais veikla yra strategiškai svarbi federalinės vyriausybės transporto politikai, nes padeda pereiti nuo kelių prie geležinkelių transporto, ir yra svarbi užtikrinant daugelio vartotojams ir pramonei būtinų prekių tiekimo saugumą ([116]). Konkrečiai Vokietijoje vežimas keičiamo sąstato traukiniais sudaro apie ketvirtadalį krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų. Tai svarbus visos šalies logistikos grandinių elementas ir atlieka svarbų vaidmenį jungiant daugelį svarbių pramonės objektų. Be to, vežimas keičiamo sąstato traukiniais padeda kitoms krovinių vežimo geležinkeliais rūšims, pavyzdžiui, mišriajam vežimui ir paskirtiniams traukiniams, todėl reikšmingai prisideda prie geležinkelių konkurencingumo kitų transporto rūšių atžvilgiu, o tai taip pat padeda mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro ir siekti klimato tikslų. Dėl šių priežasčių Vokietija nuo 2020 m. ėmėsi finansuoti sektorinės pagalbos KSPT sektoriui schemas ([117]).

([114]) 2012 m. vasario 13 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Budapesti Erőmű Zrt / Komisija*, T-80/06 ir T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, 55 ir 67 punktai ir 2014 m. balandžio 30 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Dunamenti Erőmű Zrt / Komisija*, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, 66 punktas, patvirtintas 2015 m. spalio 1 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Electrabel SA ir Dunamenti Erőmű Zrt / Komisija*, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzija / Komisija (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 56 punktas.

([116]) Žr. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, "Masterplan Schienengüterverkehr", 2017 m. birželio 23 d., https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (žiūrėta 2024 m. lapkričio 15 d.).

([117]) Žr. 2020 m. lapkričio 4 d. Sprendimo C(2020) 7533 *final* 3–5 konstatuojamąsias dalis ir 2024 m. gegužės 21 d. Sprendimo C(2024) 3488 *final* 4–8 konstatuojamąsias dalis.

(352) Todėl, nepaisant prastų finansinių rezultatų, vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais sektorius yra labai svarbus Vokietijos krovinių vežimui geležinkeliais, taip pat ir Vokietijos pramonei, ir labai svarbus perėjimui prie kitų transporto rūšių. Įmonės „DB Cargo“ vaidmuo Vokietijos ekonominei ir aplinkosaugos politikai, nes ji yra vienas iš pagrindinių transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir šalies pramonės patrauklumo skatinimo veiksnių, yra papildomas PNPS priskirtinumo rodiklis, nes mažai tikėtina, kad Vokietijos valstybė nebūtų teikusi finansinės paramos įmonei per PNPS, ypač nuo to momento, kai įmonės „DB Cargo“ nuostoliai, jei jų nebūtų padengusi patronuojančioji įmonė, būtų sukėlę sunkumų ir grėsmę įmonės veiklos tęstinumui ([118]).

(353) Šiomis aplinkybėmis Komisija taip pat pažymi, kad įmonės „AB GD“ strateginiuose dokumentuose („Oliver Wyman“ tyrimo ataskaitoje) nurodoma įmonės „DB Cargo“, kaip valstybinės įmonės, „ypatinga atsakomybė“ už daugiau kaip 17 000 darbuotojų Vokietijoje (2018 m.) (taip pat žr. 397 konstatuojamąją dalį).

(354) Komisija daro išvadą, kad 1 priemonė, t. y. įmonės „DB Cargo“ nuostolių padengimas pagal PNPS tiek pradiniu jos galiojimo laikotarpiu, tiek po automatinio pratęsimo iki jos nutraukimo, kuris šiuo metu numatytas 2024 m. gruodžio 31 d., yra priskirtina Vokietijos valstybei.

5.1.2.2. Grupės vidaus paslaugų kainodara (2 priemonė) ir palankios DB iždo paskolų finansavimo sąlygos (3 priemonė)

(355) Išnagrinėjusi Vokietijos ir suinteresuotųjų šalių pateiktus argumentus ir įrodymus, Komisija negali patvirtinti savo preliminarios išvados, kad 2 ir 3 priemonės priskirtinos valstybei.

(356) Priešingai nei teigia skundo pateikėjas, vien to, kad įmonė „DB Cargo“ visiškai priklauso įmonei „DB AG“ ir, *in fine*, valstybei, nepakanka norint įrodyti, kad 2 ir 3 priemonės priskirtinos Vokietijos valstybei.

(357) Įmonės „DB AG“ ir „DB Cargo“ įsteigtos pagal privatinę teisę kaip akcinės bendrovės, todėl valdyba yra nepriklausoma nuo stebėtojų tarybos ir visuotinio susirinkimo. Priešingai nei strateginiai sprendimai, pavyzdžiui, tokios sutarties, kaip PNPS, sudarymas, grupės vidaus paslaugų sutarčių sudarymas arba grupės vidaus paskolų teikimas yra įprastos kasdienės veiklos sandoriai. Labai mažai tikėtina, kad valstybė, veikdama kaip akcininkė per savo atstovus stebėtojų taryboje, galėtų atidžiai stebėti tokius sandorius ir daryti jiems įtaką, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad faktinis valstybės atstovavimas įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ valdymo organuose yra ribotas.

(358) Įmonės „DB AG“ valdybos darbo tvarkos taisyklėse paskolų ėmimas grupės viduje aiškiai neįtrauktas į klausimų, dėl kurių reikalingas „DB AG“ valdybos sprendimas arba „DB AG“ stebėtojų tarybos pritarimas, sritį (17, 20 ir 22 konstatuojamosios dalys). Analogiškai pagal įmonės „DB Cargo“ valdybos darbo tvarkos taisykles paskolų įmonėms „DB AG“ ir „DB Finance B.V.“ ėmimas aiškiai neįtrauktas į priemonių, kurioms reikalingas įmonės „DB AG“ (t. y. akcininko) valdybos pritarimas, sąrašą. Minėtose darbo tvarkos taisyklėse niekaip neminimi grupės vidaus paslaugų susitarimai, todėl jų sąlygas nustato žemesnio lygmens vadovai. Taigi, skirtingai nei pasirašant PNPS, pasirašant įmonių vidaus susitarimus dėl grupės viduje teikiamų paslaugų ar paskolų sutarčių, tokius kaip šiame tyrime nagrinėjami susitarimai, nereikėjo nei atitinkamų įmonių akcininko, nei stebėtojų tarybos, nei valdybos dalyvavimo.

([118]) Tuo klausimu žr. 2023 m. rugsėjo 13 d. Bendrojo Teismo sprendimo *ITD ir Danske Fragtmænd / Komisija*, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, 86–96 ir 104–107 punktus.

(359) Galimas 2 ir 3 priemonių finansinis poveikis įmonės „DB AG“ biudžetui, kuris, pasak skundo pateikėjo, yra papildomas priskirtinumo rodiklis, turi būti vertinamas reliatyviai. Pirma, kalbant apie grupės vidaus paslaugų sutartis, Vokietija teisingai teigia, kad kai kurios paslaugos buvo teikiamos visos grupės interesais. Antra, atsižvelgdama į skundo pateikėjo teiginius, Komisija įvertino 3 priemonę sudarančių paskolų svarbą, atsižvelgdama į svarbesnius santykinės svarbos paskolos davėjui ir paskolos gavėjui rodiklius, kaip antai bendri grupės refinansavimo poreikiai, ir įmonės „DB Cargo“ apyvartą, neatsižvelgdama į gerokai didesnę įmonės „DB AG“ biudžeto sumą, kurią nurodo skundo pateikėjas. Aštuonių 2013–2019 m. paskolų vertė 2019 m. gruodžio 31 d. iš viso sudaro maždaug 2,1 mlrd. EUR. Savo ruožtu įmonės „DB Finance“ įsipareigojimai 2019 m. sudarė tik 23,3 mlrd. EUR, t. y. buvo devynis kartus didesni nei per vienus metus. Dar svarbiau tai, kad paskolos gavėjo požiūriu bendra įmonės „DB Cargo“ apyvarta 2013–2019 m. sudarė 23,8 mlrd. EUR, t. y. vienuolika kartų daugiau nei paskolų sumos, o vidaus skolinimasis įmonių grupėje DB nėra atsitiktiniai ar vienkartinio pobūdžio įvykiai suteikiant aptariamas paskolas, jis taip pat nėra individualiai skirtas tik įmonei „DB Cargo“, palyginti su kitomis įmonės „DB AG“ patronuojamosiomis įmonėmis.

(360) Priešingai nei teigia skundo pateikėjas, Vokietijos valstybės finansinis interesas gauti įmonių grupės DB dividendus taip pat nereiškia, valstybė turėjo būti susijusi su 2 ir 3 priemonėmis. Akcininko dalyvavimas konkrečiame sandoryje, vykdomame įprastinėmis veiklos sąlygomis, negali būti kildinamas iš bendro akcininko intereso apriboti bendrovės nuostolius siekiant gauti dividendus. Kaip teisingai pažymi Vokietija, bendro akcininko finansinio intereso pripažinimas svarbiu priskirtinumo kriterijumi reikštų, kad bet koks įmonės organų priimtas sprendimas būtų priskirtinas valstybei, nes bet koks sprendimas gali turėti įtakos akcininko finansiniams interesams.

(361) Priešingai nei nurodė pareiškėjas, 2 ir 3 priemonių priskirtinumas negali būti kildinamas nei iš Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnio nuostatų, nei iš Federalinio viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekso nuostatų.

(362) Federalinio biudžeto kodekso ([119]) 65 straipsnyje nustatytos taisyklės, susijusios su Vokietijos Federacinės Respublikos privačių bendrovių akcijų įsigijimu, pavyzdžiui, reikalavimas gauti išankstinį atitinkamo ministro sutikimą tokiems sandoriams, kaip privačios bendrovės akcijų įsigijimas ar pardavimas, sandoriams, susijusiems su bendrovės įstatinio kapitalo ar tikslų pakeitimais, arba sandoriams, susijusiems su kontrolės pasikeitimu. Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnio 1 dalies 3 punkte numatyta, kad federalinei valstybei turi būti suteikta atitinkama įtaka stebėtojų tarybose arba lygiaverčiame priežiūros organe. 65 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad atsakinga federalinė ministerija turi naudotis savo įtaka ir užtikrinti, kad įmonės priežiūros organų nariai, kurie buvo išrinkti ar deleguoti federacinės valstybės pavedimu, savo veikloje atsižvelgtų ir į ypatingus federalinės valstybės interesus. Taigi Federalinio biudžeto kodekso 65 straipsnio nuostatomis sukuriamos bendro pobūdžio pareigos ir jos taikomos tik tam tikriems strateginiams sprendimams, susijusiems su valstybės turimais akcijų paketais. Jomis nenustatomos jokios taisyklės, pagal kurias būtų reikalaujama, kad valstybė dalyvautų priimant ar nustatant grupės vidaus susitarimų ir paskolų sąlygas.

(363) Federaliniame viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekse pateikiamos nuostatos, susijusios su atsakingu bendrovių, kurių akcijų turi Vokietijos valstybė, valdymu, o kai kurios iš jų yra neprivalomos ir bendro pobūdžio (47 išnaša). Nesant jokių požymių, o tuo labiau įrodymų, pateiktų atliekant tyrimą, kad Federaliniame viešojo sektoriaus įmonių valdymo kodekse pateiktomis nuorodomis buvo piktnaudžiaujama arba jos tapo privalomos įmonėms „DB Cargo“ arba „DB AG“ dėl tiriamų 2 ir 3 priemonių, dėl pareigūnų, departamentų ar valstybės institucijų veiksmų ar įtakos, negali būti laikoma tokių 2 ir 3 priemonių priskirtinumo rodikliu.

(364) Komisija daro išvadą, kad atliekant oficialų tyrimą surinkti įrodymai nepatvirtina sprendime pradėti procedūrą pateiktų preliminarių požymių ir neįrodo, kad 2 ir 3 priemonės gali būti priskirtinos Vokietijos valstybei SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo tikslais.

(365) Atsižvelgdama į tai, kad valstybės pagalbos buvimo pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį įrodymui turi būti įvykdytos visos sąlygos, Komisija daro išvadą, kad 2 ir 3 priemonės nėra valstybės pagalba pagal tą straipsnio dalį.

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

5.1.2.3. Įmonės „DB Cargo“ įdarbintų valstybės tarnautojų darbo užmokesčio dalinis padengimas BEV lėšomis (4 priemonė)

(366) Kaip paaiškino Vokietija, BEV padengia visų įmonei „DB AG“ skirtų, o ne tik įmonei „DB Cargo“ įmonių grupėje „DB AG“ skirtų geležinkelio pareigūnų socialines išlaidas.

(367) Skyrimo sistema yra privaloma ([120]). Sprendimą dėl subjekto, kuris padengia išlaidas, susijusias su ypatingu valstybės tarnautojų, priskirtų įmonės „DB AG“ darbuotojams, statusu, taip pat kitus skyrimo sistemos ypatumus lemia įstatymo, t. y. „DB AG“ steigimo įstatymo, nuostatos (*Gesetz*), o ne savarankiški BEV, įmonės „DB AG“ ar įmonės „DB Cargo“ sprendimai (78 konstatuojamoji dalis) ([121]). Todėl 4 priemonė priskirtina valstybei.

5.1.3. *Atrankusis pranašumas*

(368) Kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės intervencijos ([122]). Svarbu ne valstybės intervencijos priežastis ar tikslas, o tik priemonės poveikis įmonei ([123]). Jeigu įmonės finansinė padėtis pagerėja dėl valstybės intervencijos, įvykdytos sąlygomis, besiskiriančiomis nuo įprastų rinkos sąlygų, vadinasi, įmonei suteiktas pranašumas. Kad tai būtų galima įvertinti, įmonės finansinė padėtis pritaikius priemonę turėtų būti palyginta su jos finansine padėtimi tuo atveju, jeigu priemonės nebūtų imtasi ([124]). Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad sąvoka „valstybės intervencijos“ apima ne tik tuos atvejus, kai valstybė imasi teigiamų veiksmų, bet ir tuos, kai valdžios institucijos tam tikromis aplinkybėmis nesiima priemonių ([125]).

(369) Siekdama nustatyti, ar buvo suteiktas atrankusis pranašumas, Komisija vertins tik tas priemones, kurios, jos nuomone, priskirtinos valstybei, t. y. 1 ir 4 priemones.

5.1.3.1. Įmonės „DB Cargo“ metinių nuostolių kompensavimas pagal pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą (toliau – 1 priemonė)

(370) Komisija pažymi, kad Vokietija tvirtina, jog i) sudarant PNPS buvo laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, ii) PNPS nenutraukimas, taigi ir tolesnis kasmetinis įmonės „DB Cargo“ nuostolių perdavimas įmonei „DB AG“ nėra valstybės intervencijos priemonė, nes tai nėra veiksmas, todėl tai nėra „faktiškai įgyvendinta priemonė“, ir iii) bet kuriuo atveju nenutraukus PNPS ir toliau perduodant nuostolius laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, taigi įmonei „DB Cargo“ nebuvo suteiktas joks pranašumas, todėl ši priemonė nėra valstybės pagalba (žr. 110–130 konstatuojamąsias dalis).

(371) Komisija išnagrinės, ar rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikytinas PNPS sudarymui, taip pat PNPS nenutraukimui, taigi ir nuostolių perdavimui. Jei Komisija nustatytų, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas, ji negalėtų taikyti šio kriterijaus.

([120]) „DB AG“ steigimo įstatymo 12 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad įmonei „DB AG“ skiriami (*sind (...)zugewiesen*) valstybės pareigūnai.
([121]) 2019 m. gruodžio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Arriva Italia*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 34 punktas.
([122]) 1996 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimas *SFEI ir* kt., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 punktas; 1999 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Ispanija* / *Komisija*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 punktas.
([123]) 1974 m. liepos 2 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija* / *Komisija*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13 punktas.
([124]) Ten pat.
([125]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1), 67 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

(372) Komisija primena, kad Teisingumo Teismas laikėsi nuomonės, jog rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas galiausiai priklauso nuo to, ar valstybė, veikdama kaip ekonominės veiklos vykdytojas, o ne kaip valdžios institucija, suteikė ekonominį pranašumą įmonei ([126]). Valstybės intervencijos, kuriomis siekiama įvykdyti jos, kaip valdžios institucijos, įsipareigojimus, negalima lyginti su privataus investuotojo veiksmais rinkos ekonomikos sąlygomis ([127]).

(373) Komisija neginčija, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikytinas PNPS sudarymui, jo nenutraukimui ir dėl to nuostolių perdavimui pagal PNPS. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad pats PNPS yra priemonė, kuriai taikoma ne viešoji teisė, o Akcinių bendrovių įstatymas (žr. 15 išnašą). Be to, PNPS yra priemonė, kuria gali naudotis ir, kaip atrodo, naudojasi kitos įmonių grupės, visų pirma įmonės, įtrauktos į Vokietijos akcijų indeksą (žr. 111 konstatuojamąją dalį). Komisija pažymi, kad Vokietija neginčija, jog prieš sudarant PNPS nebuvo atlikta *ex ante* pelningumo analizė (žr. 121 konstatuojamąją dalį). Kartu Komisija pažymi, kad ekonominė analizė buvo atliekama rengiant metinius vidutinės trukmės planus, kurių pagrindu įmonė „DB AG“ priima strateginius sprendimus (žr. 54 konstatuojamąją dalį). Metinio nuostolių perdavimo tęsimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į PNPS. Todėl Komisija daro išvadą, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas taikytinas ir PNPS sudarymui, ir PNPS nenutraukimui, taigi ir tolesniam įmonės „DB Cargo“ nuostolių perdavimui įmonei „DB AG“.

(374) Dėl Vokietijos argumento, kad PNPS nenutraukimas, taigi ir įmonės „DB Cargo“ nuostolių perkėlimas, nėra faktiškai įgyvendinta priemonė (žr. 114 konstatuojamąją dalį), todėl negalima vertinti, ar perduodant nuostolius suteikiamas atrankusis pranašumas, Komisija mano, kad tokiam argumentui nėra teisinio pagrindo. Priešingai, nesiėmimas veiksmų, galbūt laipsniškų, siekiant nutraukti vis labiau ekonomiškai nenaudingus teisinius santykius, turi būti vertinamas kaip pasirinkimas, net jei jį automatiškai įgyvendino rinkos investuotojas, valdžios institucija ar valstybinė įmonė. Tai visų pirma pasakytina apie atvejus, kai pradinis sutarties terminas pasibaigia ir metai po metų kiekviena šalis gali arba sutikti su automatiniu sutarties pratęsimu kitiems metams, arba pateikti pranešimą apie sutarties nutraukimą. Tai yra konkretūs kasmetiniai PNPS šalių pasirinkimai. Teisinė šių pasirinkimų forma, t. y. tai, kad PNPS buvo numatytas automatinis pratęsimas, o ne reikalaujama oficialaus pakeitimo, negali turėti įtakos šiam vertinimui. Iš tiesų, pagal suformuotą jurisprudenciją, nustatant, ar tam tikra priemone įmonei suteikiamas ekonominis pranašumas, tiksli tos priemonės forma yra nesvarbi. Pagalbos sąvoka apima ne tik pozityviąsias išmokas, bet ir priemones, įvairiais būdais mažinančias įmonei paprastai tenkančias finansines prievoles, kurios, nors ir nėra subsidijos tiesiogine šio žodžio prasme, yra panašaus pobūdžio ir turi tokį pat poveikį ([128]). Analogiškai iš jurisprudencijos yra aišku, kad nesiėmimas veiksmų gali būti laikomas intervencija, suteikiančia pranašumą tais atvejais, kai privatus veiklos vykdytojas, esantis kuo panašesnėje į valstybės padėtyje ir veikiantis įprastomis rinkos sąlygomis, būtų ėmęsis veiksmų. Tokių situacijų pavyzdžiai – nuolatinis susilaikymas su skolos negrąžinimu ([129]) arba valstybės turto naudojimasis nemokant atitinkamo nuomos mokesčio ([130]). Komisija primena, kad sudarius PNPS sukuriamas automatinis veikimas, kuris turėtų pakeisti būtinybę kasmet spręsti, ar nuostoliai arba pelnas turi būti perduodami patronuojančiai įmonei. Tačiau toks automatinis veikimas nereiškia, kad sandoriai, t. y. nuostolių / pelno perdavimas, negali tapti nenaudingi vienai sutarties šaliai, nes priešingu atveju nereikėtų nustatyti besąlyginio sutarties nutraukimo išlygos. Iš tikrųjų apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas įvertintų, ar būtų naudinga tęsti sutartį, o jei ne, nutrauktų sutartį, kuri tapo nenaudinga. Todėl Komisija mano, kad taip pat būtina įvertinti nuostolių perdavimo ekonominį pagrindimą tais laikotarpiais, kai bet kuri šalis būtų galėjusi nutraukti PNPS.

([126]) Dėl investicijų žr. 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija / EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79–82 ir 87 punktus.

([127]) 2009 m. gruodžio 15 d. Bendrojo Teismo sprendimas *EDF / Komisija*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228 punktas.

([128]) Pvz., žr. 2014 m. balandžio 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija / Komisija*, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, 94 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

([129]) Pvz., žr. 2010 m. rugsėjo 13 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Graikija ir kt. / Komisija*, sujungtos bylos T-415/05, T-416/05 ir T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, 377–393 punktus, 2000 m. spalio 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Magefesa*, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, 19 ir 20 punktus.

([130]) Žr. 2022 m. rugsėjo 7 d. Bendrojo Teismo sprendimo *JCDecaux Street Furniture Belgium / Komisija*, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, 28, 49 ir 65 punktus (patvirtintas 2024 m. rugsėjo 26 d. Teisingumo Teismo sprendimu *JCDecaux Street Furniture Belgium / Komisija*, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Atsižvelgdama į tai, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus yra taikytinas, Komisija dabar vertins, ar 2012 m. sudarytas PNPS ir nuostolių perdavimas pagal PNPS suteikia įmonei „DB Cargo“ ekonominį pranašumą, t. y. naudą, kurios įmonė „DB Cargo“ nebūtų galėjusi gauti rinkos sąlygomis. Todėl ji turi nustatyti, ar „[...] panašiomis aplinkybėmis panašaus dydžio privatus investuotojas, veikiantis įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis, būtų galėjęs atlikti nagrinėjamas investicijas“ ([131]). Šiuo atžvilgiu Komisija tinkamai atsižvelgs į tai, kad įmonė „DB AG“ yra dabartinis įmonės „DB Cargo“ akcininkas, o ne naujas investuotojas.

(376) Taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų svarbi tik nauda ir įsipareigojimai, susiję su valstybės, kaip ekonominės veiklos vykdytojos, vaidmeniu. Valstybės narės turėtų įvertinti tą naudą ir įsipareigojimus remdamosi intervencijos metu turima informacija (t. y. *ex ante* pagrindu), pasitelkdamos ekonominius vertinimus, kurie yra panašūs į tuos, kuriuos panašiomis aplinkybėmis atliktų racionalus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas. Šioje byloje Vokietija perdavė Komisijai daug reguliariai rinktų ir tikrintų ekonominių ir finansinių duomenų, iš kurių galima spręsti apie tai, kokių pelningumo lūkesčių įmonė „DB AG“ galėjo turėti per visą PNPS taikymo laikotarpį.

(377) Vienas iš būdų patikrinti, ar laikomasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo, yra remtis visuotinai pripažintomis standartinėmis vertinimo metodikomis. Tokia metodika turi būti pagrįsta turimais objektyviais, patikrinamais ir patikimais duomenimis, kurie turėtų būti pakankamai išsamūs ir atspindėtų ekonominę padėtį tuo metu, kai, atsižvelgiant į rizikos lygį ir būsimus lūkesčius, buvo priimtas sprendimas dėl sandorio. Plačiai pripažįstama standartinė investicinio sprendimo vertinimo metodika yra vertinti investicijas pagal jų grynąją dabartinę vertę (GDV).

(378) Siekdama apskaičiuoti įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertę, Komisija diskontavo į vidutinės trukmės planus įtrauktas grynąsias pajamas, apytikriai apskaičiuotas pagal veiklos pajamas atskaičius palūkanas arba, jei yra, EBT, per penkerių metų laikotarpį, kuriam taikomas atitinkamas vidutinės trukmės planas (žr. 5 lentelėje), taip pat galutinę vertę, kaip diskonto normą nustatydama įmonių grupės DB metinėse ataskaitose nurodytą krovinių vežimo ir logistikos veiklos segmento nuosavo kapitalo kainą neatskaičius mokesčių. Apskaičiuodama galutinę vertę, Komisija taikė Gordon Shapiro augimo metodą.

(379) Pagal Gordono Shapiro augimo metodą, įmonės galutinė vertė yra pelno, kurį įmonė uždirbs neribotą laiką, GDV. Norint apskaičiuoti šią grynąją dabartinę vertę, reikia daryti šias prielaidas: i) pelnas augs tam tikru nuolatinio augimo tempu („g“), pradedant nuo paskutinių verslo plano metų pelno, ir ii) diskonto norma yra arba nuosavo kapitalo kaina, arba VSKK, priklausomai nuo pelno rūšies, susijusios su nuosavo kapitalo savininkais arba apskritai su įmone. Gordon Shapiro augimo metodas reiškia, kad kuo didesnis nuolatinio augimo tempas, tuo didesnis normalizuotas laisvasis pinigų srautas, o kuo mažesnė diskonto norma, tuo didesnė bus galutinė vertė. Komisija darė prielaidą, kad nuolatinis augimo tempas bus 2,0 % – toks, koks nurodytas antrojoje „E.CA“ ataskaitoje (žr. 9 lentelę). Komisijos prielaida dėl tokio pat kaip ir antrojoje „E.CA“ ataskaitoje tempo yra atsargi atsižvelgiant ir į kitus įmonės „DB Cargo“ vidaus dokumentus, kuriuose nurodomas mažesnis augimo tempas (šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį į 2015 m. vidutinės trukmės plane taikytą vertės sumažėjimo kriterijų naudojant 1,0 % nuolatinio augimo tempą).

(380) Komisija įvertins PNPS atitiktį rinkos sąlygoms skirtingais laikotarpiais. Šie laikotarpiai yra i) 2012 m. – PNPS pasirašymo metai, ii) 2016 m. – metai, kai baigėsi nenutraukimo laikotarpis, taip pat iii) 2020 m. – po to, kai jau bus įgyvendintos kitos priemonės, kuriomis siekiama spręsti nuolatinio įmonės „DB Cargo“ nuostolingumo problemą, t. y. užsakytas KSPT tyrimas, sukurta programa „Starke Cargo“ ir pakeista vadovų grupė (žr. 61 ir 66 konstatuojamąsias dalis).

([131]) 1990 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Belgija* / *Komisija*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29 punktas; 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija* / *Komisija*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18 ir 19 punktai; 1998 m. balandžio 30 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Cityflyer Express* / *Komisija*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51 punktas. Taip pat žr. Komisijos pranešimo dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1) 74 punktą.

(381) Dėl duomenų bazės GDV apskaičiuoti Komisija remiasi metiniais vidutinės trukmės planais, turimais atitinkamu momentu. Atsižvelgdama į vidutinės trukmės planuose pateiktos informacijos apimtį ir pobūdį (žr. 55 ir 58 konstatuojamąsias dalis), Komisija mano, kad vidutinės trukmės planai buvo pakankamai išsamūs, kad įmonė „DB AG“ galėtų priimti sprendimus dėl PNPS. Kaip įprasta panašių organizacijų praktikoje, vidutinės trukmės planai buvo rengiami *ex ante*, remiantis atitinkamu momentu turimais duomenimis, gautais iš įmonių grupės DB viduje ir iš išorės patikimų duomenų šaltinių (žr. 55 konstatuojamąją dalį).

5.1.3.1.1. PNPS pasirašymas 2012 m.

(382) Remdamasi 378 ir 379 konstatuojamosiose dalyse aprašyta metodika, Komisija apskaičiavo, kad įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertė, išreikšta GDV, pagal 2011 m. vidutinės trukmės planą (apimantį 2012–2016 m.) buvo maždaug 2 763 mln. EUR, o pagal 2012 m. vidutinės trukmės planą (apimantį 2013–2017 m.) – maždaug 2 973 mln. EUR. Komisija pažymi, kad į kiekvieną vidutinės trukmės planą įtraukiamas ne tik planavimo laikotarpis (pavyzdžiui, 2012–2016 m. laikotarpis 2011 m. vidutinės trukmės plane), bet ir tų metų, kuriais planas rengiamas, įvertis ir faktiniai praėjusių metų rezultatai (2011 m. įvertis ir 2010 m. faktiniai rezultatai 2011 m. vidutinės trukmės plane).

(383) Be to, Komisija taip pat pažymi, kad nors iki PNPS pasirašymo 2012 m. įmonė „DB Cargo“ ankstesniais metais patirdavo nuostolių (2010 m. – 148 mln. EUR, 2011 m. – 100 mln. EUR), remiantis įmonės „DB Cargo“ 2011 m. metine ataskaita, 2006–2008 m. įmonė „DB Cargo“ uždirbo daugiau kaip 500 mln. EUR pelno (žr. 117 konstatuojamąją dalį). Be to, remiantis įmonės „DB Cargo“ metinėmis ataskaitomis, pelnas buvo gautas, taigi ir pervestas, ir 2001–2004 m. ([132]) Kaip parodyta 5 lentelėje, abiejuose vidutinės trukmės planuose buvo prognozuojama, kad įmonė „DB Cargo“ pasieks savo veiklos tikslą (EBIT maržą) bent jau planavimo laikotarpio pabaigoje.

(384) Šiuo atžvilgiu įmonė „DB Cargo“ galėjo turėti teisėtą lūkestį gauti pelno, tačiau, atsižvelgdama į teigiamą grąžos GDV, pagrįstą nagrinėjamo laikotarpio vidutinės trukmės planais, Komisija daro išvadą, kad 2012 m. pasirašytas PNPS įmonei „DB Cargo“ nesuteikė ekonominio pranašumo.

5.1.3.1.2. Laikotarpis iki 2016 m. pabaigos

(385) Kitas momentas, kuriuo Komisija vertino nuostolių padengimo pagal PNPS atitiktį rinkos sąlygoms, yra pradinio penkerių metų laikotarpio pabaiga. Taip yra todėl, kad per tą pradinį laikotarpį PNPS galėjo būti nutrauktas tik dėl svarbių priežasčių. Pradinio laikotarpio pabaiga yra pirmasis momentas, kai bet kuri šalis galėjo laisvai nutraukti PNPS. Komisija pažymi, kad susitarime kaip svarbi nutraukimo priežastis numatytas daugumos įmonės „DB Cargo“ balsavimo teisių netekimas (žr. 48 konstatuojamąją dalį). Kaip nurodė Vokietija (žr. 50 konstatuojamąją dalį), taip nenutiko, todėl ši svarbi priežastis per pradinį penkerių metų laikotarpį nepasireiškė. Be to, Komisija taip pat pažymi, kad pagal Akcinių bendrovių įstatymo 297 straipsnį, svarbi priežastis yra visų pirma tada, kai kita susitariančioji šalis greičiausiai negalės įvykdyti savo įsipareigojimų pagal sutartį ([133]). PNPS numatyta, kad įmonė „DB Cargo“ turi perduoti pelną, o įmonė „DB ML“ (vėliau – įmonė „DB AG“) turi perimti nuostolius. Kadangi nuostoliai buvo perduoti, nė viena šalis neįvykdė savo įsipareigojimų.

(386) Be to, Komisija atkreipia dėmesį į Vokietijos pateiktą informaciją apie pelno mokesčio gaires. Nors pelno mokesčio gairių R14.5 punkto 6 dalyje nekeliamas klausimas, ar nuolatiniai nuostoliai būtų svarbi priežastis nutraukti PNPS per pradinį penkerių metų laikotarpį, Komisija iš R14.5 punkto 5 dalies 4 papunkčio formuluotės supranta, kad tai, jog patronuojamoji įmonė nuolat patiria nuostolių, nėra priežastis, kuri trukdytų vykdyti PNPS ([134]). Taigi, Komisijos supratimu, ir šiuo atžvilgiu nebuvo svarbios priežasties nutraukti susitarimą. Todėl, Komisijos supratimu, nebuvo jokių svarbių priežasčių, kurios būtų pateisinusios ankstyvą PNPS nutraukimą.

([132]) Šaltinis: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. lapkričio 15 d.).

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

(387) Be to, net jei viena iš šalių būtų galėjusi nutraukti susitarimą dėl svarbių priežasčių, abejotina, ar rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų nutraukęs PNPS per pradinį jo galiojimo laikotarpį. Be to, kad toks nutraukimas gali būti neteisėtas, PNPS nutraukimas reikštų, kad kontroliuojanti patronuojančioji įmonė atsisakytų tam tikrų PNPS pranašumų, t. y. mokestinės naudos dėl sukurto fiskalinio vieneto ir tiesioginės patronuojamosios įmonės valdymo kontrolės, palyginti su neaiškumu, ar ateityje išvengtų galimų nuostolių perdavimo. Abejotina, ar patronuojančioji įmonė būtų taip pasielgusi netrukus po PNPS pasirašymo. Juo labiau, kad pradiniu laikotarpiu visuose vidutinės trukmės planuose, kurie yra strateginių sprendimų pagrindas, įmonės „DB Cargo“ vertė buvo teigiama (žr. 391 konstatuojamąją dalį).

(388) Remdamasi 378 ir 379 konstatuojamosiose dalyse aprašyta metodika, Komisija apskaičiavo, kad įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertė, išreikšta GDV, pagal 2015 m. vidutinės trukmės planą (apimantį 2016–2020 m.) buvo maždaug 1 000 mln. EUR, o pagal 2016 m. vidutinės trukmės planą (apimantį 2017–2021 m.) – maždaug 2 185 mln. EUR.

(389) Kaip ir 2011 m. bei 2012 m. vidutinės trukmės planuose, paskutiniaisiais planavimo laikotarpio metais įmonė „DB Cargo“ taip pat turėjo pasiekti bent jau EBIT maržos tikslą. Be to, buvo numatoma, kad panaudoto kapitalo grąža, su išlyga, kad 2016 m. vidutinės trukmės plane buvo nurodyta tik įmonių grupės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąža, nebus gerokai mažesnė už panaudoto kapitalo grąžos tikslą, o planavimo laikotarpiu bus teigiamas.

(390) Nors Komisija pažymi, kad, kaip matyti iš 5 lentelės, pradiniu penkerių metų laikotarpiu įmonės „DB Cargo“ rezultatai buvo prastesni, palyginti su ankstesne prognoze, nes įmonė „DB Cargo“ patyrė vien tik nuostolių, Komisija neturi įrodymų, patvirtinančių, kad 2015 m. ar 2016 m. vidutinės trukmės planų pagrindinės prielaidos buvo akivaizdžiai klaidingos. Be to, 2015 m. vidutinės trukmės plane buvo numatytos įmonės „DB Cargo“ pertvarkymo priemonės pagal programą „Zukunft Bahn“.

(391) Nors Komisija vertina atitiktį rinkos sąlygoms strateginiais laiko momentais, t. y. i) pasirašant PNPS, ii) pasibaigus pradiniam penkerių metų PNPS galiojimo laikotarpiui ir iii) atlikus KSPT tyrimą, pakeitus įmonės „DB Cargo“ vadovybę ir pradėjus vykdyti programą „Starke Cargo“, Komisija taip pat įvertino įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertę pagal kitų metų vidutinės trukmės planus. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad, remiantis 2013 m. ir 2014 m. vidutinės trukmės planais, grynoji dabartinė vertė būtų buvusi atitinkamai 2 075 mln. EUR ir 5 555 mln. EUR.

(392) Todėl Komisija daro išvadą, kad nuostolių padengimas pagal PNPS nuo 2016 m. pabaigos, t. y. pasibaigus jo pradiniam terminui, nesuteikė įmonei „DB Cargo“ ekonominio pranašumo.

5.1.3.1.3. Laikotarpis nuo 2020 m.

(393) Galiausiai Komisija įvertino, ar įmonė „DB AG“, padengdama nuostolius po to, kai jau buvo įgyvendinusi kitas priemones, skirtas nuolatinio įmonės „DB Cargo“ nuostolingumo problemai spręsti, t. y. užsakiusi KSPT tyrimą, sukūrusi programą „Starke Cargo“ ir pakeitusi vadovų grupę, elgėsi taip, kaip būtų elgęsis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas (žr. 61 ir 66 konstatuojamąsias dalis). Todėl Komisija įvertino atitiktį rinkos sąlygoms remdamasi 2020 m. vidutinės trukmės planu.

(394) Komisija įvertino įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertę pagal 378 ir 379 konstatuojamosiose dalyse aprašytą metodiką ir remdamasi 2020 m. ir 2021 m. vidutinės trukmės planuose pateiktais duomenimis. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo GDV, nustatyta pagal 2020 m. vidutinės trukmės planą ir apskaičiuota pagal Komisijos taikytą metodiką, yra neigiama ir sudaro maždaug −441 mln. EUR. Tačiau ji nustatyta neatsižvelgiant į galimą mokestinę naudą (žr. 43 konstatuojamąją dalį). Taikydama atsargų apsaugos nuo mokesčių įvertinimo metodą ir remdamasi 30,5 % mokesčio tarifu ([135]), nurodytu įmonių grupės DB 2020 m. ir 2021 m. metinėse ataskaitose ([136]), Komisija apskaičiavo, kad įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertė, išreikšta GDV, yra maždaug −259 mln. EUR remiantis 2020 m. vidutinės trukmės planu (apimančiu 2021–2025 m.) ([137]). Tai reiškia, kad pagal vidutinės trukmės planuose pateiktas veiklos prognozes investuotojas, investuodamas į įmonę, patirtų nuostolių. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad įmonės „DB Cargo“ nuostoliai dar labiau padidėjo dėl COVID-19 pandemijos. Tačiau COVID-19 pandemijos žala nėra vienintelis nuostolių šaltinis, be to, Komisija supratimu, į 2020 m. vidutinės trukmės planą jau įtrauktos atsakomosios priemonės, kurios kompensuotų maždaug du trečdalius nuostolių.

(395) Komisija primena, kad, kaip nurodyta 66 konstatuojamojoje dalyje, atsižvelgdama į didėjančius nuostolius (žr. 4 lentelę), 2020 m. įmonė „DB AG“ paskyrė naują įmonės „DB Cargo“ vadovybę, taip pat pradėjo vykdyti įmonės gyvybingumo atkūrimo programą, kuri jau buvo įtraukta į 2019 m. vidutinės trukmės planą („Starke Schiene“, atitinkamai įmonei „DB Cargo“ skirta programa – „Starke Cargo“). Tai reiškia, kad įmonės „DB Cargo“ akcininkas jau buvo ėmęsis įvairių veiksmų (ir ne pirmą kartą, nes buvo pradėtos ir kitos programos, pavyzdžiui, „Zukunft Bahn“), siekdamas pakeisti įmonės „DB Cargo“ padėtį, nors ir nesėkmingai. Taigi patronuojančioji įmonė būtų galėjusi tikėtis, kad įmonės „DB Cargo“ finansinė padėtis pagerės arba, atsižvelgiant į neigiamą COVID-19 pandemijos poveikį, bent jau akivaizdžiai nepablogės. Tačiau, nepaisant visų ankstesnių veiksmų, įmonės „DB Cargo“ vertė pablogėjo ir 2020 m. vidutinės trukmės plane tapo neigiama. Be to, iš 2020 m. vidutinės trukmės plano matyti, kad programos „Starke Cargo“, kuri buvo apimties augimu pagrįsta strategija, nebebuvo galima įgyvendinti, nes 2020 m. vidutinės trukmės plane prognozuojama apimtis visą planavimo laikotarpį buvo mažesnė už 2019 m. vidutinės trukmės plane, kuriuo buvo pradėta įgyvendinti programa „Starke Cargo“, prognozuojamą apimtį.

(396) Komisija pažymi, kad nuo 2015 m. parengtuose įmonės „DB Cargo“ vidutinės trukmės planuose nustatyta papildoma rizika ir galimybės, kurių išsipildymo tikimybė viršija 40 %; jos neįtrauktos į atskaitos scenarijų, tačiau vis dėlto nustatytos atsižvelgiant į jų pasireiškimo tikimybę. Į 2020 m. vidutinės trukmės planą tokios papildomos galimybės nebuvo įtrauktos. Tačiau jame buvo nustatyta papildoma rizika (žr. 58 konstatuojamąją dalį). Ši rizika buvo reikšminga, nes ji būtų reiškusi bendrą neigiamą poveikį įmonių grupės „DB Cargo“ EBIT planavimo laikotarpiu (−417 mln. EUR) (žr. 3 pav.), o tai reiškia, kad jei ši nustatyta rizika pasireikštų, neigiamas prognozuojamas EBIT rodiklis šiuo laikotarpiu padidėtų maždaug 65 %. Tai reiškia, kad buvo galima pagrįstai manyti, jog bet kokie nukrypimai nuo plano būtų ne teigiami, o neigiami. Vadinasi, kyla rizika, kad įmonė „DB Cargo“ vėl pasieks prastesnius rezultatus, nors jau buvo prognozuojama, kad akcininko pelnas bus neigiamas. Rūpestingas akcininkas atsižvelgtų ir į šią prastesnių rezultatų riziką.

(397) Be to, 2019 m. buvo užsakytas tyrimas, kuriuo siekta rasti sprendimus, kaip pašalinti KSPT segmento, kuris buvo ne tik struktūriškai nuostolingas, bet ir faktiškai labiausiai prisidėjo prie įmonės „DB Cargo“ metinių nuostolių (žr. 6 lentelę), trūkumus (žr. 61 konstatuojamąją dalį). Šio tyrimo ataskaita buvo parengta 2019 m. spalio mėn. ir šiek tiek pakeista 2020 m. sausio mėn. Todėl ja buvo galima remtis priimant sprendimus dėl KSPT segmento. Dėl KSPT tyrimo ataskaitos išvadų Komisija pažymi, kad keturi iš šešių kriterijų, kuriais remiantis buvo vertinamos galimos

([135]) Siekdama diskontuoti mokestinę naudą, Komisija naudoja įmonių grupės DB VSKK neatskaičius mokesčių, kaip nurodyta vidutinės trukmės plano metų metinėse ataskaitose. Tai yra atsargi prielaida, nes įmonių grupės DB nuosavo kapitalo kaina yra mažesnė už jos krovinių vežimo ir logistikos veiklos segmento nuosavo kapitalo kainą.

([136]) Šiomis aplinkybėmis Komisija primena, kad antrojoje „E.CA“ ataskaitoje nuostoliams taikomas 15 % mokesčio tarifas, nes daroma prielaida, kad 50 % nuostolių gali būti pripažinti į kitą laikotarpį perkeliamais nuostoliais taikant 30 % mokesčio tarifą, o 12 % – teigiamais rezultatais dėl nuostolių perkėlimo į kitą laikotarpį (žr. 126 konstatuojamąją dalį).

([137]) Komisija taip pat pažymi, kad neigiama GDV gaunama ne tik pagal 2020 m. vidutinės trukmės planą, nes, remiantis 2021 m. vidutinės trukmės planu (apimančiu 2022–2026 m.), GDV taip pat būtų neigiama ir siektų apie −166 mln. EUR.

strateginės galimybės, buvo susiję su viešosios politikos kriterijais ([138]). Komisija mano, kad atlikdamas analizę privatus akcininkas kaip į lemiamus kriterijus nebūtų atsižvelgęs nei į naudą šalies ekonomikai, nei į ekologinę naudą. Taip pat privačiam akcininkui nebūtų svarbi ypatinga atsakomybė už įmonės „DB Cargo“, kaip valstybės valdomos įmonės, darbuotojų išlaikymą. Be to, atrodo, kad pasirinkto varianto poveikis (šalies ir Europos) geležinkelių sistemai taip pat yra svarbesnis valstybei, nes jis susijęs ne tik su infrastruktūra, bet ir su transporto dalimi (pavyzdžiui, teigiamai vertinamas perėjimas prie geležinkelių transporto). Vis dėlto atrodo, kad jis apima ir tam tikrus privačiam akcininkui svarbius aspektus, pavyzdžiui, poveikį kitiems segmentams, t. y. paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo. Privatus investuotojas atsižvelgtų tik į du kriterijus, t. y. įmonės „DB Cargo“ strateginį pozicionavimą ir įmonės „DB Cargo“ finansus (žr. 64 konstatuojamąją dalį). Iš šių dviejų kriterijų svarbesnis yra poveikis įmonės „DB Cargo“ finansams, nes tai galiausiai yra vertės akcininkui kūrimo pagrindas. Šiuo atžvilgiu, kaip parodyta 4 paveiksle, KSPT veiklos segmento sumažinimas būtų buvęs variantas, turintis didžiausią teigiamą poveikį įmonės „DB Cargo“ finansams

(398) Tačiau buvo pasirinkta kitokia strategija. Tai buvo strategija, pagal kurią, nors į ją jau buvo įtrauktos pajamos iš valstybės paramos KSPT segmentui (žr. 68 konstatuojamąją dalį), šis segmentas vis tiek išliktų nuostolingas veiklos lygmeniu (t. y. EBIT), kaip parodyta 5 paveiksle (2021 m. vidutinės trukmės plane šis skaičius buvo patikslintas nurodžius, kad KSPT segmentas 2026 m. pradėtų generuoti teigiamą EBIT, tačiau tai buvo pagrįsta didele ir nuolatine finansine valstybės parama, žr. 7 paveikslą).

(399) Iš pateiktų argumentų Komisija sprendžia, jog šis pasirinkimas iš dalies buvo grindžiamas tuo, kad nebuvo nutrauktos tinklo sąsajos (žr. 66 konstatuojamąją dalį), siekiant išvengti neigiamų pasekmių tinklui (taigi ir didesnių išlaidų), o tai, atrodo, yra pagrįstas rūpestis. Komisija taip pat pažymi, kad dabartiniame restruktūrizavimo plane, nors ir parengtame po 2021 m. įvykių, numatyti būtent paslaugų teikimo sistemos pakeitimai, kuriais prireikus nutraukiamos veiklos segmentų tarpusavio sąsajos (žr. 262 konstatuojamąją dalį), o tai galėtų kelti abejonių dėl to, ar pagrįstai anksčiau nebuvo pasirinktas tikslinis scenarijus.

(400) Be to, atrodo, kad planas apima ne tik pagalbą pagal schemą, skirtą *Anlagenpreisförderung* (parama traukinių sąstatams), bet ir papildomą pagalbą KSPT veiklai, nes 246 mln. EUR suma, nurodyta Figure 6, viršija visą tos schemos 200 mln. EUR biudžetą (žr. 67 konstatuojamąją dalį). Papildoma pagalba buvo suteikta tik 2024 m. (žr. 74 išnašą), todėl labai abejotina, ar pagrįsta į planavimą įtraukti tokius pajamų srautus.

(401) Komisija taip pat įvertino GDV remdamasi vidutinės trukmės planais nuo pradinės PNPS trukmės iki 2020 m., t. y. 2017–2019 m. vidutinės trukmės planais. Komisija pažymi, kad įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo GDV, remiantis 2017 m. ir 2018 m. vidutinės trukmės planais, būtų buvusi teigiama ir sudarytų apie 1 888 mln. EUR 2017 m. ir apie 1 883 mln. EUR 2018 m. Tačiau 2019 m. vidutinės trukmės planu pagrįsta GDV nėra tikėtina. Remiantis 378 ir 379 konstatuojamosiose dalyse aprašyta metodika, GDV būtų neigiama ir siektų apie – 108 mln. EUR. Tačiau, kaip nurodyta 407 konstatuojamojoje dalyje, remiantis šiek tiek kitokia metodika, įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo GDV būtų buvusi nedidelė ir teigiama – apie 34 mln. EUR. Taigi vertinimas, pagrįstas 2019 m. vidutinės trukmės planu, yra neįtikinamas, todėl Komisija negali patvirtinti, kad jau atsižvelgiant į šį vidutinės trukmės planą racionalus privatus akcininkas būtų nutraukęs PNPS. Tačiau tame vidutinės trukmės plane jau matoma neigiama tendencija.

(402) Remdamasis pirmiau nurodytomis priežastimis ir atsižvelgdamas į nuolat didėjančius įmonės „DB Cargo“ nuostolius bei į tai, kad jau buvo imtasi kitų priemonių, pavyzdžiui, pakeista vadovybė ir veiklos strategija, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų nutraukęs PNPS, kad nutrauktų neigiamą perduodamų nuostolių poveikį patronuojančiajai įmonei, taip pat kaip priemonę toliau drausminti įmonę, priverčiant ją ieškoti kitų finansavimo šaltinių ([139]).

([138]) Būtent 1, 2, 5 ir 6 kriterijai, t. y.: 1) nauda nacionalinei ekonomikai (poveikis Vokietijai kaip pramonės vietovei), 2) ekologinė nauda (poveikis krovinių vežimo Vokietijoje tvarumui), 5) poveikis įmonės „DB Cargo“ personalui, atsižvelgiant į „ypatingą atsakomybę“ už valstybės valdomos įmonės darbuotojus, ir 6) poveikis šalies ir Europos geležinkelių sistemai.

([139]) Nors Vokietija teigia, kad PNPS kontrolės elementas turi drausminamąjį poveikį (žr. 113 konstatuojamąją dalį), Komisija abejoja šių elementų veiksmingumu, nes įmonė „DB Cargo“ nuolat nepasiekia veiklos tikslų ir nuolat patiria metinius nuostolius (žr. 4 lentelę).

(403) Todėl, atsižvelgiant į trijų mėnesių įspėjimo laikotarpį iki finansinių metų pabaigos (žr. 51 konstatuojamąją dalį) ir vidutinės trukmės planų parengimo ir pateikimo įmonės „DB Cargo“ stebėtojų tarybai bei įmonei „DB AG“ laiką (žr. 54 konstatuojamąją dalį), sprendimas nutraukti PNPS anksčiausiai po 2020 m. vidutinės trukmės plano parengimo būtų įsigaliojęs 2021 m. pabaigoje, o 2022 m. įmonės „DB Cargo“ patirti nuostoliai nebebūtų automatiškai padengiami.

(404) Dėl pirmosios „E.CA“ ataskaitos ir antrosios „E.CA“ ataskaitos Komisija pažymi, kad tik antrojoje „E.CA“ ataskaitoje pateiktas kiekybinis įmonės „DB Cargo“ akcininko pelningumo (išreikšto grynąja dabartine verte) įvertinimas. Be to, ataskaitos buvo užsakytos *ex post* po to, kai buvo padengti nuostoliai, taigi tai yra įrodymai, pateikti po to, kai akcininkas priėmė sprendimą padengti atitinkamus nuostolius.

(405) Komisija pažymi, kad antrojoje „E.CA“ ataskaitoje taikoma šiek tiek kitokia įmonės „DB Cargo“ GDV apskaičiavimo metodika, naudojanti laisvuosius pinigų srautus į įmonę, šioje byloje – į „DB AG“. Kadangi „E.CA“ ataskaitoje kiekybinis vertinimas neapėmė 2019 m. ar vėlesnio laikotarpio, Komisija taip pat apskaičiavo GDV remdamasi laisvaisiais pinigų srautais į įmonę, taikydama tas pačias prielaidas dėl mokesčio lengvatų ir diskonto normos (krovinių vežimo ir logistikos segmento VSKK atskaičius mokesčius), kaip ir taikomos „E.CA“ ataskaitoje (žr. 126 ir 127 konstatuojamąsias dalis).

(406) Kaip įprasta nustatant nuosavo kapitalo vertę, kai laisvieji pinigų srautai į įmonę naudojami GDV apskaičiuoti, Komisija galutinę įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertę apskaičiavo kaip galutinės įmonės vertės ir grynosios skolos skirtumą ([140]).

(407) Remiantis 405 ir 406 konstatuojamosiose dalyse aprašyta metodika, įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertė, išreikšta kaip GDV, 2019 m. būtų buvusi apie 34 mln. EUR, 2020 m. – apie −1 852 mln. EUR, o 2021 m. – apie −1 445 mln. EUR. Net jei būtų palankiai atsižvelgta į tai, kad būtų išvengta maždaug 1,5 mlrd. EUR pasitraukimo iš KSPT segmento išlaidų, kaip apskaičiuota antrojoje „E.CA“ ataskaitoje, įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertė vis tiek išliktų neigiama. Todėl taikant šią kitą metodiką nekyla abejonių dėl išvadų, kad apdairus rinkos ekonomikos investuotojas nuo 2021 m. pabaigos būtų nutraukęs PNPS.

(408) Dėl Vokietijos argumento, kad esamas akcininkas elgiasi kitaip nei naujas investuotojas (žr. 116 konstatuojamąją dalį), Komisija apskritai sutinka, kad taip ir yra. Komisija taip pat atsižvelgia į pirmiau išdėstytą savo poziciją, nes įmonė „DB Cargo“ nuo 2008 m. neperdavė įmonei „DB AG“ jokio pelno ir patyrė tik nuostolių, kuriuos patronuojančioji įmonė turėjo padengti (žr. 4 lentelę). Komisija taip pat sutinka, kad, priimdamas sprendimus, esamas akcininkas būtų atsižvelgęs į tai, kad įmonė „DB Cargo“ nuolat nesugeba pasiekti savo veiklos tikslų. Komisija pažymi, kad šiuo atžvilgiu įmonė „DB AG“ dėjo pastangas, kuriomis gali pasinaudoti esamas akcininkas, t. y. ėmėsi restruktūrizavimo programų arba keitė įmonės „DB Cargo“ vadovybę, kad įmonė „DB Cargo“ vėl taptų gyvybinga. Galima pagrįstai manyti, kad esamas akcininkas, taip pat atsižvelgdamas į fiskalinio vieneto pranašumus, taip pat būtų ėmęsis tokių pastangų. Tačiau jis nebūtų to daręs neribotą laiką, ypač kai pastangos nedavė teigiamų rezultatų. Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad jau pagal 2019 m. vidutinės trukmės planą įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo vertė, išreikšta kaip GDV, būtų buvusi apie nulį, o pagal 2020 m. vidutinės trukmės planą, nepaisant visų ankstesnių pastangų, ji būtų dar labiau sumažėjusi ir tapusi neigiama. Tai reiškia, nė vienas veiksmas, kurio buvo imtasi anksčiau, jau nuo 2015 m. įgyvendinant programą „Zukunft Bahn“, nebuvo sėkmingas. Taigi galima daryti pagrįstą prielaidą, kad racionalus privatus akcininkas būtų nutraukęs PNPS, kai jo investicijų vertė, net ir laikantis plano prielaidų ir neatsižvelgiant į faktinius ankstesnių laikotarpių rezultatus, būtų tapusi akivaizdžiai neigiama.

(409) Be to, dėl Vokietijos argumento, kad Komisija kitoje byloje pripažino, jog daugiamečių nuostolių kompensavimas nesuteikia ekonominio pranašumo (žr. 115 konstatuojamąją dalį), Komisija primena, kad jos vertinimas turi būti pagrįstas tik konkretaus atvejo aplinkybėmis. Todėl šis argumentas yra nesvarbus. Atsižvelgiant į tai, Vokietijos nurodyta byla buvo susijusi su Berlyno Šėnefeldo, Tėgelio ir Tempelhofo oro uostais. Toje byloje priimto sprendimo, kuriuo nustatė, kad priemonės nėra pagalba, 179 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad „ši ilgalaikė

([140]) Komisija pažymi, kad įmonė „E.CA“ apskaičiavo ne galutinės įmonės vertės ir grynosios skolos skirtumą, o tik „DB Cargo“ įmonės vertę, bet ne nuosavo kapitalo vertę.

nauda – visame Berlyno regione vieno naujo oro uosto sėkmingas atidarymas ir pelninga veikla (bei tikėtinas *Schönefeld* veiklos pelnas po pigių skrydžių bendrovių strategijos kelerių metų praktinio taikymo) – nusvers prieš BER atidarymą *Schönefeld* patirtus nuostolius“. Atsižvelgiant į tai, įmonės „DB Cargo“ padėtis, kai nebuvo numatoma didelių ilgalaikių pokyčių, pavyzdžiui, Berlyno–Brandenburgo (BER) oro uosto atidarymo, nė iš tolo neprilygsta Vokietijos nurodytoje byloje nagrinėtai padėčiai.

(410) Todėl Komisija daro išvadą, kad po 2020 m. vidutinės trukmės plano rinkos ekonomikos investuotojas būtų nutraukęs PNPS nuo 2021 m. pabaigos. Tai reiškia, kad automatinis nuostolių padengimas 2022 m. ir vėlesniais metais suteikia ekonominį pranašumą įmonei „DB Cargo“, o ši kartu su savo patronuojamosiomis įmonėmis, kurių nuostolius ar pelną įmonė „DB Cargo“ konsoliduoja savo apskaitoje, tokiu pranašumu naudojasi.

(411) Kaip yra nurodęs Teisingumo Teismas, kai kalbama apie individualią pagalbą, nustačius ekonominį pranašumą iš principo galima preziumuoti jos atrankųjį pobūdį ([141]). Taip nepriklauso nuo to, ar atitinkamose rinkose yra panašioje faktinėje ir teisinėje padėtyje esančių veiklos vykdytojų. Kadangi šis pranašumas suteikiamas tik įmonei „DB Cargo“ kaip vienintelei gavėjai, ekonominis pranašumas yra atrankusis.

5.1.3.2. Įmonės „DB Cargo“ įdarbintų valstybės tarnautojų darbo užmokesčio dalinis padengimas BEV lėšomis (4 priemonė)

(412) SESV 107 straipsnio 1 dalis apima priemones, kurios įvairiomis formomis mažina naštą, kurią paprastai turi prisiimti įmonė, ir todėl nėra subsidijos siaurąja prasme, bet pagal savo pobūdį ir poveikį yra joms analogiškos ([142]). SESV 107 straipsnio 1 dalyje valstybės priemonės neskirstomos pagal jų priežastis ar tikslus, bet apibrėžiamos pagal poveikį ([143]).

(413) Komisija pažymi, kad 4 priemone sukuriama sistema, pagal kurią visi geležinkelio pareigūnai, anksčiau dirbę Vokietijos valstybiniuose geležinkeliuose, buvo perkelti į specialią valstybinę įstaigą, sukurtą susijungus įmonėms „Deutsche Bundesbahn“ ir „Deutsche Reichsbahn“, t. y. BEV, ir kuri yra atsakinga už atlyginimų ir kitų išmokų mokėjimą tiesiogiai atitinkamiems pareigūnams. BEV taip pat administruoja geležinkelio pareigūnų sveikatos draudimo fondą ir į pensiją išėjusių darbuotojų pensijas. Ši sistema pradėta taikyti 1994 m. pagal privatinę teisę įsteigus įmonę „DB AG“ kaip naują federalinę geležinkelių bendrovę, t. y. likus 13 metų iki visiško krovinių vežimo geležinkeliais rinkos liberalizavimo 2007 m., ir nuo to laiko ji nebuvo iš esmės pakeista (77 konstatuojamoji dalis) ([144]).

(414) Remiantis Vokietijos Federalinės Konstitucijos 143a straipsnio ir „DB AG“ steigimo įstatymo 12, 21 ir 23 straipsnių nuostatomis, oficialiai BEV įdarbinti geležinkelio pareigūnai yra skiriami įmonei „DB AG“ už užmokestį, kurio dydis apskaičiuojamas individualiai ir konkrečiai kiekvienam paskirtam darbuotojui ir kurį įmonė „DB AG“ kasmet moka BEV. Įmonė „DB AG“ jai skirtus geležinkelio pareigūnus paskirsto savo patronuojamosioms įmonėms, be kita ko, įmonei „DB Cargo“. Įmonė „DB Cargo“ grąžina personalo išlaidas už geležinkelio pareigūnus įmonei „DB AG“, kuri šį mokėjimą perveda BEV.

(415) Be to, iš Vokietijos pateiktų įrodymų matyti, kad BEV skyrė geležinkelio pareigūnus ir į kitas įmones, kurios yra įmonės „DB AG“ konkurentės. Šie riboti skyrimai yra savanoriški, t. y. jie grindžiami ne „DB AG“ steigimo įstatymo nuostatomis, o išimtinai Federalinio valstybės tarnybos įstatymo 29 straipsnio nuostatomis, pagal kurias reikalingas atitinkamo pareigūno sutikimas (žr. 77 konstatuojamąją dalį).

([141]) Žr. 2015 m. birželio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija / MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 punktas.
([142]) 1994 m. kovo 15 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 13 punktas ir 1996 m. liepos 11 d. sprendimas *SFEI ir kt.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 58 punktas.
([143]) 2016 m. spalio 26 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Orange / Komisija*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, 38 punktas.
([144]) Dėl neesminių „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio pakeitimų žr. 48 išnašą.

(416) Remiantis „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio 1 dalimi ir 23 straipsniu, mokėjimai, kuriuos įmonė „DB AG“ turi mokėti BEV už kiekvieną paskirtą atskirą geležinkelio pareigūną, turi būti apskaičiuojami pagal principą „als-ob-Kosten“ (numatomos išlaidos), t. y. jų dydis grindžiamas įmonės „DB AG“ personalo išlaidomis dėl panašių darbuotojų, įdarbintų darbo rinkoje, *tarsi* paskirti pareigūnai būtų naujai įdarbinti įmonės „DB AG“. Į šiuos mokėjimus įtraukiami visi pagal atitinkamą kolektyvinę sutartį įdarbinto darbuotojo atlyginimo elementai, t. y. bazinis darbo užmokestis ir atitinkamos išmokos bei darbdavio įmokos į privalomojo socialinio draudimo sistemas. Šios įmokos visų pirma susijusios su pensijų schemomis, sveikatos draudimu, draudimu nuo nelaimingų atsitikimų ir nedarbo draudimu, ilgalaikės priežiūros mokesčiu, motinystės mokesčiu ir nemokumo mokesčiu. Taikant šį principą, prie išlaidų, kurias įmonė „DB AG“ kompensuoja BEV, taip pat pridedami keli mokesčiai ir rinkliavos, kurie buvo nustatyti po įmonės „DB AG“ įsteigimo ir kurie yra išlaidų pagal sutartį dirbantiems darbuotojams dalis. Kita vertus, išlaidas, atsirandančias dėl struktūrinių atlyginimo skirtumų ir valstybės tarnybos teisės ypatumų, palyginti su privatine darbo teise, padengia BEV. Galiausiai į BEV skirtus mokėjimus taip pat įtraukiamos išlaidos, susijusios su žmogiškųjų išteklių administravimu (79 konstatuojamoji dalis).

(417) 416 konstatuojamojoje dalyje aprašytos taisyklės taip pat taikomos įmonei „DB Cargo“, kuri atlygina įmonei „DB AG“ personalo išlaidas už jai skirtus geležinkelio pareigūnus. Vokietija pateikė įrodymų, susijusių su principo „als-ob-Kosten“ praktiniu įgyvendinimu įmonėje „DB Cargo“, pateikdama lenteles, kuriose lyginamos išlaidos tiesiogiai darbo rinkoje įdarbintiems atskiriems sutartininkams su išlaidomis panašios profesinės padėties (panašaus amžiaus, funkcijų, kvalifikacijos ir darbo užmokesčio grupės) BEV skirtiems pareigūnams. Iš pateiktų įrodymų matyti, kad personalo išlaidos už atitinkamus darbuotojus, dirbančius pagal darbo sutartis, ir personalo išlaidos, kurias įmonė „DB Cargo“ per įmonę „DB AG“ turi mokėti BEV už paskirtus pareigūnus, apskaičiuojamos pagal tą pačią metodiką, apima tuos pačius elementus, ypač tą pačią darbdavio privalomojo socialinio draudimo įmokų dalį, ir iš esmės yra panašaus dydžio. Apibendrinant galima daryti išvadą, kad taikant principą „als-ob-Kosten“ personalo išlaidos, kurias įmonė „DB Cargo“ turi atlyginti BEV už paskirtus geležinkelio pareigūnus, atitinka atitinkamos kvalifikacijos darbuotojų rinkos kainą.

(418) Be to, Vokietija įrodė, kad BEV skyrė geležinkelių pareigūnus į kitas valstybės įstaigas ir, svarbiausia, į įmonės „DB AG“ konkurentus. Tokiais atvejais, kaip ir skiriant įmonėms „DB AG“ ir „DB Cargo“, BEV padengia personalo išlaidų dalį, kuri yra susijusi su atitinkamų pareigūnų statutine tvarka, remiantis individualiai sudarytais susitarimais, atspindinčiais principą „als-ob-Kosten“, kaip nustatyta „DB AG“ steigimo įstatymo 21 straipsnio 1 dalyje ([145]). Todėl šios konkrečios personalo išlaidos neapsunkina atitinkamos įmonės biudžeto. Nors ši praktika yra ribota, ji rodo, kad iš esmės BEV dirbantys geležinkelio pareigūnai skiriami – tiek į įmonę „DB AG“, tiek į jos konkurentus, – už rinkos kainą.

(419) Be to, priešingai nei teigia skundo pateikėjas, 4 priemonė labai skiriasi nuo priemonės, kurią Komisija įvertino 2011 m. gruodžio 20 d. sprendime 2012/540/ES dėl valstybės pagalbos C 25/08 (ex NN 23/08) – „France Télécom“ priskirtų valstybės pareigūnų pensijų finansavimo sistemos reforma, kurią Prancūzijos Respublika įgyvendino remdama bendrovę „France Télécom“ ([146]), (toliau – Sprendimas *Orange*) , kurį patvirtino Sąjungos teismai ([147]). Pirma, tame sprendime nagrinėta priemonė buvo teisės aktas, taikomas tik „France Télécom“ (kurios teisių perėmėja yra „Orange“), kuri, kaip buvęs Pašto, telegrafo ir telefonų ministerijos departamentas, buvo vienintelis šios ministerijos valstybės tarnautojų darbdavys, kuriam kartu su „La Poste“ Prancūzijos valstybė privalėjo užtikrinti pensijų mokėjimą ([148]). Šią priemonę sudarė 1990 m. *ad hoc* „France Télécom“ įstatymo pakeitimas ([149]), kuriame, be kita ko, buvo numatyta „France Télécom“ pareiga grąžinti valstybei „France Télécom“ įdarbintų valstybės tarnautojų pensijas. 1996 m. nustatytu pakeitimu „France Télécom“ buvo atleista nuo pensijų įsipareigojimo už numatomą pensijų mokėjimo naštą, taip pat buvo atleista nuo būtinų buhalterinių atidėjinių, skirtų šiam įsipareigojimui įvykdyti, ir gerokai sumažinus šios kompensacijos sumą, todėl „France Télécom“ atsidūrė palankesnėje padėtyje nei ta, kuri buvo nustatyta 1990 m. įstatymu. Antra, Komisija pažymėjo, kad Sprendime *Orange* nagrinėta priemone nebuvo užtikrinta, kad „France Télécom“ mokami socialiniai mokesčiai būtų lygiaverčiai jos konkurentų mokamiems mokesčiams. Visų pirma, „France Télécom“ mokamos įmokos buvo apskaičiuotos remiantis tarifu, į

([145]) 2022 m. balandžio 21 d. ir 2024 m. rugsėjo 27 d. Vokietijos pareiškimai.
([146]) OL L 279, 2012 8 21, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) 2015 m. vasario 26 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Orange / Komisija*, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, ir 2016 m. spalio 26 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Orange / Komisija*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Žr. sprendimo *Orange* 98 ir 138 konstatuojamąsias dalis.
([149]) 1990 m. liepos 2 d. Įstatymas Nr. 90-568.

kurį buvo įtrauktos tik įmokos, atitinkančios bendrą riziką, susijusią su darbuotojais, kuriems taikoma bendra privatinė darbo teisė, ir valstybės tarnautojais, ir dėl to neįtrauktos įmokos, atitinkančios ne bendrą riziką, kurią konkurentai – arba „France Télécom“, jei tai ne valstybės tarnautojai, – turėjo padengti, pavyzdžiui, nedarbo ar darbo užmokesčio nemokėjimo darbdavio nemokumo atveju.

(420) Visiškai priešingai, 4 priemonė yra dalis sistemos, kurioje nuo pat federalinių geležinkelių pertvarkymo proceso pradžios valstybinių geležinkelių pareigūnus įdarbino atskiras valstybinis subjektas, kuris veikė kaip įstaiga, tomis pačiomis sąlygomis juos nuomojanti įmonei „DB AG“ (ir galiausiai jos patronuojamosioms įmonėms) ir kitoms įmonėms. Ši sistema įmonei „DB AG“ taikoma nuo pat jos įsteigimo 1994 m. ir niekada nebuvo pakeista taip, kad pagerintų įmonės „DB AG“ ar jos patronuojamųjų įmonių padėtį ([150]). Be to, atlyginimas, mokamas už darbo jėgą, kurią BEV suteikia įmonei „DB AG“ ir jos konkurentams, apskaičiuojamas atskirai ir konkrečiai kiekvienam darbuotojui ir atspindi panašios kvalifikacijos darbuotojų rinkos išlaidas, nes apima visus išlaidų, kurias darbdavys moka už tokius rinkoje samdomus darbuotojus, elementus. Svarbiausia, BEV mokėtinas atlyginimas apima įmokas pagal socialinio draudimo schemas, apimančias visą privataus sektoriaus darbuotojų riziką (žr. 416 konstatuojamąją dalį).

(421) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad negalima laikyti, jog dėl 4 priemonės įmonei „DB AG“ ar įmonių grupei DB priklausančioms įmonėms, pavyzdžiui, įmonei „DB Cargo“, suteikiamas atrankusis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(422) Kadangi pranašumo suteikimo, kuris yra viena iš valstybės pagalbos buvimo sąlygų, negalima įrodyti, Komisija daro išvadą, kad 4 priemonė nėra valstybės pagalba.

5.1.4. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai*

(423) Tai, kad konkurencija yra iškraipoma, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį paprastai nustatoma tada, kai valstybė suteikia kokiai nors įmonei finansinį pranašumą liberalizuotame sektoriuje, kuriame vyksta arba galėtų vykti konkurencija ([151]). Įmonė „DB Cargo“ teikia krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas Vokietijoje ir kitose valstybėse narėse, kuriose kitos įmonės teikia tokias paslaugas konkuruodamos su įmone „DB Cargo“, ypač liberalizavus krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas vidaus rinkoje (žr. 39 išnašą). Vadinasi, 1 priemonė, jei nustatoma, kad ja įmonei „DB Cargo“ suteikiamas atrankusis pranašumas, gali iškraipyti konkurenciją arba kelti jos iškraipymo grėsmę ir daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

5.1.5. *Išvada dėl pagalbos buvimo*

(424) Atsižvelgdama į 5.15.1 skirsnyje išdėstytas aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad 1 priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį laikotarpiu nuo 2022 m. sausio 1 d. Priešingai, 2, 3 ir 4 priemonės, taip pat 1 priemonė laikotarpiu iki 2021 m. pabaigos, nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

5.2. **Nauja pagalba**

(425) Nepaisant Vokietijos argumentų, susijusių su keturių tiriamų priemonių priskyrimu esamai pagalbai, Komisija privalo savo iniciatyva visapusiškai išnagrinėti, ar priemonė, kurią ji pripažino valstybės pagalba, t. y. PNPS, yra nauja, ar esama pagalba.

(426) Pagal Procedūrų reglamento 1 straipsnio c punktą, nauja pagalba reiškia visą pagalbą, kuri nėra esama pagalba, įskaitant esamos pagalbos pakeitimus.

([150]) Žr. 48 išnašą.

([151]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos, 187 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

(427) Nagrinėjamas PNPS buvo sudarytas pradiniam penkerių metų laikotarpiui, po kurio jis buvo automatiškai pratęsiamas kiekvienų finansinių metų pabaigoje dar vieniems metams (žr. 51 konstatuojamąją dalį). Atlikus PNPS atitikties rinkos sąlygoms analizę paaiškėjo, kad sudarius PNPS įmonei „DB Cargo“ atrankusis pranašumas suteiktas tik nuo 2022 m. (žr. 393–411 konstatuojamąsias dalis) ir kad tik nuo to momento PNPS gali būti laikomas valstybės pagalbos priemone pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(428) Pagal suformuotą jurisprudenciją, esamos pagalbos trukmės pratęsimas sukuria naują pagalbą, kuri skiriasi nuo pratęstos pagalbos ([152]), ypač kai kartu su pratęsimu didinamas biudžetas, skirtas jai remti ([153]). Taigi dėl Vokietijos pateikto argumento, kad 2012 m. PNPS buvo tik ankstesnių PNPS, galiojančių nuo 1999 m., pratęsimas, Komisija pažymi, kad PNPS yra teisės aktas, kuris aiškiai skiriasi nuo visų ankstesnių panašių susitarimų, kuriuos buvo sudariusios įmonė „DB Cargo“ ir jos patronuojančioji įmonė; jis taikomas nauju laikotarpiu ir susijęs su naujais ištekliais, kurie nebuvo sutelkti pagal bet kurį ankstesnį susitarimą. Tas pats pasakytina ir apie kasmetinius automatinius PNPS pratęsimus pasibaigus pradiniam jo galiojimo terminui. Be to, Komisija pažymi, kad 2016 m., susijungus įmonėms „DB AG“ ir „AB ML“, pasikeitė ir šio susitarimo šalys (14, 45 ir 46 konstatuojamosios dalys), o tai, palyginti su ankstesniais susitarimais, taip pat keičia galimybes jį vykdyti ir jo šalių interesų pusiausvyrą. Todėl bet kokių ankstesnių PNPS, apimančių skirtingus laikotarpius, buvimas nelemia to, kad atitinkamas PNPS (įskaitant jo automatinius pratęsimus) būtų laikomas esama pagalba.

(429) Be to, reikėtų pažymėti, kad PNPS netaikomas Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktis. Iš tiesų, ši nuostata taikoma priemonėms, kurios nebuvo pagalba, kai buvo pradėtos taikyti, o vėliau tapo pagalba dėl vidaus rinkos raidos, valstybei narei jų nepakeitus. Priešingai, PNPS pratęsimas tapo valstybės pagalba ne dėl vidaus rinkos raidos, o dėl įmonei „DB Cargo“ būdingų sunkumų, kurie lėmė tokius nuostolius, kad šio susitarimo tęsimas nebegalėjo būti laikomas atitinkančiu rinkos sąlygas (žr. 393–411 konstatuojamąsias dalis).

### 5.3. **Pagalbos teisėtumas**

(430) Pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, Komisija turi būti informuojama apie bet kuriuos planus teikti naują pagalbą, ir jie negali būti įgyvendinami be Komisijos leidimo. Nagrinėjama pagalba buvo įgyvendinta suteikiant įmonei „DB Cargo“ vykdytiną teisę faktinį pelną arba nuostolius, patirtus nuo 2022 m., perduoti įmonei „DB AG“, kol Komisija jos dar nepatvirtinus. Todėl Vokietijos valdžios institucijos pažeidė savo pareigas pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį. Todėl 1 priemonė, kiek ji nuo 2022 m. laikoma valstybės pagalba, yra neteisėta pagalba.

### 5.4. **Pagalbos suderinamumas su vidaus rinka**

(431) SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta, kad pagalba gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka, jei ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(432) Taigi, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą valstybės pagalba galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti dvi sąlygas: i) ji turi būti skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti ir ii) ji neturi trikdyti prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(433) Šios dvi sąlygos neturi poveikio aplinkybei, kad šiuo pagrindu Komisijos priimti sprendimai turi užtikrinti Sąjungos teisės laikymąsi ([154]).

([152]) Žr. 2016 m. spalio 26 d. Sprendimo *DEI ir Komisija / Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 50 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją. 2022 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Veejaam and Espo*, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, 44 ir 47 punktus.

([153]) 2010 m. gegužės 20 d. Sprendimas *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, 44–47 punktai.

([154]) 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Austrija / Komisija*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 punktas.

(434) Pagal pirmąją sąlygą Komisija nagrinėja, ar pagalba skatina plėtoti tam tikras ekonominės veiklos rūšis. Pagal antrąją sąlygą Komisija derina teigiamą siūlomos pagalbos poveikį su neigiamu poveikiu, kurį pagalba gali turėti vidaus rinkai ([155]).

(435) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse Komisija nustatė kriterijus, kuriuos ji nagrinėja vertindama bendrovės restruktūrizavimo pagalbos suderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą ([156]). Atsižvelgdama į nagrinėjamos valstybės pagalbos pobūdį ir tikslus, Komisija įvertins, ar pagalba atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytas nuostatas.

(436) Nagrinėdama, ar restruktūrizavimo pagalba daro neigiamą poveikį prekybos sąlygoms taip, kad ji prieštarautų bendram interesui, Komisija taiko pusiausvyros kriterijų pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą ir Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Taikydama šį kriterijų, jei pagalbos gavėjas atitinka reikalavimus restruktūrizavimo pagalbai gauti, Komisija pasveria teigiamą pagalbos poveikį ir neigiamą poveikį konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai, atsirandantį dėl valstybės pagalbos poveikio. Atlikdama šį vertinimą, ji atsižvelgia į valstybės intervencijos poreikį, pagalbos tinkamumą, proporcingumą, skaidrumą, neigiamo poveikio mažinimą taikant principą „pirmą ir paskutinį kartą“ ir priemones konkurencijos iškraipymui riboti, kaip nustatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse.

(437) Kaip nurodyta 433 konstatuojamojoje dalyje, valstybės pagalbos bylose Komisijos priimtais sprendimais turi būti užtikrinta atitiktis Sąjungos teisei. Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad tyrimas nereiškia, jog dėl restruktūrizavimo pagalbos ar jai taikomų sąlygų arba dėl ekonominės veiklos, kurią skatina pagalba, galėtų būti pažeista atitinkama Sąjungos teisės nuostata. Be to, Komisija nepradėjo procedūros prieš Vokietiją dėl galimo Sąjungos teisės pažeidimo, kuris būtų susijęs su šia byla, taip pat negavo jokių skundų, iš kurių būtų galima spręsti, kad valstybės pagalba, su ja susijusios sąlygos arba ekonominė veikla, kurią skatina pagalba, gali prieštarauti atitinkamoms Sąjungos teisės nuostatoms, išskyrus SESV 107 ir 108 straipsnius.

5.4.1. *Tinkamumas gauti pagalbą*

(438) Tam, kad įmonė galėtų gauti restruktūrizavimo pagalbą, ji turi būti laikoma sunkumų patiriančia įmone pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 2.2 skirsnį. Visų pirma, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkte numatyta, kad įmonė laikoma sunkumų patiriančia įmone tada, kai „be valstybės intervencijos ji beveik neabejotinai bus priversta pasitraukti iš verslo trumpuoju arba vidutiniu laikotarpiu“. Taip būtų tada, kai susiklostytų bent viena iš aplinkybių, aprašytų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto a–d papunkčiuose. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto a papunktyje nustatyta, kad „ribotos turtinės atsakomybės bendrovės <...> atveju – tada, kai dėl sukauptų nuostolių prarasta daugiau kaip pusė jos pasirašytojo akcinio kapitalo. Taip yra tada, kai sukauptus nuostolius atėmus iš rezervų (ir visų kitų elementų, kurie paprastai laikomi bendrovės nuosavų lėšų dalimi) gaunama neigiama bendra suma, viršijanti pusę pasirašytojo akcinio kapitalo“.

(439) Kaip matyti iš 4 lentelės, nuo 2012 m. įmonės „DB Cargo“ nuosavas kapitalas kiekvienais metais viršijo pasirašytąjį akcinį kapitalą. Tačiau taip yra dėl automatinio nuostolių perdavimo pagal PNPS. Kadangi nuostoliai perduodami įmonei „DB AG“ nedarant poveikio įmonė „DB Cargo“ balansui, jie nedaro neigiamo poveikio įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo pozicijai, nes priešingu atveju įmonė „DB Cargo“ turėtų padengti nuostolius.

(440) Šiomis aplinkybėmis Komisija nustatė, kad nuostolių perdavimas pagal PNPS (kasmet pratęsiamą iki 2024 m. pabaigos), pradedant 2022 m. nuostolių perkėlimu, suteikė įmonei „DB Cargo“ ekonominį pranašumą ir buvo valstybės pagalba (žr. 410 ir 424 konstatuojamąsias dalis), kurią neteisėtai suteikė Vokietija (žr. 430 konstatuojamąją dalį).

([155]) 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Austrija* / Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20 punktai.
([156]) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punktas.

(441) Todėl Komisija mano, kad 2022 m. nuostolių perdavimas iškreipė faktinę įmonės „DB Cargo“ finansinę padėtį, kuri atsispindi jos faktinėse ataskaitose, nes įmonės „DB Cargo“ balanse nurodyta gera nuosavo kapitalo pozicija atsirado ne dėl jos pačios finansinių rezultatų, o tik dėl neteisėtai suteiktos valstybės pagalbos, t. y. valstybės finansavimo, kurio įmonė nebūtų galėjusi gauti rinkoje. Todėl Komisija mano, kad, norint susidaryti realistišką vaizdą apie įmonės „DB Cargo“ finansus tuo momentu, reikėtų neatsižvelgti į šio perdavimo poveikį ir apskaičiuoti pakoreguotą įmonės „DB Cargo“ nuosavą kapitalą tokiomis aplinkybėmis, kai nuostoliai būtų turėję įtakos įmonės „DB Cargo“ nuosavam kapitalui. Atsižvelgdama į tai Komisija pabrėžia, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkte nustatytas reikalavimas įvertinti pagalbos gavėjo padėtį, jei pagalba nebūtų suteikta. Įmonė laikoma sunkumų patiriančia įmone tada, kai be valstybės intervencijos ji beveik neabejotinai bus priversta pasitraukti iš verslo trumpuoju arba vidutiniu laikotarpiu. Tai, kad tam tikra valstybės intervencija buvo organizuota taip, kad neleistų pagalbos gavėjo nuostoliams apsunkinti jo balanso, o ne sumažintų nuostolius, kurie jau buvo pripažinti tame balanse, nėra svarbu, jei be tos intervencijos įmonė beveik neabejotinai būtų priversta nutraukti veiklą.

(442) Kaip matyti iš 4 lentelės, įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo pozicija 2021 m. pabaigoje sudarė 666 mln. EUR. Kadangi Komisija valstybės pagalba laiko tik nuo 2022 m. pagal 1 priemonę perduotus nuostolius, 2021 m. nuosavo kapitalo pozicija vis dar atspindi faktinę įmonės „DB Cargo“ finansinę būklę, jei nebūtų suteikta pagalba. Tačiau įmonės „DB Cargo“ 2022 m. nuostoliai sudarė 858 mln. EUR. Jeigu šie nuostoliai būtų įskaityti į įmonės „DB Cargo“ nuosavą kapitalą, nuosavo kapitalo pozicija taptų neigiama ir siektų −192 mln. EUR. Taigi įmonės „DB Cargo“ nuosavas kapitalas būtų buvęs neigiamas. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad nuostoliai susikaupė per metus, o nuostoliai perduodami tik kiekvienų metų gruodžio 31 d. Taigi, tam tikru momentu per 2022 m. įmonė „DB Cargo“ būtų praradusi daugiau nei pusę savo pasirašytojo akcinio kapitalo. Taigi, jei nebūtų suteikta pagalba, dėl susikaupusių nuostolių daugiau nei pusė įmonės „DB Cargo“ pasirašytojo akcinio kapitalo būtų išnykusi vėliausiai 2022 m. pabaigoje ir vėliau iki dabar. Taigi įmonė „DB Cargo“ gali būti laikoma sunkumų patiriančia įmone pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto a papunktį ([157]). Todėl įmonė „DB Cargo“ beveik neabejotinai būtų pasmerkta nutraukti veiklą trumpuoju ar vidutinės trukmės laikotarpiu, kaip nurodyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkte, jei nebūtų tęsiamas Vokietijai priskirtinas PNPS.

(443) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto c papunktyje nustatyta, kad įmonė laikoma sunkumų patiriančia įmone, jei jai taikoma kolektyvinė nemokumo procedūra arba ji atitinka nacionalinės teisės kriterijus, kad jos kreditorių prašymu jai būtų pradėta kolektyvinė nemokumo procedūra. Įmonė „DB Cargo“ nėra taikoma kolektyvinė nemokumo procedūra ir ji taip pat neatitinka kriterijų, pagal kuriuos jai gali būti taikoma tokia procedūra.

(444) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto d papunktį, įmonė laikoma sunkumų patiriančia įmone tada, kai įmonės, kuri nėra MVĮ, pastaruosius dvejus metus: balansinis skolos ir nuosavo kapitalo santykis viršija 7,5 ir ii) įmonės EBITDA palūkanų padengimo santykis yra mažesnis nei 1,0.

(445) Įmonė „DB Cargo“ nėra MVĮ. Remiantis paskelbta 2022 m. metine ataskaita, 2022 m. ir 2021 m. įmonės „DB Cargo“ EBITDA rodiklis buvo neigiamas ir sudarė apie −541 mln. EUR 2022 m. ir −125 mln. EUR 2021 m., todėl jos palūkanų padengimo rodiklis būtų buvęs neigiamas. Atsižvelgiant į neigiamą nuosavą kapitalą 2022 m. pabaigoje, jei nebūtų suteikta pagalba, įmonės „DB Cargo“ skolos ir nuosavo kapitalo santykis būtų buvęs neigiamas. Tačiau 2021 m. jos skolos ir nuosavo kapitalo santykis, atsižvelgiant tik į paskolas, buvo maždaug 3,4. Taigi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto d papunkčio sąlyga nebūtų įvykdyta.

(446) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 21 punktą, naujai įsteigta įmonė, veikianti mažiau nei trejus metus, neatitinka reikalavimų restruktūrizavimo pagalbai gauti. Dabartiniu pavadinimu ir dabartine įmonės forma įmonė „DB Cargo“ veikia nuo 2016 m. (žr. 12 konstatuojamosios dalies d punktą). Atsižvelgiant į skirtingus pavadinimus ir skirtingas įmonės formas, „DB Cargo“ nuo 1999 m. veikia kaip įmonės „DB AG“ (ne)tiesioginė patronuojamoji įmonė (žr. 47 konstatuojamąją dalį). Todėl įmonė „DB Cargo“ nėra naujai įsteigta įmonė.

([157]) Techniniu ir apskaitos požiūriu ši sąlyga griežtai įvykdoma tą dieną, kai tokie sukaupti nuostoliai viršija 50 % pasirašytojo akcinio kapitalo ribą, o tai gali būti patvirtinta tik *ex post*, pasibaigus finansiniams metams, o vėliau – po auditoriaus patvirtinimo. Praktikoje šią sąlygą reikia aiškinti atsižvelgiant į kokybinę apibrėžtį, kad įmonė beveik neabejotinai būtų pasmerkta nutraukti veiklą trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, kuris gali būti įvairus. Šioje byloje rinkos akcininkas būtų turėjęs įspėti įmonę „DB Cargo“ apie PLTA nutraukimą 2021 m. rugsėjo 30 d. dėl faktinių veiklos nuostolių 2021 m. ir prognozuojamų rezultatų 2022 m. ir vėliau. Tokiu atveju ir nuo to momento įmonė „DB Cargo“ beveik neabejotinai būtų pasmerkta nutraukti veiklą trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, o jos nuosavo kapitalo bazė, kaip galima nuspėti, vis labiau mažėtų.

(447) Be to, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punktą, verslo grupei priklausančiai bendrovei pagalba pagal šias gaires paprastai negali būti teikiama, išskyrus atvejus, kai galima įrodyti, kad bendrovės sunkumai yra vidiniai ir jie nėra sutartinio sąnaudų paskirstymo grupėje rezultatas ir kad sunkumai yra per dideli, kad grupė juos įveiktų pati.

(448) Komisija primena, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punktu siekiama neleisti įmonių grupei elgtis taip, kad valstybė turėtų padengti išlaidas, skirtas vienos iš šiai grupei priklausančių įmonių restruktūrizavimo planui įgyvendinti, kai ši įmonė patiria sunkumų ir pati grupė yra šių sunkumų šaltinis arba turi priemonių viena įveikti tokius sunkumus ([158]).

(449) Kaip nurodyta 9–14 konstatuojamosiose dalyse, įmonė „DB Cargo“ priklauso įmonių grupei DB, taigi ir didesnei verslo grupei. Tačiau, kaip matyti iš 60 konstatuojamosios dalies ir 6 lentelės, įmonės „DB Cargo“ nuostoliai patiriami dėl jos veiklos. Visų pirma jos KSPT veiklos segmentas yra struktūriškai nuostolingas. Atsižvelgiant į tai, kad įmonės „DB Cargo“ sunkumai kyla dėl to, kad ji nuolat patiria nuostolių, nes jos veikla nėra pelninga, jos sunkumai yra vidiniai ir nėra sutartinio sąnaudų paskirstymo įmonių grupėje DB rezultatas, dėl kurio padidėtų įmonės „DB Cargo“ išlaidos arba sumažėtų jos pelnas arba jį reikėtų perduoti patronuojančiosioms ar susijusioms įmonėms.

(450) Nors įmonių grupės DB 2020–2023 m. metinių ataskaitų duomenimis, nuo 2020 m. jos veikla buvo nuostolinga (–5 707 mln. EUR 2020 m., –911 mln. EUR 2021 m., –227 mln. EUR 2022 m. ir –2 351 mln. EUR 2023 m.), Komisija pažymi, kad įmonių grupė iš tiesų sprendė įmonės „DB Cargo“ sunkumus. Iš tikrųjų visi įmonės „DB Cargo“ nuostoliai buvo perduoti įmonei „DB AG“, taigi įmonė „DB Cargo“ buvo apsaugota nuo neigiamų veiklos rezultatų pasekmių. Nors Komisija nuostolių perdavimą, pradedant 2022 m. nuostoliais, laiko valstybės pagalba, tai nekeičia aplinkybės, kad didesnė verslo grupė padėjo įmonei „DB Cargo“, nors ir būdama pagalbos teikėja.

(451) Komisija primena, kad, kaip nurodyta 448 konstatuojamojoje dalyje, 22 punkto tikslas – neleisti, kad valstybė padengtų restruktūrizavimo išlaidas, kai įmonių grupė, kuriai priklauso pagalbos gavėjas, turėtų tam reikalingų lėšų. Nors įmonės „DB Cargo“ sunkumus sprendė pati grupė, Komisija pažymi, kad įmonių grupė DB sušvelnino įmonės „DB Cargo“ sunkumus teikdama paramą, kuri, nors iki 2022 m. nelaikoma valstybės pagalba, nuo 2022 m. yra valstybės pagalba. Įmonių „DB AG“ ir „DB Cargo“ aplinkybės šiuo atveju yra ypatingos, nes patronuojančioji įmonė 2022 m. tapo valstybės pagalbos teikėja. Tai nėra atvejis, kai, kaip paaiškinta 448 konstatuojamojoje dalyje, grupė perkelia grupei priklausančios įmonės restruktūrizavimo išlaidas valstybei, priešingai – grupė tapo pagalbos teikėja. Šiomis konkrečiomis aplinkybėmis įmonių grupė DB, būdama pagalbos teikėja, negalėjo padaryti daugiau, kad išspręstų įmonės „DB Cargo“ sunkumus. Todėl Komisija daro išvadą, kad tai, jog įmonė „DB Cargo“ priklauso įmonių grupei DB, nėra kliūtis įmonei „DB Cargo“ gauti restruktūrizavimo pagalbą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punktą.

5.4.2. *Pagalba skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti*

(452) Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, tam, kad valstybės pagalba būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi būti skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti.

(453) Šiuo atžvilgiu, norėdama įrodyti, kad restruktūrizavimo pagalba siekiama skatinti tokios veiklos ar sričių plėtrą, tokią pagalbą teikianti valstybė narė turi įrodyti, kad pagalba siekiama užkirsti kelią socialiniams sunkumams arba pašalinti rinkos nepakankamumą (žr. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.1 skirsnį), atkuriant ilgalaikį įmonės gyvybingumą (žr. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.2 skirsnį). Komisija pažymi, kad, kaip pripažįstama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punkte, iš tikrųjų pasitraukimas iš rinkos yra svarbus produktyvumo augimo veiksnys, todėl pagalbai pagrįsti nepakanka tik užkirsti kelią įmonės pasitraukimui iš rinkos. Priešingai, sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba yra viena iš labiausiai rinką iškraipančių valstybės pagalbos rūšių, nes ji trukdo pasitraukimo iš rinkos procesui.

([158]) Žr. 2015 m. gegužės 13 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Niki Luftfahrt / Komisija*, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, 159 punktą ir 2022 m. gegužės 18 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, 46 punktą.

(454) Tačiau tam tikrais atvejais sunkumų patiriančios įmonės restruktūrizavimas gali prisidėti ne tik prie pagalbos gavėjo vykdomos veiklos, bet ir prie ekonominės veiklos ar sričių plėtros. Taip yra tais atvejais, kai, nesuteikus tokios pagalbos, pagalbos gavėjo žlugimas sukeltų rinkos nepakankamumą arba socialinius sunkumus, stabdančius ekonominės veiklos rūšių ir (arba) sričių, kurias paveiktų tokios aplinkybės, plėtrą. Nebaigtinis tokių aplinkybių sąrašas pateiktas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkte.

(455) Komisija visų pirma įvertins, ar pagalba siekiama užkirsti kelią rinkos nepakankamumui arba socialiniams sunkumams (5.4.2.1 skirsnis) ir ar kartu su restruktūrizavimo pagalba pateikiamas restruktūrizavimo planas, kuriuo atkuriamas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas (5.4.2.2 skirsnis).

5.4.2.1. Socialinių sunkumų ar rinkos nepakankamumo vengimas, prisidedantis prie ekonominės veiklos arba ekonomikos srities plėtros

(456) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punktą, valstybės narės privalo įrodyti, kad žlugus gavėjui veikiausiai kiltų didelių socialinių sunkumų arba atsirastų didelis rinkos nepakankamumas, visų pirma įrodyti, kad atsirastų viena iš Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkte išvardytų aplinkybių. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punktą, įrodyti, kad bus išvengta socialinių sunkumų ar rinkos nepakankamumo, galima visų pirma įrodžius, kad įvykdyta viena iš 44 punkto a–g papunkčiuose išvardytų sąlygų. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad vertinant pagalbos priemonę visų pirma svarbios aplinkybės, nurodytos Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b papunktyje, t. y. kai pagalba siekiama išvengti rizikos, kad pagalbos gavėjui pasitraukus iš rinkos dėl svarbios paslaugos teikimo sutrikdymo gali sulėtėti ekonomikos augimas.

5.4.2.2. Pagalba padeda išvengti svarbios paslaugos teikimo sutrikimų

(457) Pagalba remiama ekonominė veikla yra krovinių vežimas, kuris daugiausia ir nuolat vykdomas kelių transportu, kuriam tenka daugiau kaip du trečdaliai visų Vokietijoje vežamų krovinių (31 lentelė).

*31 lentelė*

**Krovinių vežimo pasiskirstymas Vokietijoje pagal transporto rūšis**

*(%)*

| | 2018 m. | 2019 m. | 2020 m. | 2021 m. | 2022 m. |
|---|---|---|---|---|---|
| Kelių transportas | 72,0 | 71,7 | 72,4 | 71,4 | 71,3 |
| Geležinkelių transportas | 18,7 | 18,5 | 18,2 | 19,6 | 19,8 |
| Kitų rūšių transportas | 9,3 | 9,8 | 9,4 | 9,0 | 8,9 |

*Šaltinis: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe“ p. 12, 3 pav.* ([159]).

(458) Nepaisant to, kad daugiausia krovinių vežama keliais, Komisija pažymi, kad krovinių vežimas geležinkeliais yra labai naudingas, palyginti su kelių transportu, ir prisideda prie tvaraus ir ekonomiško krovinių vežimo pramonės vystymosi. Iš tiesų krovinių vežimas geležinkeliais yra daug palankesnis aplinkai nei kelių transportas, nes traukiniai, palyginti su sunkvežimiais, išmeta iki 80 % mažiau $CO_2$ vienai krovinio tonai. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“ ([160]) nurodyta, kad „[s]iekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 %“ ir kad „[d]idelė dalis iš 75 % šiuo metu keliais vežamų vidaus krovinių prioritetine tvarka turėtų būti perkelta vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais“. Analogiškai savo komunikate

([159]) Skelbiama adresu 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. Skelbiama adresu https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

„Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ ([161]) (toliau – Darnaus ir išmanus judumo strategija) Komisija pažymėjo, kad reikia išnaudoti „ryžtingus veiksmus siekiant užtikrinti, kad daugiau veiklos sričių būtų pereinama prie darnesnio transporto ([...] didelė dalis krovinių būtų vežama geležinkeliais, vidaus vandenų keliais ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais)“. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje taip pat buvo pripažinta, kad „[k]adangi ateityje [...] krovinių vežimą lems inovacijos, šiai transformacijai palengvinti reikia tinkamos sistemos ir priemonių, kad transporto sistema galėtų tapti kur kas veiksmingesnė ir darnesnė“.

(459) Be to, geležinkelių transportas mažina oro taršą, triukšmą ir spūstis keliuose, kurias sukelia kelių transportas, todėl jis yra labai svarbi perėjimo prie mažo anglies dioksido pėdsako ekonomikos dalis. Geležinkelių transportas taip pat daug efektyviau vartoja energiją nei kelių transportas, nes traukiniais galima vežti didelius krovinių kiekius dideliais atstumais naudojant mažiau degalų, todėl sumažėja bendras iškastinio kuro energijos suvartojimas. Šis efektyvumas dar labiau padidėja, kai geležinkelių tinkluose naudojama atsinaujinančiųjų išteklių elektros energija, dėl kurios krovinių vežimas tampa švaresnis ir tvaresnis.

(460) Be to, krovinių, ypač sunkiasvorių ar birių, vežimas dideliais atstumais geležinkeliais gali būti gerokai pigesnis, nes geležinkeliais per vieną reisą galima pervežti didesnį krovinių kiekį, todėl vienos tonos vežimo išlaidos yra mažesnės, palyginti su kelių transportu. Mažesnės degalų sąnaudos ir mažesnis personalo poreikis dar labiau mažina veiklos išlaidas, todėl įmonės gali ekonomiškai optimizuoti savo tiekimo grandines.

(461) Geležinkelių transportu galima vežti didelius krovinių kiekius nuosekliau ir rečiau vėluojant, nes jam mažiau įtakos turi spūstys keliuose, oro sąlygos ir nelaimingi atsitikimai. Šis patikimumas labai svarbus pramonės šakoms, kuriose laikomasi griežtų pristatymo grafikų, nes taip užtikrinama, kad prekės bus pristatytos laiku ir bus mažiau trikdžių. Be to, geležinkeliai užtikrina didesnį kintamumą, nes jais galima lengviau vežti dideles siuntas, palyginti su kelių tinklais, todėl jie idealiai tinka biriems ir konteineriuose gabenamiems kroviniams vežti.

(462) Papildoma krovinių vežimo geležinkeliais nauda yra ta, kad perkėlus krovinių vežimą į geležinkelius, sumažėja kelių tinklų apkrova. Dėl to mažėja spūstys, eismo įvykių skaičius ir kelių techninės priežiūros išlaidos. Mažesnis kelių transporto naudojimas pailgina viešosios infrastruktūros naudojimo trukmę ir padeda sumažinti bendrą išlaidų naštą valdžiai ir mokesčių mokėtojams. Galiausiai krovinių vežimą geležinkeliais galima veiksmingai integruoti į daugiarūšio transporto sistemas, derinant vežimą geležinkeliais su jūrų, kelių ir oro transportu, kad būtų sukurtos vientisos logistikos grandinės. Toks susietumas pagerina pasaulinės prekybos maršrutus ir palengvina veiksmingą prekių judėjimą per regionus ir sienas. Geležinkelis ypač naudingas jungiant didžiuosius uostus su paskirties vietomis žemyninėje dalyje, todėl krovinių srautai gali būti sklandūs ir efektyvūs.

(463) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad krovinių vežimas geležinkeliais atlieka labai svarbų vaidmenį atsakingai plėtojant krovininį transportą apskritai, nes tenkina neatidėliotiną tvarių logistikos sprendimų poreikį. Dėl mažesnio poveikio aplinkai, efektyvaus energijos vartojimo ir gebėjimo gabenti didelius krovinių kiekius dideliais atstumais geležinkelių transportas padeda įmonėms siekti aplinkosauginių, socialinių ir valdymo (ASV) tikslų ir kartu mažina vežimo išlaidas.

(464) Remdamos krovinių vežimą geležinkeliais, įmonės prisideda prie tvaresnės pasaulinės tiekimo grandinės, padeda mažinti išmetamo $CO_2$ kiekį ir skatina ilgalaikį ekonominį augimą, kuris atitinka aplinkosaugos tikslus. Todėl perkeldamos krovinius iš kelių į geležinkelius įmonės ir valdžia gali atlikti tiesioginį vaidmenį siekiant klimato tikslų ir mažinant logistikos poveikį aplinkai.

(465) Atsižvelgdama į tai, Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo priemonėmis siekiama užkirsti kelią situacijai, kai įmonei „DB Cargo“ dėl patiriamų finansinių sunkumų tektų nutraukti veiklą.

([161]) 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikatas „Darnaus ir išmanaus judumo strategija“, COM(2020) 789 *final*, skelbiamas adresu https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Iš tiesų, nors Europos krovinių vežimo geležinkeliais sektorius, ypač vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais segmentas, atlieka svarbų vaidmenį logistikos tinkle, ypač Vokietijoje, jame vis dėlto susiduriama su didelėmis struktūrinėmis ir veiklos problemomis, kaip išsamiai paaiškinta 60–68 konstatuojamosiose dalyse. Vežant krovinius keičiamo sąstato prekiniais traukiniais, o ne pilnais traukiniais, užtikrinamas lankstumas vežant mažesnius krovinius. Tačiau Komisija pažymi, kad jam sunku konkuruoti su krovinių vežimu keliais, kuris yra greitesnis ir geriau pritaikomas prie įvairių logistikos poreikių. Šio sektoriaus išlikimas labai svarbus ne tik pramonės tiekimo grandinėms, bet ir siekiant Europos tvarumo tikslų. Nepaisant savo svarbos, vežimas keičiamo sąstato prekiniais traukiniais yra pažeidžiamas verslo segmentas dėl daugybės problemų, įskaitant ribotą geležinkelių tinklo aprėptį, dideles išlaidas ir neefektyvumą.

(467) Komisija pažymi, kad viena iš pagrindinių kliūčių vežant krovinius keičiamo sąstato prekiniais traukiniais yra ribotas geležinkelių tinklo kapiliarumas, palyginti su kelių tinklais. Nors geležinkelis puikiai tinka vežti dideliais atstumais, jam dažnai trūksta vietos susisiekimo, būtino veiksmingam pristatymui iš vieno taško į kitą. Todėl krovinius paskutinėje kelionės atkarpoje dažnai reikia papildomai vežti kelių transportu, o tai apsunkina logistikos grandinę ir lėtina pristatymą. Šią problemą apsunkina tai, kad vidutinis keičiamo sąstato traukinių greitis yra ypač mažas – 22–25 km/h, t. y. gerokai mažesnis nei kelių transporto. Toks mažas greitis ir dažni perkrovimai mažina galimybes pasiūlyti konkurencingą pristatymo laiką vežant krovinius keičiamo sąstato prekiniais traukiniais rinkoje, kurioje vis dažniau reikalaujama greičio ir lankstumo.

(468) Kitas aktualus klausimas yra finansinis vežimo keičiamo sąstato traukiniais gyvybingumas. Šiam modeliui būdingi dideli pastovieji kaštai, susiję su infrastruktūra, riedmenimis ir operacijomis. Pelningumas įmanomas tik tada, kai dideli kiekiai vežami dideliais atstumais, tačiau vežant krovinius keičiamo sąstato prekiniais traukiniais dažnai gabenami mažesni kroviniai, todėl vežimas tampa neefektyvus ir patiriama daugiau išlaidų. Veiklą dar labiau apsunkina Europos geležinkelių tinklų sąveikumo problemos. Nors tokios iniciatyvos, kaip Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS), padeda spręsti sąveikumo problemas, dėl nacionalinių reguliavimo skirtumų, vėžės pločio skirtumų ir nesuderinamų signalizacijos sistemų traukiniai vis dar vėluoja ir didėja tarpvalstybinio vežimo keičiamo sąstato traukiniais išlaidos.

(469) Vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais segmento veiklos vykdytojai susiduria su didele konkurencija ne tik dėl krovinių vežimo keliais, bet ir dėl naujų geležinkelių rinkos dalyvių, nes šie nauji dalyviai paprastai orientuojasi tik į pelningus nišinius segmentus, pavyzdžiui, paskirtinių traukinių, kai paslaugos teikiamos iš vieno taško į kitą be tarpinių sustojimų ir taip išvengiama veiklos sudėtingumo ir neefektyvumo, būdingo vežimui keičiamo sąstato traukiniais, nes jo senos sistemos, senesnė įranga ir dideli pastovieji kaštai slegia rinkos senbuvius, kaip antai įmonę „DB Cargo“.

(470) Nors problemų yra nemažai, vėl pabrėžiama strateginė vežimo keičiamo sąstato traukiniais vertė pereinant prie tvaraus krovinių vežimo Europoje. Krovinių vežimas geležinkeliais yra vienas iš Europos Sąjungos žaliojo kurso ([162]) ir 55 % tikslo politikos ([163]), kuria siekiama iki 2030 m. 55 % sumažinti išmetamo anglies dioksido kiekį, kertinių akmenų. Siekiant šių aplinkosauginių tikslų labai svarbu skatinti perėjimą nuo kelių prie geležinkelių, ypač vežimo keičiamo sąstato traukiniais ir įvairiarūšio transporto srityje. Šiomis aplinkybėmis technologinė pažanga teikia tam tikrų vilčių padidinti vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais efektyvumą ir konkurencingumą. Investicijos į skaitmeninę infrastruktūrą ir vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais tinklų modernizavimą padidins paslaugų patikimumą ir greitį, todėl ateityje vežimas keičiamo sąstato prekiniais traukiniais bus perspektyvesnė kelių transporto alternatyva.

([162]) 2019 m. gruodžio mėn. Europos Komisijos pradėtas įgyvendinti Europos žaliasis kursas – tai tvarios, neutralaus anglies dioksido poveikio ekonomikos ES veiksmų planas, kuriuo siekiama, kad iki 2050 m. ES neutralizuotų poveikį klimatui. Pagrindiniai jo tikslai yra iki 2030 m. 55 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, sumažinti energetikos priklausomybę nuo iškastinio kuro, skatinti žiedinę ekonomiką, atkurti biologinę įvairovę ir skatinti tvarų ūkininkavimą įgyvendinant strategiją „Nuo ūkio iki stalo“. Plane numatyta parama žaliosioms inovacijoms, pramonės pertvarkai ir Teisingos pertvarkos mechanizmui siekiant padėti darbuotojams pertvarkos paveiktuose regionuose. Jo tvarkaraštis yra toks: 2019 m. – pradedamas įgyvendinti Žaliasis kursas, 2020–2021 m. – konkrečių strategijų (pvz., biologinės įvairovės ir žiedinės ekonomikos) rengimas, 2021 m. – 55 % tikslo dokumentų rinkinio pristatymas, 2022–2030 m. – politikos įgyvendinimas, siekiant iki 2030 m. išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti 55 %, 2050 m. – poveikio klimatui neutralumo tikslas.

([163]) 55 % tikslo programa – tai 2021 m. liepos mėn. pradėtas įgyvendinti Sąjungos teisės aktų rinkinys, kuris yra Europos žaliojo kurso dalis ir kuriuo siekiama iki 2030 m. 55 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu, ir iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą. Pagrindinės priemonės yra: i) ES prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemos (ATLPS) reforma ir pasienio anglies dioksido korekcinio mechanizmo (PADKM) nustatymas, ii) Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos atnaujinimas nustatant 40 % atsinaujinančiųjų išteklių energijos tikslą iki 2030 m. ir Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos atnaujinimas siekiant pagerinti energijos naudojimą, iii) absorbentų stiprinimas pagal Žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės (LULUCF) reglamentą, iv) Socialinio klimato fondo sukūrimas siekiant remti pažeidžiamus namų ūkius. Jos tvarkaraštis yra toks: 2021 m. – pristatytas ir aptartas dokumentų rinkinys, 2022 m. – pasiekti politiniai susitarimai, 2023–2025 m. – pagrindinių politikos krypčių įgyvendinimas, 2030 m. – 55 % išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslas, 2050 m. – poveikio klimatui neutralumo tikslas.

(471) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad negalima pervertinti strateginės vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais svarbos. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad jis yra labai svarbus daugeliui pramonės šakų, įskaitant chemijos, automobilių ir apdirbamosios gamybos šakas, kurios geležinkeliais siunčia mažesnius, lankstesnius siuntinius, kurie negali užpildyti viso traukinio. Įmonės „DB Cargo“ žlugimas, taigi ir jos vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais veiklos nutraukimas, turėtų rimtų pasekmių šioms pramonės šakoms, nes alternatyvūs logistikos sprendimai, visų pirma krovinių vežimas keliais, sunkiai prilygtų geležinkelių pajėgumams ir aplinkosauginei naudai. Dėl tokio žlugimo galėtų padidėti sąnaudos, sutrikti tiekimo grandinė ir net būtų prarastos darbo vietos pagrindiniuose sektoriuose, kurie yra priklausomi nuo tarpinių prekių ir žaliavų krovinių vežimo geležinkeliais.

(472) Be to, Komisija mano, kad sutrikus vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais paslaugų teikimui būtų padarytas didelis poveikis visai visuomenei. Iš tiesų, krovinių perkėlimas į kelius padidintų aplinkosaugos ir infrastruktūros problemas, nes kelių transportas išmeta daug daugiau teršalų ir prisideda prie spūsčių. Todėl Komisija mano, kad toks perkėlimas pakenktų tiek nacionaliniams, tiek ES tvarumo tikslams, kaip antai Žaliojo kurso ir 55 % tikslo iniciatyvoms, kuriose pabrėžiama, kad išmetamo anglies dioksido kiekis mažinamas perkeliant krovinių vežimą iš kelių į geležinkelius. Todėl praradus vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais paslaugas, atsirastų ir rinkos nepakankamumas, ir nukentėtų platesnės pastangos mažinti žalą aplinkai.

(473) Komisija pripažįsta, kad dėl vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais veiklos sudėtingumo kitiems geležinkelių veiklos vykdytojams sunku pakeisti arba plėsti veiklą šiame segmente. Skirtingai nuo paskirtinių traukinių, kurie važiuoja tiesiogiai tarp dviejų taškų, vežant krovinius keičiamo sąstato prekiniais traukiniais kaupiamuosiuose kelynuose reikia atskirus skirtingų klientų vagonus sukabinti į vieną traukinį. Šiam daug darbo reikalaujančiam procesui reikia sudėtingos logistikos, specialios įrangos ir didelės infrastruktūros. Maržos yra mažos, o dėl konkurencijos su krovinių vežimu kelių transportu, kuris siūlo greitesnes ir lankstesnes paslaugas, kitoms bendrovėms sunku investuoti į didelio masto vežimą keičiamo sąstato prekiniais traukiniais, kokį vykdo įmonė „DB Cargo“.

(474) Įmonė „DB Cargo“, kuri yra pirmaujantis vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais veiklos vykdytojas Danijoje ([...] % dalis) ([164]), Vokietijoje (90 % dalis) ([165]), Nyderlanduose ([...] % dalis) ([166]) ir Italijoje ([...] % dalis) ([167]), turi platų kaupiamųjų kelynų, lokomotyvų ir parengtų darbuotojų tinklą, kuris užtikrina masto ekonomiją, o ją naujiems rinkos dalyviams šiose valstybėse narėse būtų sunku pasiekti. Be to, įmonė „DB Cargo“ yra Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos senbuvė, todėl ji gali integruoti vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais paslaugas į platesnius tiekimo grandinės sprendimus, o tai yra pranašumas, kurio gali trūkti mažesniems ar naujiems veiklos vykdytojams. Komisija mano, kad dėl didelių vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais pastoviųjų kaštų ir būdingų veiklos sunkumų ([168]) atsiranda didelių kliūčių galimiems naujiems rinkos dalyviams KSPT segmente, todėl mažai tikėtina, kad įmonei „DB Cargo“ nutraukus veiklą, ypač vežimo keičiamo sąstato prekiniais traukiniais segmente, kiti galėtų įsitraukti ir užpildyti spragą be trikdžių.

(475) Komisija mano, kad restruktūrizavimo pagalba, skirta restruktūrizavimo planui įgyvendinti, neleidžia pasitraukti įmonei, galinčiai užkirsti kelią svarbių paslaugų, kurias teikia įmonė „DB Cargo“, ypač susijusių su vežimu keičiamo sąstato prekiniais traukiniais, sutrikdymui. Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba, skirta restruktūrizavimo planui įgyvendinti, kuri apsaugo nuo įmonės „DB Cargo“ teikiamų paslaugų sutrikdymo rizikos, padeda siekti tiksliai apibrėžto tikslo, t. y. išvengti socialinių sunkumų arba rinkos nepakankamumo, kaip numatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b papunktyje, taigi prisideda prie ekonominės veiklos, susijusios su krovinių vežimo sausumos transportu paslaugų teikimu visoje Vokietijos teritorijoje ir kitose valstybėse narėse, kuriose įmonė „DB Cargo“ vykdo veiklą, plėtros.

([164]) Žr. 2.2 skirsnio 27 ir 37 konstatuojamąsias dalis.
([165]) Žr. 2.2 skirsnio 27 ir 37 konstatuojamąsias dalis.
([166]) Žr. 2.2 skirsnio 27 ir 37 konstatuojamąsias dalis.
([167]) Žr. 2.2 skirsnio 27 ir 37 konstatuojamąsias dalis.
([168]) Žr. 466–469 konstatuojamąsias dalis.

5.4.2.3. Restruktūrizavimo planas ir ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

(476) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 46 punkte nustatyta, kad *ad hoc* pagalbos atveju restruktūrizavimo pagalba turi būti teikiama su sąlyga, kad bus įgyvendintas restruktūrizavimo planas, kuriuo būtų atkurtas pagalbos gavėjo gyvybingumas. Priežasčių, dėl kurių pagalbos gavėjas susidūrė su sunkumais, pašalinimas, palengvinant jo ilgalaikio gyvybingumo atkūrimą, yra būtina sąlyga, kad restruktūrizavimo pagalba būtų skirta ekonominės veiklos rūšių ir sričių, kuriose veikia pagalbos gavėjas, plėtrai.

(477) Vadinasi, restruktūrizavimo pagalbos, kuria buvo padengti nuostoliai, kuriuos įmonė „DB Cargo“ patyrė 2022 m. ir kuriuos būtų patyrusi iki 2022 m. gruodžio 31 d., jei nebūtų PNPS, suderinamumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į restruktūrizavimo plano, kurio rengimo ir sudarymo procesas prasidėjo 2022 m. liepos mėn., įgyvendinimą, net jei planas Komisijai buvo oficialiai perduotas vėliau, kai jau buvo įgyvendinimas (173 ir 174 konstatuojamosios dalys). Šioje byloje nuostolių, kuriems taikomas PNPS ir kuriuos siekiama pažaboti planu, atsiradimas ir plano rengimo ir įgyvendinimo chronologija 2022 m. yra artimi laiko atžvilgiu.

(478) Todėl tikslinga manyti, kad restruktūrizavimo pagalbos, planuojamos iki 2025 m. pabaigos imtinai, nors ir neteisėtai suteiktos iš pradžių, suderinamumą reikia vertinti atsižvelgiant į restruktūrizavimo planą ir jo atitiktį Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytiems reikalavimams

(479) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 45–48 punktus, restruktūrizavimo pagalba turėtų būti teikiama kuo trumpesniu laikotarpiu tik realistiškam, nuosekliam ir toliaregiškam restruktūrizavimo planui, kurio priemonės turi būti skirtos ilgalaikiam gyvybingumui atkurti per pagrįstą laikotarpį, paremti, atmetant bet kokią papildomos į restruktūrizavimo planą neįtrauktos valstybės pagalbos galimybę. Restruktūrizavimo plane turi būti nurodytos pagalbos gavėjo sunkumų priežastys bei pagalbos gavėjo trūkumai ir išdėstyta, kaip siūlomomis restruktūrizavimo priemonėmis bus išspręstos pagrindinės pagalbos gavėjo problemos.

(480) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 49 punktą, restruktūrizavimo plane turi būti pateikta informacija apie gavėjo verslo modelį ir nurodyta, kaip planas paskatins ilgalaikį gyvybingumą. Tai visų pirma turėtų būti informacija apie gavėjo organizacinę struktūrą, finansavimą, įmonės valdymą ir visus kitus reikšmingus aspektus. Restruktūrizavimo plane reikėtų įvertinti, ar gavėjas būtų galėjęs išvengti sunkumų, jei vadovybė būtų laiku ėmusis tinkamų veiksmų ir, jei taip, reikėtų įrodyti, kad imtasi tinkamų valdymo pokyčių. Jei sunkumų gavėjas patyrė dėl savo verslo modelio arba valdymo sistemos trūkumų, reikės imtis tinkamų pokyčių.

(481) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 50–52 punktus, restruktūrizavimo rezultatai turi būti įrodyti pagal įvairius scenarijus, visų pirma nustatant veiklos parametrus ir pagrindinius numatomus rizikos veiksnius. Pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimas turi lemti tinkamą investuoto kapitalo grąžą padengus sąnaudas ir negali būti grindžiamas optimistinėmis prielaidomis dėl išorės veiksnių, kaip kainų ar paklausos svyravimai. Ilgalaikis gyvybingumas pasiekiamas tada, kai įmonė, padengusi visas savo sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius mokesčius, gali užsitikrinti tinkamą prognozuojamą kapitalo grąžą ir todėl yra pajėgi savarankiškai konkuruoti rinkoje.

(482) Šie reikalavimai nagrinėjami 5.4.2.3.1–5.4.2.3.3 skirsniuose.

5.4.2.3.1. Restruktūrizavimo plano, kuriuo siekiama pašalinti įmonės „DB Cargo“ finansinių sunkumų priežastis, patikimumo vertinimas

(483) Įmonės „DB Cargo“ finansinius sunkumus visų pirma lemia KSPT segmentas, kuris nuo 2013 m. yra didelis nuostolių šaltinis (vien tik jam teko 64 % įmonės nuostolių 2022 m. ir 82 % 2023 m.), o paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo segmentų rezultatai buvo nepastovūs, tačiau ne tokie neigiami. Be KSPT segmento nuostolių, 2019–2022 m. įmonės „DB Cargo“ problemas didino COVID-19 pandemija, pasaulinių tiekimo grandinių sutrikdymai ir vietinės Vokietijos rinkos infrastruktūros problemos.

(484) Šie nepalankūs finansiniai rodikliai, dėl kurių buvo nuolat patiriami dideli nuostoliai, pagrindžia būtinybę įgyvendinti restruktūrizavimo planą, pagal kurį bus iš esmės pakeistas įmonės „DB Cargo“ veiklos modelis ir strategija, siekiant sustiprinti finansinius pagrindus ir racionalizuoti veiklos sąnaudas, kad iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos įmonė „DB Cargo“ vėl taptų gyvybinga.

(485) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad į restruktūrizavimo planą įtrauktos rimtos, gausios, nuoseklios ir viena kitą papildančios priemonės (5.4.2.2.1–5.4.2.2.3.1 skirsniai), kuriomis šalinamos pagrindinės įmonės „DB Cargo“ veiklos ir finansinių sunkumų priežastys, nes jos padės padidinti įmonės „DB Cargo“ paslaugų kūrimo ir teikimo klientams efektyvumą, taip pat įvairiais būdais racionalizuoti įmonė „DB Cargo“ sąnaudų bazę. Visų pirma labai sudėtingos bendro paslaugų teikimo sistemos pertvarkymas turėtų leisti įmonei „DB Cargo“ lanksčiau reaguoti į klientų poreikius. Pertvarkymas į mažesnes, labiau sutelktas veiklos kryptis pagal veiklos sektorius ir (arba) klientų grupes turėtų gerokai sumažinti paslaugų teikimo modelio sudėtingumą, o tai savo ruožtu turėtų labai sumažinti išlaidas ir padidinti įmonės „DB Cargo“ konkurencingumą.

(486) Pavyzdžiui, numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane numatyta priemonė optimizuoti jos vežimo keičiamo sąstato traukiniais tinklą peržiūrint jo struktūrą iš esmės supaprastins ir padidins įmonės „DB Cargo“ komercinių pasiūlymų šiame segmente paslaugų teikimo patikimumą ir standartizaciją. Iš tiesų personalo ir įrangos skyrimas vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentui yra radikalus pokytis, palyginti su šiandieniniu integruotu vežimo keičiamo sąstato traukiniais, paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo paslaugų teikimu. Dėl šių paslaugų teikimo modelio patobulinimų turėtų pagerėti klientų aptarnavimo kokybė, todėl numatoma, kad dėl to bus galima didinti kainas, kad būtų geriau atsižvelgta į klientų norą mokėti už vežimo keičiamo sąstato traukiniais paslaugas. Todėl numatoma, kad restruktūrizavimo plano priemonės, kuriomis daugiausia dėmesio skiriama įmonės „DB Cargo“ vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmentui, labai prisidės prie įmonės finansinės padėties gerinimo, nes numatoma, kad nuo 2025 m. jos leis gauti daugiau kaip 100 mln. EUR papildomo EBIT rodiklio, kaip nurodyta 4.1.5.2 skirsnyje.

(487) Taip pat numatoma, kad restruktūrizavimo plane numatytos priemonės, kuriomis siekiama optimizuoti įmonės „DB Cargo“ paskirtinių traukinių segmento portfelį ir kurti išmaniuosius logistikos sprendimus klientams, labai prisidės prie įmonės „DB Cargo“ EBIT gerėjimo, nes naujoviški geležinkelių transporto sprendimai turėtų padėti įmonei geriau išnaudoti įvairių klientų pasirengimą mokėti, taip pat nustatyti maršrutus, kurių reikėtų atsisakyti, kad būtų galima geriau paskirstyti išteklius pelningesnei veiklai. Be to, panašiai kaip ir vežimo keičiamo sąstato traukiniais segmente, įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane numatyta priemonė, pagal kurią, siekiant pagerinti paslaugų teikimo kokybę, paskirtinių traukinių eksploatavimas bus susietas su specialiais ištekliais. Pirmiau aprašytas klientams teikiamų paslaugų kokybės gerinimas taip pat turėtų pateisinti kokybiškesnių paskirtinių traukinių paslaugų kainų koregavimą, kuris viršytų faktorinių kainų kompensavimą. Todėl numatoma, kad restruktūrizavimo plano priemonės, kuriomis daugiausia dėmesio skiriama įmonės „DB Cargo“ paskirtinių traukinių segmentui, labai prisidės prie įmonės finansinės padėties gerinimo, nes nuo 2025 m. jos turėtų leisti gauti gerokai daugiau kaip 200 mln. EUR papildomo EBIT rodiklio, kaip nurodyta 4.1.5.2 skirsnyje.

(488) Numatoma, kad restruktūrizavimo plano priemonės, skirtos mišriojo vežimo segmentui, įskaitant, be kita ko, i) jūrų transporto tinklo pertvarkymą, jo terminalų integravimą, jo portfelio optimizavimą, ii) žemyninio mišriojo vežimo pertvarkymą, jo paslaugų teikimo sistemos kokybės gerinimą ir iii) pardavimo vežėjams portfelio optimizavimą, taip pat padės pagerinti įmonės „DB Cargo“ finansinę padėtį, nes jos turėtų 2025 m. sukurti daugiau kaip 50 mln. EUR papildomo EBIT rodiklio (o vėliau – daugiau kaip 100 mln. EUR per metus), kaip nurodyta 4.1.5.2 skirsnyje.

(489) Galiausiai įgyvendinant įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą bus siekiama pašalinti neefektyvumą, atsirandantį dėl perteklinių procesų, perteklinių pajėgumų ir ribotos pridėtinės vertės paslaugų, mažinant įvairių bendrovės padalinių sudėtingumą ir modernizuojant įmonės „DB Cargo“ IT sistemas. Numatoma, kad biurų patalpų ploto ir rinkodaros išlaidų mažinimas, taip pat įmonės „DB Cargo“ administracijos valdymo struktūros pertvarkymas padės pagerinti įmonės „DB Cargo“ finansinę padėtį. Numatoma, kad visos šios priemonės nuo 2025 m. leis gauti daugiau kaip 50 mln. EUR papildomo EBIT (o vėliau – daugiau kaip 100 mln. EUR per metus), kaip nurodyta 4.1.5.2 skirsnyje.

(490) Apskritai numatoma, kad dėl visų įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plane numatytų priemonių nuo 2025 m. EBIT padidės daugiau kaip 500 mln. EUR, o vėliau – gerokai daugiau. Todėl numatoma, kad įgyvendinus įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planą įmonė taps taupesne, efektyvesne ir į sprendimus klientams orientuota paslaugų teikėja, todėl nuo 2026 m., t. y. paskutinių restruktūrizavimo laikotarpio metų, ji vėl taps gyvybinga ir pirmą kartą uždirbs teigiamas grynąsias pajamas (kurios vėliau turėtų toliau didėti).

(491) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad restruktūrizavimo planu tinkamai sprendžiamos įmonės „DB Cargo“ finansinių sunkumų priežastys. Komisija taip pat mano, kad restruktūrizavimo plano trukmė iki 2026 m. pabaigos nėra nepagrįstai ilga, atsižvelgiant į pirmiau aptartų restruktūrizavimo priemonių skaičių ir mastą, taip pat į didelius nuostolius, dėl kurių ir buvo parengtas įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo planas.

(492) Toliau Komisija turi įvertinti prielaidų, kuriomis grindžiamas pagalbos gavėjo restruktūrizavimo planas, patikimumą, o vėliau įrodymus, kad baigus įgyvendinti restruktūrizavimo planą pagalbos gavėjas vėl bus gyvybingas.

5.4.2.3.2. Restruktūrizavimo plano prielaidų patikimumo vertinimas

(493) Vertindama įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano prielaidas, Komisija peržiūrėjo Vokietijos pateiktas pajamų (kainos ir apimties) ir išlaidų prognozes restruktūrizavimo laikotarpiui.

(494) Pirma, kalbant apie pajamų prognozes, Komisija pažymi, kad Vokietijos prielaidoje dėl įmonės „DB Cargo“ pajamų raidos restruktūrizavimo laikotarpiu vertinama, kad įmonės „DB Cargo“ pajamos restruktūrizavimo laikotarpiu išliks palyginti vienodos (+4,9 % restruktūrizavimo laikotarpiu, kai atsižvelgiama į kitas veiklos pajamas) ir faktiškai neigiamos (–2 %), kai neįtraukiamos kitos veiklos pajamos ([169]) ir atsižvelgiama tik į numatomą įmonės „DB Cargo“ pajamų, gaunamų iš pagrindinės veiklos, augimą restruktūrizavimo laikotarpiu (21 lentelė). Komisija mano, kad ši raida yra pagrįsta, nes ji atitinka įmonės „DB Cargo“ numatomą apimties mažėjimą įgyvendinant restruktūrizavimo plano priemones.

(495) Be to, atlikusi išsamesnę apimties ir kainų analizę, Komisija mano, kad, kalbant apie apimtį, Vokietijos numatytą įmonės „DB Cargo“ bendros apimties plėtrą tonkilometriais galima laikyti pagrįsta ir realistiška atsižvelgiant į dabartinę rinką, nes ji apsiribos BMAK padidėjimu [...] % 2025–2029 m. laikotarpiu. Prielaidos dėl įmonės „DB Cargo“ apimties augimo iš tiesų yra atsargios, nes Vokietija nenumato jokio papildomo poveikio dėl rinkos nulemto KSPT transporto augimo ir mažesnio nei rinkos augimo paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo segmentuose.

(496) Be to, nors Vokietija numato, kad 2025–2029 m. įmonės „DB Cargo“ pajamos už tonkilometrį didės BMAK esant [...] %, Komisija taip pat mano, kad tokios prielaidos yra pagrįstos ir realistiškos, nes didžioji dalis sąnaudų padidėjimo perkeliama dėl įmonės „DB Cargo“ našumo ir paslaugų kokybės pagerėjimo, kurį lemia įvairių restruktūrizavimo plano priemonių, kuriomis visų pirma siekiama už didesnes kainas pasiūlyti geresnes klientų aptarnavimo paslaugas, įgyvendinimas.

(497) Tuo remdamasi Komisija mano, kad Vokietijos pateiktos prielaidos dėl bendros pajamų raidos yra pagrįstos ir patikimos.

(498) Antra, kalbant apie išlaidų prognozes, Komisija pažymi, kad trys per restruktūrizavimo laikotarpį prognozuojamos pagrindinės išlaidų kategorijos (medžiagos, personalas ir kitos veiklos išlaidos) turėtų sumažėti maždaug 10 % (2026 m., palyginti su 2023 m.) kalbant apie išlaidas medžiagoms ir personalui, kurios kartu sudaro gerokai daugiau nei [...] % visų pagalbos gavėjo išlaidų bazės (numatant, kad įmonės „DB Cargo“ kitos veiklos išlaidos turėtų dar labiau sumažėti). Šis išlaidų sumažėjimas, kuris absoliučiai išraiška gali atrodyti reikšmingas, tačiau ne toks reikšmingas santykine išraiška, laikomas pagrįstu būtent dėl pastarosios priežasties ir dėl to, kad jis pagrįstas aiškiai

([169]) Į kitas veiklos pajamas įtrauktas vienkartinis balansinės vertės prieaugio, gauto 2026 m. pardavus lokomotyvus, poveikis.

apibrėžtomis ir sutartomis išlaidų mažinimo programomis, todėl padeda pagerinti įmonės „DB Cargo“ EBITDA ir jau 2025 m., t. y. likus vieniems metams iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, pasiekti teigiamą rezultatą (107 mln. EUR).

(499) Dėl sumažėjusių kapitalo išlaidų mažėjančios nusidėvėjimo išlaidos, kurios nurodomos įmonės „DB Cargo“ balanse, dar labiau prisideda prie įmonės „DB Cargo“ EBIT ir veiklos maržos gerėjimo, o šios dėl tokio sumažėjimo iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. turėtų tapti teigiamos (atitinkamai [...] EUR ir [...] %).

(500) Remiantis įvairiomis restruktūrizavimo priemonėmis, kurias įmonė „DB Cargo“ įgyvendino pagal restruktūrizavimo planą, Vokietijos pateiktas prielaidas dėl išlaidų raidos, kuriomis grindžiamas įmonės „DB Cargo“ gyvybingumo atkūrimas, galima laikyti pagrįstomis ir patikimomis.

(501) Taigi Komisija atidžiai išnagrinėjo pagrindines prielaidas, kuriomis grindžiamos Vokietijos pateikto įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano finansinės prognozės, ir nustatė, kad prielaidos, kuriomis grindžiamos finansinės prognozės, yra pagrįstos ir patikimos, todėl įtikimos.

5.4.2.3.3. Pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimo patikimumo vertinimas

(502) Nustačiusi, kad prielaidos, kuriomis grindžiamos finansinės projekcijos, yra patikimos, Komisija dabar įvertins, ar, remiantis šiomis projekcijomis, pagalbos gavėjas galės atkurti gyvybingumą iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos. Tiksliau, Komisija patikrins, ar iki 2026 finansinių metų pagalbos gavėjas numato gauti pakankamą grąžos normą iš savo veiklos ir ar jis galės savarankiškai konkuruoti.

(503) Prognozuojama, kad įmonės „DB Cargo“ EBIT marža (pajamų, neįskaitant kitų veiklos pajamų) 2024 m. pabaigoje bus [...] % neigiama, o restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje 2026 m. gruodžio mėn. – [...] % teigiama. Todėl numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ pelningumas, vertinamas kaip EBIT marža, per restruktūrizavimo laikotarpį gerokai padidės (o vėliau stabilizuosis) ([170]). Šių pagerėjusių rezultatų negalima tinkamai palyginti su ankstesniais rezultatais, nes jie iš esmės buvo neigiami, o šis reikšmingas pagerėjimas yra susijęs su įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano įgyvendinimu.

(504) Be to, numatoma, kad įmonė „DB Cargo“ gaus teigiamas grynąsias pajamas tiek pagal atskaitos, tiek pagal pesimistinį scenarijus. Be to, tokie teigiami pokyčiai teigiamai paveiks įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo būklę, nes planuojama, kad jie tęsis ir pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui.

(505) Be to, iš įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano finansinių duomenų matyti, kad jos grąžos rodikliai gerės visą restruktūrizavimo laikotarpį ir 2026 m. pabaigoje panaudoto kapitalo grąža pasieks [...] %, o pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui dar labiau padidės, pavyzdžiui, iki [...] % 2030 m. Remiantis Vokietijos skaičiavimais, įmonės „DB Cargo“ kapitalo grąža, vertinant pagal panaudoto kapitalo grąžą, nuo restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. nuolat bus didesnė už jos [...] (112 išnaša). Todėl Komisija mano, kad įmonės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąžos lygis yra pakankamai aukštas, kad jį būtų galima laikyti tinkama prognozuojama kapitalo grąža tiek, kiek jis leidžia įmonei „DB Cargo“, padengus visas išlaidas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius mokesčius, konkuruoti rinkoje pagal savo pranašumus.

([170]) Svarbu pažymėti, kad tokią EBIT maržą galima pasiekti tik derinant plataus užmojo įmonės vidaus priemones ir Vokietijos KSPT transporto subsidijas, kurios kasmet sudaro apie 300 mln. EUR. Be subsidijos vežimo keičiamo sąstato traukiniais veiklos segmento pelningumas nebūtų atkurtas. Taip pat svarbu pažymėti, kad Vokietijos federalinė geležinkelių tarnyba dar nepatvirtino įmonės „DB Cargo“ prašymo dėl vežimo keičiamo sąstato traukiniais finansavimo 2024 m. Todėl dar neaišku, kiek iš 300 mln. EUR šio sektoriaus metinio finansavimo galiausiai bus skirta įmonei „DB Cargo“. Pagal atskaitos scenarijų daroma prielaida, kad [...] % šios sumos ([...] EUR per metus) bus skirta įmonei „DB Cargo“.

(506) Komisija mano, kad tai dar labiau aktualu, nes į Vokietijos pateiktą įmonės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąžos prognozę įtrauktas ribotas KSPT transporto segmento indėlis į bendrą įmonės „DB Cargo“ pelningumą, nes jame, kaip paaiškinta 5.4.2.1 skirsnyje, kyla daug problemų (dideli pastovieji kaštai, ribota geležinkelių tinklo aprėptis, greitesnio ir lengviau prisitaikančio kelių transporto konkurencija), tačiau jis atlieka itin svarbų vaidmenį Europos logistikos tinkle (ypač tokiose pramonės šakose, kaip cheminių medžiagų, automobilių ir apdirbamosios gamybos, kurios priklauso nuo lanksčių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų) ir yra labai svarbus mažinant išmetamo $CO_2$ kiekį ir siekiant ES klimato tikslų, nes yra tvaresnė ir veiksmingesnė kelių transporto alternatyva.

(507) Be to, Komisija mano, kad planuojama, jog įmonė „DB Cargo“ veiklos rezultatai bus geresni nei į ją panašių įmonių grupės rezultatai. Iš tiesų, lygindama atitinkamus EBIT maržos (EBIT yra svarbus panaudoto kapitalo grąžos rodiklio komponentas) dydžius, Komisija pažymi, kad įmonės „DB Cargo“ EBIT marža iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. turėtų siekti [...] %, o jos konkurentų EBIT marža 2021–2023 m. laikotarpiu buvo vidutiniškai 2 % panašios veiklos atveju (ir 5 %, jei vertinami tik tie konkurentai, kurie nevykdo KSPT transporto veiklos). Taigi numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ rezultatai atitiks dabartinių panašių įmonių veiklos rezultatus arba bus geresni už juos.

(508) Kalbant apie mokumo rodiklius, numatoma, kad įmonė „DB Cargo“ išlaikys teigiamą ir didėjančią nuosavo kapitalo poziciją visą restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį, o nuosavo kapitalo santykis (nuosavas kapitalas / visas turtas) iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos nuolat didės ([...] % 2026 m. gruodžio mėn.) ir vėliau (iki [...] % 2030 m. gruodžio mėn.). Taip pat numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ palūkanų padengimo rodiklis (EBIT / palūkanų išlaidos) per visą restruktūrizavimo plano laikotarpį keisis teigiama linkme ir 2026 m. pabaigoje bus gerokai didesnis nei 1x (o 2030 m. gruodžio mėn. – didesnis nei 1,5x).

(509) Kaip alternatyvą atskaitos finansinių prognozių scenarijui Komisija mano, kad restruktūrizavimo plane nustatytas pesimistinis scenarijus taip pat yra tinkamas ir patikimas tiek, kiek jame numatyti keli galimi neigiami pokyčiai, turintys įtakos pagalbos gavėjo veiklos rodikliams, pavyzdžiui, galimas įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano priemonių įgyvendinimo vėlavimas, didelis apimties sumažėjimas arba stipri kainų konkurencija. Todėl Komisija pažymi, kad pesimistiniame scenarijuje veiksmingai atsižvelgiama į tikėtinus pajamų ir išlaidų veiksnių pokyčius, kurie visi atskirai arba kartu gali turėti įtakos įmonės „DB Cargo“ gyvybingumui. Komisija taip pat pažymi, kad pesimistiniame scenarijuje neigiamą poveikį pajamoms ir sąnaudoms darantys veiksniai laikomi pasireiškiančiais vienu metu.

(510) Pagal tokį pesimistinį scenarijų įmonės „DB Cargo“ rezultatai yra paveikti, tačiau jie išlieka teigiami ir tvarūs, todėl tai nekelia pavojaus pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimui. Iš tiesų pagal pesimistinį scenarijų tikėtinos grynosios pajamos, padengus visas veiklos sąnaudas, įskaitant palūkanas ir nusidėvėjimo sąnaudas, iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. ir vėliau išlieka teigiamos, kaip ir pagal atskaitos scenarijų. Be to, nors pagal pesimistinį scenarijų įmonės „DB Cargo“ EBIT marža 2026 m. būtų [...] EUR (t. y. [...] % pajamų marža), vėlesniais metais ji padidėtų beveik iki [...] EUR (t. y. maždaug [...] % pajamų marža).

(511) Panašiai numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ panaudoto kapitalo grąža pagal pesimistinį scenarijų sumažės iki [...] %, palyginti su atskaitos scenarijaus [...] % dydžiu, tačiau iki 2030 m. ji turėtų padidėti iki [...] % (palyginti su atskaitos scenarijaus [...] % dydžiu). Tai patvirtina, kad pagal pesimistinį scenarijų įmonės „DB Cargo“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas išlieka patikimas, nepaisant visų šiame scenarijuje numatytų nepalankių prielaidų.

(512) Tai patvirtina ir numatoma įmonės „DB Cargo“ turto grąžos raida, kuri pagal pesimistinį scenarijų restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje bus beveik [...] % (palyginti su [...] % pagal atskaitos scenarijų), o iki 2030 m. padidės iki 2,5 % (palyginti su [...] % pagal atskaitos scenarijų).

(513) Kalbant apie mokumo rodiklius, pagal pesimistinį scenarijų numatoma, kad įmonė „DB Cargo“ taip pat išlaikys teigiamą ir augančią nuosavo kapitalo poziciją visą restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį. Įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo rodiklis (nuosavas kapitalas / visas turtas), kaip ir pagal atskaitos scenarijų, iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos ir vėliau nuolat didės (iki [...] %). Taip pat numatoma, kad įmonės „DB Cargo“ palūkanų padengimo rodiklis (EBIT / palūkanų išlaidos) pagal; pesimistinį scenarijų per visą restruktūrizavimo plano laikotarpį keisis teigiama linkme ir 2026 m. pabaigoje bus artimas 1x (o 2030 m. gruodžio mėn. – didesnis nei 1x).

(514) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad siūlomas restruktūrizavimo planas tiek pagal atskaitos, tiek pagal pesimistinį scenarijų yra įgyvendinamas, nuoseklus ir toli siekiantis bei gali per pagrįstą laikotarpį atkurti ilgalaikį įmonės „DB Cargo“ gyvybingumą.

5.4.3. *Teigiamas pagalbos poveikis ekonominės veiklos rūšių arba ekonomikos sričių plėtrai yra didesnis už neigiamą poveikį, susijusį su konkurencijos iškraipymais ir neigiamu poveikiu prekybai*

(515) Siekiant įvertinti, ar pagalba nedaro nepagrįsto poveikio konkurencijai ir prekybos sąlygoms, būtina išnagrinėti pagalbos būtinumą, tinkamumą ir proporcingumą bei užtikrinti skaidrumą. Taip pat būtina išnagrinėti pagalbos poveikį konkurencijai ir prekybai bei įvertinti teigiamą pagalbos poveikį ekonominės veiklos rūšių ir sričių, kurias ketinama remti teikiant pagalbą, plėtrai, taip pat kitą teigiamą tokios pagalbos poveikį, palyginti su jos neigiamu poveikiu vidaus rinkai.

5.4.3.1. Pagalbos būtinumas ir skatinamasis poveikis

(516) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 53 punktą, valstybės narės, ketinančios teikti restruktūrizavimo pagalbą, turi pateikti palyginimą su patikimu alternatyviu scenarijumi tuo atveju, jei valstybės pagalba nebūtų teikiama, ir įrodyti, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.1 skirsnyje nurodytos ekonominės veiklos ar sričių, kurioms siekiama suteikti pagalbą, plėtra be pagalbos nebus pasiekta arba bus pasiekta mažesniu mastu. Be to, norėdamos įrodyti, kad restruktūrizavimo pagalba turi skatinamąjį poveikį, valstybės narės turi įrodyti, kad be pagalbos gavėjas būtų restruktūrizuotas, parduotas arba likviduotas nepasiekiant nustatyto tikslo išvengti rinkos nepakankamumo arba socialinių sunkumų (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 59 punktas).

(517) Pagal alternatyvų scenarijų, jei įmonė „DB AG“ nebūtų nutraukusi PNPS ir nebūtų suteikusi ir vėliau toliau teikusi restruktūrizavimo pagalbos, kad išspręstų neigiamo nuosavo kapitalo problemą, įmonė „DB Cargo“ būtų sulaukusi galimo klientų ar tiekėjų nepasitikėjimo, dėl kurio pirmiausia būtų priversta staiga sumažinti veiklos nuostolius tuose veiklos segmentuose, kuriuose jie yra didesni, visų pirma KSPT. Įmonė „DB Cargo“ netrukus būtų patyrusi didelių nuostolių, o tai faktiškai paskatintų jos nemokumą.

(518) Be to, kadangi vienintelis įmonės „DB Cargo“ akcininkas istoriškai yra įmonė „DB AG“ (žr. 13 konstatuojamąją dalį), būtų nerealu tikėtis, kad artimiausiu metu būtų pritrauktas ar vis dar pritraukiamas alternatyvus kontroliuojantysis akcininkas, kuris suteiktų kapitalo įmonės „DB Cargo“ nuostoliams padengti. Todėl įmonė „DB AG“ negalėjo leisti pagalbos gavėjui nutraukti arba labai sumažinti veiklą. Pagal priešingos padėties scenarijų, jei pagalba nebūtų suteikta, įmonė „DB Cargo“ būtų rizikavusi ir vis dar rizikuoja nustoti teikti svarbias sausumos transporto paslaugas KSPT segmente Vokietijoje, kurių konkurentai dėl jų dydžio ir pobūdžio negalėjo ir negali lengvai ir laiku pakeisti.

(519) Taigi įrodyta, kad restruktūrizavimo pagalba turėjo ir tebeturi lemiamą poveikį, skatinantį įgyvendinti visas numatytas restruktūrizavimo priemones, kad būtų atkurtas ilgalaikis gyvybingumas, kartu apsaugant pagalbos gavėją nuo rizikos nutraukti arba labai sumažinti sausumos transporto veiklą KSPT arba kituose krovinių vežimo geležinkeliais segmentuose, kurie labai prisideda prie tvarios ekonominės krovinių vežimo vidaus rinkoje plėtros.

5.4.3.2. Tinkamumas

(520) Restruktūrizavimo pagalba nebus laikoma suderinama su vidaus rinka, jei tą patį tikslą galima pasiekti mažiau iškraipančiomis priemonėmis; už pagalbą turi būti tinkamai atlyginama, o pasirinktos priemonės turi atitikti mokumo arba likvidumo problemas, kurias ketinama spręsti ([171]).

(521) Restruktūrizavimo pagalba teikiama kaip įmonės „DB Cargo“ nuostolių perdavimas įmonei „DB AG“. Šis nuostolių perdavimas turi teigiamą poveikį įmonės „DB Cargo“ mokumui, nes apsaugo įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo poziciją nuo neigiamo poveikio dėl patirtų nuostolių. Komisija pažymi, kad nuostolių perdavimas tiesiogiai nesuteikia įmonei „DB Cargo“ jokio likvidumo, atsižvelgiant į tai, kad įmonė „DB Cargo“ neturėjo jokių likvidumo problemų, kai tapo sunkumų patiriančia įmone.

([171]) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto c papunktis, 54 ir 58 punktai.

(522) Kalbant apie pagalbos mokumo didinimo aspektą, kaip paaiškinta 442 konstatuojamojoje dalyje, jei pagalba nebūtų buvusi suteikta, iš įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo būtų reikėję padengti nuostolius, todėl 2022 m. jis būtų buvęs neigiamas. Neigiama nuosavo kapitalo pozicija, t. y. kai įmonės įsipareigojimai viršija jos turtą, būtų didelė mokumo problema, kurios 2022–2024 m. buvo išvengta suteikus pagalbą.

(523) Dėl tinkamo atlygio už priemones klausimo Komisija pažymi, kad pagal PNPS nuostoliai automatiškai priskiriami įmonės „DB Cargo“ patronuojančiajai įmonei „DB AG“. Įmonė „DB AG“ negauna jokio tiesioginio grynojo teigiamo atlygio už nuostolių perdavimą. Tačiau įmonė „DB Cargo“ visiškai priklauso įmonei „DB AG“, todėl „DB AG“, kaip vienintelė įmonės „DB Cargo“ akcininkė, gaus bet kokią naudą, gautą įmonei „DB Cargo“ atkūrus ilgalaikį gyvybingumą.

(524) Atsižvelgiant į tai, atlikus vertinimą numatoma pagrįsta būsima įmonės „DB Cargo“ finansinė grąža, kuri turėtų apsaugoti platesnius įmonės „DB AG“ strateginius interesus, pavyzdžiui, išlaikyti tokią svarbią patronuojamąją įmonę, kokia yra įmonė „DB Cargo“, ypač teikiant paslaugas tokioms pramonės šakoms, kaip plieno, automobilių ir chemijos pramonė, kurios generuoja didelę dalį įmonės „DB Cargo“ metinių pajamų, sudarančių 4,5 mlrd. EUR. Todėl Vokietija, teikiama pagalba užtikrindama tolesnę įmonės veiklą, išsaugo ilgalaikį įmonės „DB Cargo“ strateginį pozicionavimą. Įvertinus atskaitos scenarijaus prognozes, pagrįstai tikimasi, kad per ateinančius 5–10 metų įmonė „DB Cargo“ gaus sukauptą finansinę grąžą, kuri atitiks numatomą atlygį per visą restruktūrizavimo laikotarpį ir vėliau. Tačiau ši grąža, kuri yra mažesnė už tą, kurią galėtų gauti rinkos investuotojas, atsidūręs panašioje situacijoje ir turėjęs padengti nuo 2022 m. patirtus nuostolius, išlieka pagrįsta ir pakankama, ypač nuo paskutinių restruktūrizavimo laikotarpio metų ir vėliau. Atsižvelgdama į tai, Komisija apskaičiavo vidinę grąžos normą (VGN), kurios įmonė „DB AG“ galėtų tikėtis iš sėkmingo restruktūrizavimo plano. Komisija taiko 378 ir 379 konstatuojamosiose dalyse aprašytą metodą. Tačiau užuot rėmusis vidutinės trukmės planais, Komisija naudoja restruktūrizavimo plano atskaitos scenarijaus prognozes. Remiantis šiuo skaičiavimu, įmonė „DB AG“ galėtų tikėtis maždaug [...] % VGN. Ši VGN atitiktų naujausių įmonės „Deutsche Bahn Finance GmbH“ išleistų obligacijų ([172]), kurių pajamingumas šiuo metu yra nuo [...] % iki [...] % ([173]), pajamingumo intervalą. Todėl atlygis iš esmės atitinka įmonės „DB AG“ finansavimo išlaidas.

(525) Tokiu būdu numatoma pagalbos priemone bus sprendžiamas pablogėjusios mokumo padėties klausimas ir ji bus pagerinta, kartu suteikiant pakankamą atlygį įmonei „DB AG“, taigi ir Vokietijos valstybei, kurios pagalbos gavėjo akcijų paketo vertė padidės.

(526) Vadinasi, restruktūrizavimo pagalbos priemonė yra tinkama.

5.4.3.3. Pagalbos proporcingumas ir naštos pasidalijimas

(527) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto e papunktį, restruktūrizavimo pagalba neturi viršyti minimumo, būtino tos pagalbos tikslui pasiekti. Restruktūrizavimo pagalbos suma ir intensyvumas negali viršyti visiško minimumo, būtino restruktūrizavimui įvykdyti, atsižvelgiant į gavėjo, jo akcininkų ar verslo grupės, kuriai jis priklauso, finansinius išteklius (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 61 punktas). Visų pirma, privaloma užtikrinti pakankamą nuosavo įnašo restruktūrizavimo išlaidoms padengti dydį ir, kai valstybės parama teikiama tokia forma, kuri pagerina pagalbos gavėjo nuosavą kapitalą, turi būti užtikrintas naštos pasidalijimas. Atliekant tokį įvertinimą bus atsižvelgiama į bet kokią anksčiau suteiktą sanavimo pagalbą.

([172]) Obligacijos, kurių tarptautiniai vertybinių popierių identifikavimo numeriai (ISIN) yra:
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760

([173]) Remiantis duomenimis, skelbiamais adresu https://www.boerse-frankfurt.de/en, paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. lapkričio 27 d.

5.4.3.3.1. Nuosavas įnašas

(528) Pagalbos gavėjo nuosavas įnašas restruktūrizavimo išlaidoms padengt, skiriamas iš įmonės „DB Cargo“, jos akcininko ar kreditorių (arba naujų investuotojų) nuosavų išteklių, turi būti realus ir faktinis ir paprastai turėtų būti panašus į suteiktą pagalbą pagal poveikį pagalbos gavėjo mokumo ar likvidumo būklei. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 63 punktą, Komisija turi įvertinti, ar įvairūs nuosavo įnašo šaltiniai yra faktiniai ir nesusiję su pagalba. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punktą, Komisija paprastai laiko nuosavą įnašą pakankamu, jeigu jo suma sudaro ne mažiau kaip 50 % restruktūrizavimo išlaidų.

(529) Pirma, preliminariai vertinant proporcingumą, reikėtų pažymėti, kad restruktūrizavimo pagalbos suma, kuria remiamos restruktūrizavimo plano išlaidos, *de facto* negali viršyti grynųjų nuostolių, patirtų per restruktūrizavimo laikotarpį iki 2024 m. gruodžio 31 d., sumos. Vėliau bet kokie įmonės „DB Cargo“ patirti grynieji nuostoliai, kaip numatoma 2025 m., nesant nutraukto PNPS su įmone „DB AG“, turėtų būti įtraukti į įmonės „DB Cargo“ pelno ir nuostolio ataskaitą bei balansą ir juose pripažinti patirtais nuostoliais. Be to, įmonės „DB Cargo“ akcininko nuosavas įnašas apima tarpinio pobūdžio kapitalą (842 mln. EUR subordinuotųjų konvertuojamųjų paskolų), kuris prireikus galėtų būti konvertuotas ir papildyti įmonės „DB Cargo“ nuosavą kapitalą ir mokumo būklę panašiai kaip restruktūrizavimo pagalba, kuri buvo ir bus teikiama iki 2024 m. imtinai.

(530) Iš tiesų bet kokias mokumo problemas po PNPS nutraukimo ar vėluojančio jo poveikio, kol numatoma gauti pelno, sprendžia įmonės „DB AG“ suteiktos finansavimo linijos, visų pirma tarpinio pobūdžio kapitalas (842 mln. EUR subordinuotųjų paskolų), kuris yra didžiausia pavienė nuosavo įnašo suma. Užtikrinant įmonės „DB Cargo“ mokumą, tarpinio pobūdžio kapitalo vaidmuo būtų panašus į PNPS vaidmenį, t. y. sustiprintų įmonės „DB Cargo“ nuosavo kapitalo poziciją, nes jis yra subordinuotas ir todėl jo užtikrinimo reitingas yra artimas nuosavo kapitalo reitingui.

(531) Atsižvelgdama į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 63 punktą, Komisija turi patikrinti, ar 4.1.5.3.2.2 skirsnyje aprašyti įvairūs nuosavo įnašo į restruktūrizavimo plano išlaidas finansavimo šaltiniai yra nesusiję su pagalba ir realūs, t. y. pakankamai tikėtina, kad jie bus panaudoti įgyvendinant restruktūrizavimo planą, išskyrus pelną. Kalbant apie pagalbos gavėjo nuosavo įnašo, kuris nesusijęs su pagalba, pobūdį, išskyrus turto pardavimą ir faktoringą, didžiąją jo dalį sudaro finansinės priemonės arba parama, kurią įmonė „DB AG“ suteikė įmonei „DB Cargo“ iš valstybinių išteklių, jis turi būti aiškiai struktūrizuotas ir teikiamas rinkos sąlygomis.

5.4.3.3.1.1. Tarpinio pobūdžio kapitalas (842 mln. EUR subordinuotosios konvertuojamosios paskolos) ir kredito linijos (325 mln. EUR ir 434 mln. EUR)

(532) Komisija mano, kad įmonė „DB AG“ laikėsi šio rinkos sąlygų principo, nes, pirma, remdamasi įmonei „DB Cargo“ būdingomis finansinėmis savybėmis, nustatė išmatuojamą, patikrinamą ir rinkos sąlygomis pagrįstą vidaus reitingą, ir, antra, įmonei „DB Cargo“ teikiamas finansines priemones palygino su duomenimis, gautais iš patikimų rinkos kainų nustatymo priemonių, pavyzdžiui, „LSEG Data & Analytics“ ([174]), taip užtikrindama, kad įvairioms priemonėms taikomos palūkanų normos atspindėtų su įmonės „DB Cargo“ reitingu susijusią riziką.

([174]) „LSEG Data & Analytics“, anksčiau „Refinitiv“, yra amerikiečių ir britų pasaulinė finansų rinkos duomenų ir infrastruktūros teikėja. Įmonė įkurta 2018 m. kaip „Thomson Reuters“ patronuojamoji įmonė, kuri 2018 m. rugpjūčio mėn. 55 % akcijų paketą pardavė bendrovei „Blackstone Group LP“. 2019 m. spalio mėn. bendrovės „Blackstone“ ir „Thomson Reuters“ paskelbė apie bendrovės pardavimą įmonei „London Stock Exchange Group“ (LSEG). „LSEG Data & Analytics“ laikoma labai patikima finansų rinkų duomenų teikėja dėl savo ilgametės reputacijos, visapusiškos pasaulinės aprėpties ir tikslumo. Ji teikia tikslius įvairių turto klasių duomenis realiuoju laiku ir yra integruota į pagrindines finansų sistemas. „LSEG Data & Analytics“ nurodo, kad laikosi griežtų reguliavimo standartų, taip užtikrindama skaidrumą ir reikalavimų laikymąsi. Tai, kad ji priklauso LSEG, dar labiau sustiprino jos patikimumą. Finansų institucijos, analitikai ir reguliavimo institucijos remiasi „LSEG Data & Analytics“, nes ji teikia patikimus duomenis ir analizės priemones, todėl yra vienas finansų pramonės pagrindų.

(533) Įmonių finansų srityje kredito reitingai yra labai svarbi priemonė, padedanti įvertinti įmonės įsipareigojimų neįvykdymo riziką ir atitinkamai jos skolos kainą. Pagal kapitalo struktūros kompromisų teoriją, įmonės derina skolos teikiamą naudą (apsauga nuo mokesčių) ir išlaidas (bankroto rizika ir palūkanų išlaidos). Kai tokios įmonės, kaip „DB Cargo“, patiria finansinę įtampą, kurią rodo žemesnis kredito reitingas, jų skolinimosi kaina didėja dėl padidėjusios įsipareigojimų nevykdymo rizikos.

(534) Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad tai, jog įmonė „DB AG“ viduje vertina įmonės „DB Cargo“ kreditingumą taikydama nusistovėjusius įmonių finansų principus, suderintus su kredito reitingų agentūrų, tokių kaip „S&P“ ([175]), taikomais principais, yra tinkamas pagrindas įmonės „DB Cargo“ vidaus kredito reitingui nustatyti, nes didelėse bendrovėse vidaus kredito reitingo suteikimo procesas paprastai atitinka išorės agentūrų metodikas, tačiau yra pritaikytas taip, kad geriau atspindėtų bendrovės strategines ir veiklos įžvalgas. Todėl Komisija mano, kad įmonės „DB AG“ vidaus reitingų nustatymo procesas užtikrina, kad įmonės „DB AG“ įnašas būtų struktūrizuotas laikantis taikomų reguliavimo standartų ir rinkos principų, kuriais remiantis nustatomi tinkami rizikos priedai ir palūkanų normos tokioms finansinėms priemonėms, kaip antai subordinuotosios paskolos, tarpinio pobūdžio finansavimas ir kredito linijos, kurias įmonė „DB AG“ teikia įmonei „DB Cargo“ kaip pagalbos gavėjo nuosavą įnašą į įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo plano finansavimo išlaidas.

(535) Be to, Komisija pripažįsta, kad finansiniai rodikliai, kaip antai „atsigavimo padengimas“ (t. y. veiklos pinigų srautas atskaičius mokesčius, padalytas iš grynosios skolos), „grynoji skola / EBITDA“ ([176]) ir „EBITDA / palūkanų padengimas“ ([177]), kuriuos įmonė „DB AG“ naudoja priskirdama savo patronuojamąsias įmones, įskaitant įmonę „DB Cargo“, skirtingoms kredito ir reitingo klasėms pagal finansinius rodiklius, yra pamatiniai atliekant kredito rizikos vertinimą ir plačiai pripažinti įmonių finansų teorijoje ([178]), ir naudojami siekiant įvertinti įmonės skolos tvarumą, likvidumą ir veiklos rezultatus, todėl finansų rinkos analitikai, vertinantys įmonių kreditingumą, juos naudoja nuolat.

(536) Kalbant apie įmonę „DB Cargo“, Komisija mano, kad įmonės „DB AG“ sprendimas, priimtas peržiūrėjus įmonės „DB Cargo“ finansinius rezultatus ir prognozes (pvz., prognozuojamą 2024 m. EBITDA), sumažinti įmonės „DB Cargo“ vidaus reitingą nuo „[...]“ iki „[...]“, visų pirma remiantis įmonės „DB Cargo“ finansinės būklės pablogėjimu 2021–2023 m., yra apdairus požiūris, padedantis nustatyti realistiškesnes ir tinkamesnes palūkanų normas, taikomas atitinkamoms įmonės „DB AG“ įmonei „DB Cargo“ teikiamoms finansinėms priemonėms.

(537) Reitingo sumažinimas iki „[...]“ rodo, kad įmonė „DB Cargo“ priklauso didelio pajamingumo (didelės rizikos obligacijų) kategorijai, kuri dažnai siejama su sunkumų patiriančiomis įmonėmis, kurių įsipareigojimų nevykdymo tikimybė kiekybiškai įvertinama taikant kredito rizikos modelius, tokius kaip Altman Z balas ir Merton modelis ([179]), kurie atspindi įmonės „DB AG“ finansinių rodiklių ir rinkos sąlygų naudojimą vidaus kredito reitingų procese.

(538) Todėl Komisija mano, kad įmonės „DB Cargo“ „[...]“ vidaus kredito reitingas tinkamai atspindi jos kreditingumo pablogėjimą dėl numatomo EBITDA sumažėjimo 2024 m., kurį lemia pramonės iššūkiai ir veiklos sunkumai, o tai mažina jos gebėjimą gauti pakankamai veiklos pajamų skoliniams įsipareigojimams įvykdyti, ypač atsižvelgiant į jos, kaip logistikos įmonės, kapitalui imlų pobūdį.

([175]) Pavyzdžiui, „S&P“ skelbiama istorinė įsipareigojimų neįvykdymo tikimybė.

([176]) Grynosios skolos ir EBITDA santykis parodo įmonės finansinį svertą, t. y. kiek metų įmonei prireiktų skolai grąžinti, jei skola ir EBITDA nesikeistų. Pagal geriausią praktiką didesnis nei 3 santykis dažnai laikomas padidėjusios kredito rizikos požymiu, o įmonės „DB Cargo“ atveju didelis grynosios skolos ir EBITDA santykis greičiausiai prisidėjo prie jos reitingo sumažinimo.

([177]) EBITDA ir palūkanų padengimo rodiklio santykis rodo įmonės gebėjimą tvarkyti savo skolinius įsipareigojimus, o didesnės vertės rodo didesnį finansinį stabilumą.

([178]) Remiantis šiuolaikine įmonių finansų praktika, taikant išsamų vidaus kredito reitingų modelį vertinami ir kiekybiniai veiksniai (finansiniai rodikliai), ir kokybiniai veiksniai (verslo perspektyvos, valdymo kokybė, pramonės rizika).

([179]) Altman Z balas yra finansinis modelis, naudojamas įmonės bankroto tikimybei prognozuoti. Jis sujungia kelis finansinius rodiklius į vieną balą, o didesnis balas rodo mažesnę nemokumo riziką. Pagal Merton modelį įmonės kredito rizika įvertinama apskaičiuojant įsipareigojimų nevykdymo tikimybę pagal įmonės turto vertę, palyginti su jos įsipareigojimais, taikant pasirinkimo sandorių kainų teoriją.

(539) Šis reitingas, kuris apima didesnę kredito riziką, palyginti su geresnio reitingo patronuojamosiomis įmonėmis, turi tiesioginės įtakos skolos finansavimo palūkanų normoms, nes pagal Modigliani-Miller teoremą ([180]), esant finansiniams sunkumams, skola tampa vis brangesnė, o tai rodo padidėjusį įsipareigojimų neįvykdymo rizikos priedą. Todėl Komisija mano, kad palūkanų normos, kurias įmonė „DB AG“ taikė įmonės „DB Cargo“ 842 mln. EUR tarpinio pobūdžio kapitalui (kuris taip pat vadinamas subordinuotosiomis konvertuojamosiomis paskolomis) ir dviem 325 mln. EUR ir 434 mln. EUR kredito linijoms, atspindi šį rizikos priedą, atitinka visuotinai pripažintus įmonių finansų principus, susijusius su pagal riziką koreguojama grąža, ir jomis tinkamai atsižvelgiama į įmonės „DB Cargo“ „[...]“ reitingą, taip užtikrinant, kad paskolos sąlygos būtų konkurencingos su panašiomis aukšto pajamingumo obligacijomis rinkoje.

(540) Įvertinus nagrinėjamų palūkanų normų komponentus ir antkainius bei jų finansinį pagrindimą, taip pat tikslinga praktiškai įvertinti palūkanų normų dydį, kuris nustatomas taikant atitinkamų finansavimo sutarčių nuostatas dėl tarpinio pobūdžio kapitalo (arba subordinuotųjų paskolų) ir dviejų įmonei „DB Cargo“ suteiktų kredito linijų.

(541) Šiuo atžvilgiu, kadangi įmonė „DB Cargo“ nesiskolina iš išorės finansų įstaigų ar bankų, nėra jos paskoloms taikomų rinkos palūkanų, kurias būtų galima stebėti ir naudoti kaip lyginamuosius indeksus. Neįmanoma nustatyti krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdytojo, kuris skolintųsi rinkos sąlygomis, kurio veiklos ir finansinis profilis būtų pakankamai panašus ir kuris galėtų būti naudojamas siekiant padaryti pagrįstas išvadas dėl įmonės „DB Cargo“ skolinimosi išlaidų, jei jis gautų finansavimą iš rinkų ar finansų įstaigų. Tokiu atveju Komisijos komunikate dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo persvarstymo pateikiami kriterijai, pagal kuriuos nustatomas rinkos palūkanų normos pakaitinis dydis ([181]).

(542) Todėl pagal Komunikatą dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo persvarstymo, tinkamas pakaitinis dydis būtų patronuojančiosios įmonės paskola tokiai patronuojamajai įmonei, kaip „DB Cargo“, kurios reitingas yra žemas ir kuri nesiskolina išorėje. Neįvykdžius įsipareigojimų, patronuojančioji įmonė / paskolos davėjas vis tiek turėtų teisę reikalavimus nukreipti į patronuojamosios įmonės nesuvaržytą turtą. Įmonės „DB Cargo“" ilgalaikio turto vertė balanse yra [...] mlrd. EUR, t. y. gerokai didesnė už 1,7 mlrd. EUR bendrą finansinių priemonių sumą, kurią įmonė „DB AG“ skiria įmonės „DB Cargo“" restruktūrizavimo plano išlaidoms padengti. Taigi, jei įmonė „DB Cargo“ neįvykdytų įsipareigojimų, paskolos davėjas nepatirtų jokių arba patirtų nedidelius nuostolius. Dėl to patronuojančiosios įmonės / paskolos davėjo taikoma palūkanų norma (jos pakaitinis dydis) būtų [...] ir [...], kaip nurodyta Komunikate dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo persvarstymo. [...] % metinė palūkanų norma, kurią įmonė „DB AG“ taiko įmonei „DB Cargo“ pagal dvi kredito linijas, kurios yra didžiausio eiliškumo nuosavo įnašo paskolos, patenka į lyginamųjų normų intervalą: ji yra gerokai didesnė už pirmąjį lyginamąjį dydį ir artima antrajam lyginamajam dydžiui. Už rizikingesnį finansavimą, kurio eiliškumas didesnis, pavyzdžiui, tarpinio pobūdžio kapitalą ([182]) (arba subordinuotąsias konvertuojamąsias paskolas), taikomos daug didesnės palūkanų normos, remiantis rinkos sąlygomis pagrįsta ir objektyvia metodika, nustatyta su įmone „DB AG“ sudarytose kredito sutartyse, šiuo metu siekiančios iki [...] %.

(543) Be to, Komisija surinko finansinius duomenis iš duomenų bazės „S&P Capital IQ“ ([183]), kad galėtų palyginti palūkanų normas, kurias įmonė „DB Cargo“ turi mokėti už kredito linijas ir tarpinio pobūdžio kapitalą. Šiuo atžvilgiu Komisija surinko duomenis apie nefinansinių įmonių, kurių rizikos profilis panašus į įmonės „DB Cargo“ rizikos pobūdį, t. y. įmonių, kurių reitingas yra „[...]“ ir „[...]“, obligacijų pajamingumą. Tokių įmonių obligacijų pajamingumo kreivės pateikiamos Figure 9. Kreivė parodo atitinkamą tam tikros rizikos grupės pajamingumo įvertį, pagal kurį rinkos dalyviai šiuo metu vertina šių emitentų skolos vertybinius popierius. Komisija naudoja obligacijų pajamingumą kaip lyginamąjį rodiklį, nes obligacijų pajamingumas yra investuotojo gaunama grąža už obligaciją, kuri aiškiai parodo visą įmonės skolinimosi kainą.

([180]) Modigliani-Miller teorema rodo, kad tobuloje rinkoje kredito reitingai, sunkumai ir bankroto rizika neturi įtakos įmonės vertei, nes kapitalo struktūra yra nesvarbi. Tačiau iš tikrųjų šie veiksniai yra svarbūs, nes rinkos nėra tobulos. Taigi kredito reitingai ir bankroto rizika visada turi įtakos skolinimosi išlaidoms / palūkanoms, investuotojų suvokimui ir sunkumų patiriančių įmonių finansiniam stabilumui, todėl kapitalo struktūros sprendimai yra labai svarbūs realiuose scenarijuose.

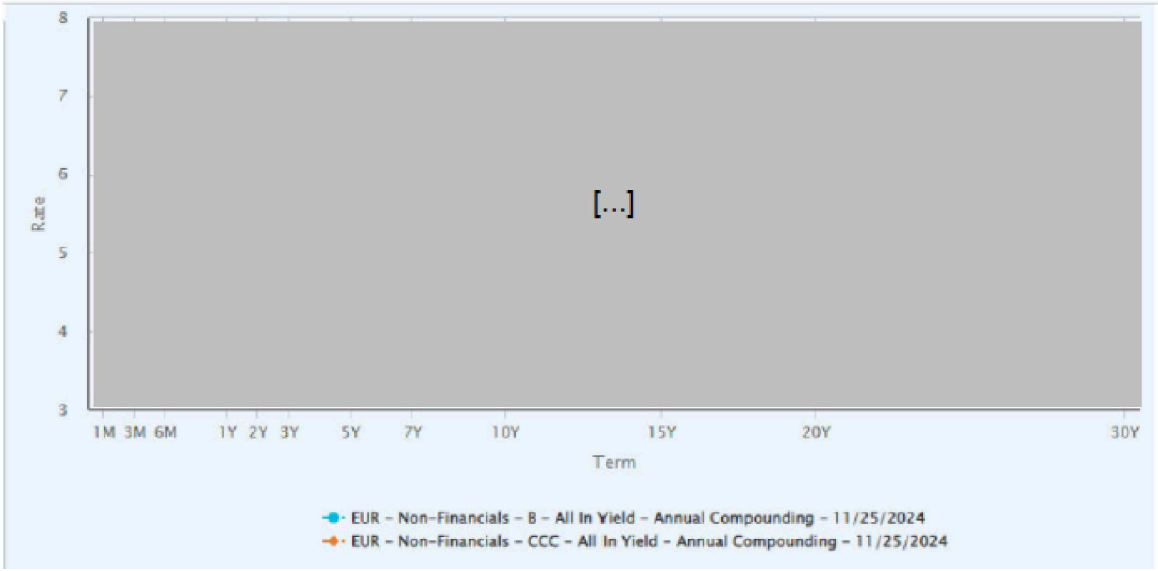
([181]) OL C 14, 2008 1 19, p. 6.

([182]) Tarpinio pobūdžio finansavimui paprastai taikoma didesnė palūkanų norma, nes kapitalo struktūroje jis užima žemesnę poziciją nei pirmaeilė skola, o tai atitinka įmonių finansų teoriją. Pagal šią teoriją, įmonės pageidauja pritraukti kapitalą kuo mažesne kaina, o tarpinio pobūdžio finansavimo kaina yra tarp nuosavo kapitalo ir pirmaeilės skolos. Konkrečiu įmonės „DB Cargo“ atveju, kitaip nei kitais tarpinio pobūdžio finansavimo atvejais, pagal įmonės „DB AG“ tarpinio pobūdžio paskolą negalima sustabdyti palūkanų mokėjimo arba atidėti grąžinimo termino, todėl palūkanos yra mažesnės nei tiesioginio nuosavo kapitalo finansavimo atveju, kai nėra nei termino, nei įsipareigojimo mokėti palūkanas.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

*9 pav.*

**Skirtingų terminų ir reitingų įmonių obligacijų pajamingumo kreivė**




*Šaltinis: „S&P Capital IQ“, žiūrėta 2024 m. lapkričio 26 d.*

(544) Komisija pažymi, kad laikinosioms kredito linijoms (žr. 257 konstatuojamosios dalies f punktą ir 257 dalies b punktą) taikoma palūkanų norma apskaičiuojama atskiram lėšų išmokėjimui. Remdamasi šešių mėnesių laikotarpio, kurio palūkanų normos pagal sutartyse nurodytą palūkanų metodiką šiuo metu sudaro [...] % metinių palūkanų, pavyzdžiu Komisija pažymi, kad šiuo metu šešių mėnesių termino skolos rinkos kaina bendrovėms, turinčioms „[...]“ reitingą, yra [...] %, o bendrovėms, turinčioms „[...]“ reitingą, atitinkamai [...] %. Įmonės „DB Cargo“ palūkanos patektų į šį intervalą, tačiau būtų arčiau viršutinės ribos. Taigi palūkanų norma, atrodo, atitinka rinkos lūkesčius.

(545) Dėl subordinuotųjų konvertuojamųjų paskolų (žr. 257 konstatuojamosios dalies a–e punktus) Komisija pažymi, kad šių paskolų grąžinimo terminas yra nuo maždaug penkerių iki maždaug septynerių metų, o taikoma metinė palūkanų norma šiuo metu sudaro [...] %. Rinkoje „[...]“ reitingą turinčių bendrovių skolos, kurios terminas yra penkeri metai, kaina šiuo metu yra [...] %, o „[...]“ reitingą turinčių bendrovių – [...] %. Be to, septynerių metų trukmės obligacijų pajamingumas šiuo metu yra [...] %, jei bendrovės reitingas yra „[...]“, ir [...] %, jei reitingas yra „[...]“. Tai reiškia, kad įmonė „DB Cargo“, palyginti su dabartiniu obligacijų pajamingumu, moka didelį priedą už rizikingesnį subordinuotųjų konvertuojamųjų paskolų pobūdį. Taigi ir subordinuotųjų konvertuojamųjų paskolų lyginamoji analizė nerodo, kad įmonė „DB AG“ suteiktų finansavimą įmonei „DB Cargo“ akivaizdžiai palankiomis sąlygomis.

(546) Vadinasi, sąlygos, kuriomis įmonei „DB Cargo“ kaip nuosavo įnašo šaltinis suteikiamas tarpinio pobūdžio kapitalas ir kredito linijų finansavimas, atitinka ir faktiškai viršija rinkos palūkanų normų pakaitinius ir lyginamuosius indeksus, taigi, pagalba nėra teikiama.

5.4.3.3.1.2. Pajamos iš turto pardavimo ([460–560] mln. EUR)

(547) [460–560] mln. EUR vertės įmonės „DB Cargo“ turto pardavimas, kuris turi būti įvykdytas restruktūrizavimo laikotarpiu, negali apimti grupės vidaus pirkimo, todėl gali būti laikomas nesusijusiu su valstybiniais ištekliais. Be to, iš pardavimo privatiems veiklos vykdytojams atvejų ir planuojamo pardavimo principų matyti, kad pirkėjų atranka vykdoma taikant rinkos sąlygomis grindžiamą metodą, užtikrinantį įmonės „DB Cargo“ interesus (žr. 4.1.5 skirsnį), kurio Vokietija ir įmonė „DB Cargo“ turėtų laikytis parduodant ir perleidžiant turtą, kurį įsipareigojo parduoti.

(548) Tačiau pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 63 punktą, į faktinių įnašų apimtį negali būti įtraukiami būsimo pelno lūkesčiai. Į Vokietijos nustatytą tikrąjį ir faktinį įmonės „DB Cargo“ nuosavą įnašą įtrauktos [460–560] mln. EUR pajamos, kurias numatoma gauti pardavus turtą arba akcijų paketus, kuriuos įsipareigota parduoti [...]. Visa ši pajamų suma dar nėra pakankamai aiški. Kitu ankstesniu atveju, susijusiu su suderinama pagalba krovinių vežimo geležinkeliais konkurentu, Komisija laikėsi nuomonės, kad įsipareigojimas restruktūrizavimo plano įgyvendinimo metu parduoti turtą arba akcijų paketus, be patronuojančiosios įmonės finansavimo, yra tinkamas faktinio nuosavo įnašo šaltinis, net jei jis nėra visiškai įgyvendintas arba nėra įsipareigojusių pirkėjų ([184]).

(549) Tačiau įmonės „DB Cargo“ restruktūrizavimo pagalbos proporcingumą Komisija vertins atsargiai, į skaičiavimus neįtraukdama pajamų sumos, kurią numatoma gauti iš turto, dėl kurio dar nepasirašyta sutartis ir dėl kurio dar nėra nustatyta pakankamai įsipareigojusių pirkėjų, pardavimo ar perleidimo ir (arba) kurio pardavimo kaina yra tik apytikrė. Todėl tą pačią atitinkamų išlaidų, kurias planuojama patirti, sumą reikės finansuoti iš numatomų įprastos veiklos pajamų.

(550) Iš Vokietijos valdžios institucijų pateikto dabartinės padėties aprašymo matyti, kad tikėtinos pajamos, gautos iš turto pardavimo arba perleidimo, dėl kurio pasirašytos sutartys ir dėl kurio yra privalomų pirkėjų pasiūlymų, sudaro [...] EUR iš [460–560] mln. EUR bendros tikėtinos pardavimo sumos (325 konstatuojamoji dalis). Šios buvusios įmonei „DB Cargo“ jau sumokėtos arba neišvengiamai mokėtinos pajamos turėtų būti laikomos realiais ir faktiniais gavėjo įnašais.

5.4.3.3.1.3. HSBC gautinų sumų faktoringas ([100–140] mln. EUR)

(551) [100–140] mln. EUR gautinų sumų faktoringo paslaugas teikia [...], konkurso būdu atrinktas privatus bankas, pateikęs geriausią įpareigojantį pasiūlymą (257 konstatuojamosios dalies c punkto f papunktis). Gautinų sumų faktoringas sumažina ir sumažins įmonės „DB Cargo“ išlaidas ir pagerins jos apyvartinį kapitalą bei pinigų srautus. Kadangi faktoringas teikiamas iš Vokietijos valstybės nekontroliuojamų išteklių, [...] faktoringas yra su pagalba nesusijęs šaltinis ir faktinis nuosavas įnašas.

5.4.3.3.1.4. Darbuotojų darbo užmokesčio ir išeitinių kompensacijų išlaidų perkėlimas ir padengimas ([100–140] mln. EUR)

(552) Išlaidos, susijusios su įmonės „DB Cargo“ darbuotojų skaičiaus mažinimu dėl restruktūrizavimo plano, bus padengtos iš įmonės „DB JobService Gmbh“ įnašo (257 konstatuojamosios dalies c punkto f papunktis). Dėl tikslaus darbuotojų skaičiaus mažinimo ir perskirstymo įmonių grupėje DB susitarė kompetentingi vidaus organai, todėl įmonės „DB JobService Gmbh“ dalyvavimas yra tikras, apibrėžtas ir tiksliai apskaičiuotas. Šis įnašas atsirado taikant įmonės „DB AG“ iš anksto nustatytas įmonės taisykles ir politiką. Įmonės „DB Cargo“ sprendimas pasinaudoti šia paslauga yra savarankiškas grupės sprendimas ir mažai tikėtina, kad jis būtų priimtas dėl valstybės dalyvavimo ar kišimosi jai veikiant kaip įmonės „DB AG“ akcininkė.

(553) Be to, įmonės „DB JobService Gmbh“, kaip grupės vidaus paslaugų teikėjo, vaidmuo yra panašus į įdarbinimo agentūrų vaidmenį darbo rinkoje perskirstant atleistus darbuotojus. Tai, kad teikiamos paslaugos apimtis, teikimas ir vertė yra grupės vidaus pobūdžio, netrukdo manyti, kad paslauga teikiama rinkos sąlygomis, kaip tai būtų panašaus dydžio ir veiklos pobūdžio privačios grupės atveju. Vadinasi, šis įnašo šaltinis yra nesusijęs su pagalba, realus ir faktinis.

5.4.3.3.1.5. Išvada

(554) Pagalbos gavėjo, jo akcininko ir faktoringo banko suteiktos lėšos gali būti laikomos nesusijusiomis su valstybės pagalba. Šie Vokietijos pateikti įnašai iš tikrųjų sudaro 2 291 mln. EUR ir viršija apskaičiuotą 1 914 mln. EUR restruktūrizavimo pagalbos sumą, taigi sudaro 54 % plano išlaidoms padengti reikalingų lėšų. Pagalba neviršija 2022 m. ir 2023 m. patirtų bei 2024 m. numatomų patirti nuostolių, todėl ji išliktų proporcinga, jei 2024 m. gruodžio 31 d. užregistruoti faktiniai nuostoliai, vis dar perduodami taikant PNPS, būtų mažesni už įmonės „DB Cargo“ nuosavo įnašo sumą.

([184]) 2005 m. kovo 2 d. Sprendimo C(2004) 3955 *final* 82–87 ir 186–187 konstatuojamosios dalys.

(555) Tačiau šie įnašai taip pat turi būti realūs ir faktiniai, bet taip nėra visos [460–560] mln. EUR pajamų, kurias numatoma gauti restruktūrizavimo laikotarpiu pardavus akcijų paketus arba turtą, atveju. Net darant itin atsargią prielaidą, kad nebus gauta pajamų iš pardavimo ir perleidimo sandorių, kuriuos įmonė „DB Cargo“ turi įvykdyti restruktūrizavimo laikotarpiu ir kuriems dar nėra pakankamai įsipareigojusių pirkėjų, faktinis nuosavas įnašas iš likusių su pagalba nesusijusių finansavimo šaltinių, kurie šiuo metu užsitikrinti, vis tiek sudarytų 50 % visos išlaidų sumos.

(556) Vadinasi, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punkto reikalavimas, pagal kurį pagalbos gavėjo nuosavas įnašas paprastai yra pakankamas, jeigu jis sudaro 50 % restruktūrizavimo išlaidų ir yra didelis, yra įvykdytas.

5.4.3.3.2. Naštos pasidalijimas

(557) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 65–67 punktus, valstybės parama, teikiama tokia forma, kuri pagerina pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo poziciją, gali apsaugoti akcininkus ir subordinuotus kreditorius nuo jų pasirinkimo investuoti į pagalbos gavėją pasekmių, taip sukeliant neatsakingo elgesio riziką ir pažeidžiant rinkos drausmę. Todėl pagalba nuostoliams padengti turėtų būti teikiama tik tokiomis sąlygomis, kuriomis esami investuotojai tinkamai dalijasi našta, o valstybė turėtų įsikišti tik po to, kai visi nuostoliai bus įtraukti į apskaitą ir priskirti esamiems akcininkams bei subordinuotosios skolos turėtojams.

(558) Tinkamas naštos pasidalijimas paprastai reikš, kad senieji akcininkai ir, jei reikia, subordinuotieji kreditoriai privalo visiškai padengti nuostolius. Subordinuotieji kreditoriai turėtų prisidėti prie nuostolių padengimo atitinkamų priemonių pagrindinę sumą arba konvertuodami į nuosavą kapitalą, arba ją nurašydami. Todėl valstybės intervencija turėtų vykti tik po to, kai nuostoliai yra visiškai apskaityti ir priskirti esamiems akcininkams ir subordinuotosios skolos turėtojams. Bet kuriuo atveju restruktūrizavimo laikotarpiu pinigų srautai iš gavėjo nuosavo kapitalo arba subordinuotosios skolos turėtojams turėtų būti neleidžiami, kiek tai teisiškai įmanoma, nebent tai neproporcingai paveiktų tuos, kurie suteikė naujo kapitalo (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punktas).

(559) Be to, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nustatyta, kad valstybės pagalba, dėl kurios pagerėja gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, turėtų būti teikiama tokiomis sąlygomis, pagal kurias valstybei suteikiama pagrįsta gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis, atsižvelgiant į valstybės suteikto nuosavo kapitalo sumą, palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos.

(560) Šioje byloje restruktūrizavimo pagalba neskatina neatsakingo elgesio rizikos ar pernelyg didelės rizikos prisiėmimo, kuris būtų naudingas pagalbos gavėjo akcininkams ar kreditoriams. Iš tiesų nėra jokių subordinuotųjų kreditorių, finansavusių įmonę „DB Cargo“, nes visas įmonės „DB Cargo“ finansavimas buvo suteiktas tiesiogiai įmonės „DB AG“ iždo departamento. Todėl įmonės „DB Cargo“ nuostoliai, kuriems atsirasti neleido PNPS, buvo ir 2024 m. bus *de facto* padengti vienintelio akcininko „DB AG“, perduodant šiuos nuostolius pagal PNPS nuo 2022 m. gruodžio 31 d. Todėl nebėra jokių užregistruotų nuostolių, kuriuos turėtų padengti įmonė „DB AG“ ar kurie turėtų būti jai priskirti. Apskaitos požiūriu nuostoliai nebuvo nei užregistruoti, nei padengti, tačiau juos jau *de facto* padengė vienintelis įmonės „DB Cargo“ akcininkas. Kadangi nuostolių perdavimas, restruktūrizavimo pagalba ir PNPS nutraukimas nuo 2024 m. gruodžio 31 d. sutampa laike ir neleidžia automatiškai perduoti įmonės „DB Cargo“ pelno įmonei „DB AG“, tokia nuosavo kapitalo didinimo pagalba atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 66 punktą.

(561) Restruktūrizavimo pagalba taip pat atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punktą, nes, atsižvelgiant į nuosavo kapitalo pagerėjimą dėl pagalbos, kai jis negali sumažėti dėl tiesioginių nuostolių, visą galimą akcininkų naudą, kuri bus gauta dėl restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ir įmonės „DB Cargo“ ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo, gaus Vokietija per įmonę „DB AG“, kuri yra vienintelė įmonės „DB Cargo“ akcininkė. Taip yra nepriklausomai nuo to, ar būsima nauda bus gauta kaip būsimi dividendai, ar kaip nepaskirstytos grynosios pajamos, didinančios nuosavą kapitalą ir netiesioginio valstybės akcijų paketo vertę, kuri dėl perduodamų nuostolių didėjo nuo 2022 m. ir dar padidės 2024 m. Vadinasi, pagal valstybės intervencijos per įmonę „DB AG“ sąlygas Vokietijai teks pagrįsta būsimo įmonės „DB Cargo“ vertės prieaugio dalis.

5.4.3.3.3. Išvada

(562) Todėl Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba yra proporcinga ir apima tinkamą naštos pasidalijimą.

5.4.3.4. Principas „pirmą ir paskutinį kartą“ ir konkurencijos iškraipymų ribojimas

(563) Siekiant užtikrinti, kad neigiamas pagalbos poveikis būtų ribotas, būtų išvengta nepagrįsto poveikio konkurencijai ir prekybai ir bendra pusiausvyra būtų teigiama ([185]), pagalba sunkumus patiriančioms įmonėms turi būti teikiama laikantis principo „pirmą ir paskutinį kartą“ ne ilgesnį kaip dešimties metų laikotarpį.

(564) Komisija leidžia teikti restruktūrizavimo pagalbą tik vienai restruktūrizavimo operacijai ir, kai taikoma, jei nuo ankstesnio restruktūrizavimo pagalbos suteikimo arba nuo restruktūrizavimo plano pabaigos ar sustabdymo praėjo daugiau kaip dešimt metų ([186]). Komisija leidžia šios taisyklės išimtis, kai restruktūrizavimo pagalba teikiama po sanavimo pagalbos, kaip vienos restruktūrizavimo operacijos dalis ([187]).

5.4.3.4.1.1. Principas „pirmą ir paskutinį kartą“

(565) Restruktūrizavimo pagalba remiama tik viena pagalbos gavėjo restruktūrizavimo operacija. Vokietijos valdžios institucijos patvirtino, kad pagalbos gavėjas anksčiau nėra gavęs jokios sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos arba laikinos restruktūrizavimo paramos ir nepriklauso didesnei įmonių grupei, kuri būtų galėjusi gauti tokią pagalbą. Šį pareiškimą patvirtina Komisijos atliktas įmonės „DB Cargo“ ankstesnės finansinės padėties vertinimas ir Komisijos duomenys apie ankstesnę sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbą ir laikiną restruktūrizavimo paramą. Todėl restruktūrizavimo pagalba teikiama laikantis principo „pirmą ir paskutinį kartą“.

(566) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 74 punktą, principas „pirmą ir paskutinį kartą“ taikomas ir grupei, t. y., jei sanavimo pagalbą, restruktūrizavimo pagalbą arba laikiną restruktūrizavimo paramą gavo verslo grupė, Komisija paprastai neleis vėl teikti sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbos nei tai grupei, nei jai priklausantiems subjektams, jeigu nuo pagalbos suteikimo, restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos arba restruktūrizavimo plano įgyvendinimo sustabdymo, priklausomai nuo to, kas įvyko vėliau, nėra praėję 10 metų. Be to, valstybės narės turi įrodyti, kad verslo grupei priklausančiam subjektui gavus sanavimo pagalbą, restruktūrizavimo pagalbą arba laikiną restruktūrizavimo paramą visa grupė bei kiti jai priklausantys subjektai gali gauti sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbą, tačiau jokia grupės ar kitų grupės subjektų gauta pagalba nebus perduota ankstesniam pagalbos gavėjui.

(567) Kalbant apie įmonių grupę DB, Vokietijos valdžios institucijos patvirtino, kad pagalbos gavėjo patronuojančioji įmonė ir jos susijusios įmonės anksčiau nėra gavusios jokios sanavimo pagalbos, restruktūrizavimo pagalbos ar laikinos restruktūrizavimo paramos. Šį pareiškimą patvirtina Komisijos duomenys apie ankstesnę sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbą ir laikiną restruktūrizavimo paramą. Todėl sanavimo pagalba teikiama laikantis principo „pirmą ir paskutinį kartą“.

5.4.3.4.1.2. Konkurencijos iškraipymo ribojimas

(568) Remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 76 ir paskesniais punktais, kai teikiama restruktūrizavimo pagalba, būtina imtis konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonių, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų kuo labiau sumažintas, o teigiamas poveikis nusvertų neigiamą poveikį. Kaip paaiškinta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 87–93 punktuose, konkurencijos priemonės turėtų būti nustatytos proporcingai pagalbos iškraipomajam poveikiui. Visų pirma, svarbūs veiksniai yra pagalbos dydis ir pobūdis, jos suteikimo sąlygos ir aplinkybės, nuosavo įnašo dydis ir naštos pasidalijimas, taip pat įmonės „DB Cargo“ dydis ir santykinė svarba rinkoje bei atitinkamos rinkos ypatybės. Be to, konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės neturėtų pakenkti perspektyvoms atkurti gyvybingumą ir neturėtų būti taikomos vartotojų ir konkurencijos sąskaita.

([185]) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto f papunktis.
([186]) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 ir 71 punktai.
([187]) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 punkto a papunktis.

(569) Galiausiai Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 122 punkte primenama, kad pagalbos gavėjas turi įgyvendinti visą restruktūrizavimo planą ir įvykdyti visus kitus Komisijos sprendime dėl pagalbos patvirtinimo nurodytus įpareigojimus. Kaip išsamiai išdėstyta 4.1.5 skirsnyje, Vokietija įsipareigoja, kad įmonė „DB Cargo“ įgyvendins toliau nurodytas konkurencijos iškraipymą ribojančias priemones, kurios bus taikomos [...]: i) akcijų paketų pardavimas (kaip aprašyta 4.1.5.1.2 skirsnyje), ii) draudimas reklamuoti gautą valstybės pagalbą (žr. 301 konstatuojamąją dalį), iii) draudimas įsigyti (žr. 4.1.5.1.1 skirsnį), iv) įsipareigojimas perduoti tam tikras paslaugų teikimo apimtis išorės paslaugų teikėjams (žr. 4.1.5.2 skirsnį), v) įsipareigojimas apriboti įmonės „DB Cargo“ paslaugų teikimo apimtis (žr. 4.1.5.3 skirsnį) ir vi) lokomotyvų pardavimas (žr. 4.1.5.4 skirsnį). Todėl įmonė „DB Cargo“ turėtų savo iniciatyva uoliai ir laiku įgyvendinti atitinkamas priemones.

(570) Vertinant tinkamą šių priemonių kalibravimą, reikia atsižvelgti į įmonei „DB Cargo“ suteiktos restruktūrizavimo pagalbos poveikį konkurencijai, atsižvelgiant į šioje byloje pasiektą nuosavo įnašo dydį ir naštos pasidalijimą. Kalbant apie nuosavą įnašą, įvairių šaltinių ir priemonių pobūdis ir dydis patvirtina išvadą, kad pagalba yra proporcinga, kartu parodant dabartinio akcininko pasitikėjimą įmonės „DB Cargo“ veiklos tęstinumu dėl jos restruktūrizavimo, Be to, užtikrinamas tinkamas naštos pasidalijimas, nes dabartinis akcininkas padengia įmonės „DB Cargo“ nuostolius (įskaitant taikydamas pagalbos priemonę), įmonė „DB Cargo“ neturi subordinuotųjų skolų, o valstybė per įmonę „DB AG“ turi teisę gauti pagrįstą būsimo įmonės „DB Cargo“ vertės padidėjimo dalį.

(571) Kalbant apie pagalbos dydį ir pobūdį (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 88 punktas), Komisija pažymi, kad nuo 2022 m. pagal PNPS perduoti nuostoliai iš viso sudaro apie 1 914 mln. EUR (žr. 19 lentelę). Nors bendra suma yra didelė ir sudaro [...] numatomų metinių įmonės „DB Cargo“ pajamų 2024 m. (žr. 282 konstatuojamosios dalies 21 lentelę), lyginant kasmet perduodamus nuostolius atskirai su tų metų metinėmis pajamomis (282 konstatuojamosios dalies 21 lentelė) arba su visu turtu (22 lentelė), jų reikšmė sumažėja: atitinkamai [...] % pajamų 2022 m., [...] % 2023 m. ir [...] % 2024 m., taip pat [...] % viso turto 2022 m., [...] % 2023 m. ir [...] % 2024 m. Taip pat atsižvelgiant į krovinių vežimo geležinkeliais dalį visoje Vokietijos krovinių vežimo rinkoje (31 lentelė) arba net į krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dydį Vokietijoje, kuris, kaip apskaičiuota, 2022 m. generavo apie 6,3 mlrd. EUR pajamų, o tai daugiau nei 2021 m., (kaip parodyta 10 pav.), pagalbos suma neatrodo pernelyg didelė.

*10 pav.*

**Pajamų Vokietijos geležinkelių rinkoje raida milijardais eurų (krovinių vežimas geležinkeliais – pilka spalva / stulpelių viršuje)**

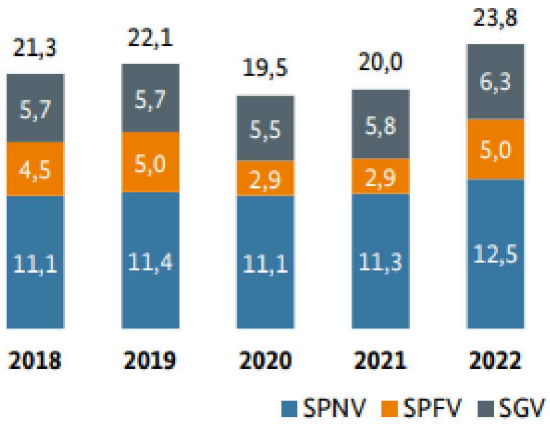



Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

*Šaltinis:* Federalinė tinklų agentūra (*Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen* 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. spalio 10 d.).

(572) Komisija pažymi, kad įmonė „DB Cargo“ teikia apie 8,5 % Vokietijoje teikiamų krovinių vežimo paslaugų (2022 m. santykinai stabilus rodiklis, ankstesniais metais panašios proporcijos sudarė apie 10 % ar mažiau). Kalbant apie siauresnę krovinių vežimo geležinkeliais ekonominę veiklą, jos užimama rinkos dalis Vokietijoje visuose KSPT mišriojo vežimo kelių / geležinkelių transportu ir paskirtinių traukinių segmentuose kartu sudėjus yra reikšmingesnė – 2022 m. ji sudarė apie 43 %. Tačiau įmonės „DB Cargo“ dalis krovinių vežimo geležinkeliais veikloje nuolat mažėjo, o kiti paslaugų teikėjai įgijo didesnę dalį (26 konstatuojamoji dalis). Be to, vertinant platesnę krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vidaus rinkoje geografinę aprėptį, įmonė „DB Cargo“ teikia krovinių vežimo paslaugas keliose kitose valstybėse narėse ir tose šalyse užima nuo [...] % iki [...] % rinkos. Vis dėlto iš viso, kaip parodyta Figure 2, įmonė „DB Cargo“ užima apie 22 % rinkos, jos dalis pastaraisiais metais nuolat mažėjo, o tai mažina įmonės „DB Cargo“ padėtį rinkoje. Be to, be Vokietijos, įmonė „DB Cargo“ užima reikšmingą rinkos dalį tik kitose dviejose valstybėse narėse, t. y. [...] (žr. 26 ir 27 konstatuojamąsias dalis), 2 lentelę ir 12 lentelę). Įvertinus skirtingus veiklos segmentus (KSPT mišrusis vežimas kelių / geležinkelių transportu ir paskirtiniais traukiniais), įmonė „DB Cargo“ užima beveik monopolinę padėtį KSPT rinkoje Vokietijoje, o paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo segmentuose užima reikšmingas rinkos dalis, kurios sudaro nuo [...] % iki [...] % (žr. 3 lentelę). Iš tiesų, remiantis Federalinės tinklų agentūros ataskaita, 2023 m. įmonė „DB Cargo“ užėmė tik 39,3 % gana diversifikuotos visos Vokietijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkos, taigi įskaitant ir KSPT segmentą, kuriame veiklos nevykdo dauguma iš labai didelio skaičiaus krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjų (3 lentelė).

*11 pav.*

**Krovinių vežimo geležinkeliais rinka Vokietijoje 2023 m.**

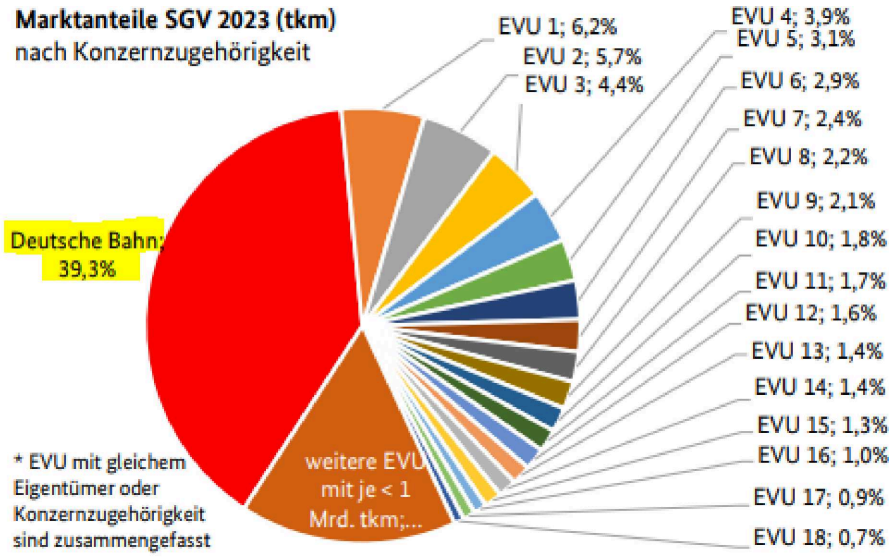



Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

*Šaltinis: Federalinė tinklų agentūra (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), paskutinį kartą žiūrėta 2024 m. spalio 10 d.).*

(573) Atsižvelgdama į pagalbos dydį ir pobūdį, nuosavo įnašo dydį ir naštos pasidalijimą bei įmonės „DB Cargo“ padėtį rinkoje (žr. 570–572 konstatuojamąsias dalis), Komisija įvertins Vokietijos pasiūlytų konkurencijos iškraipymą ribojančių priemonių tinkamumą.

5.4.3.4.1.2.1. Struktūrinės priemonės

*Akcijų paketų pardavimas*

(574) 305 ir tolesnėse konstatuojamosiose dalyse aprašytas akcijų paketų pardavimas yra susijęs su perspektyvių įmonių verslo interesų pardavimu veiklos tęstinumo pagrindu. Visų pirma [...] pardavimo sandoriai susiję su netiesiogiai įmonės „DB Cargo“ kontroliuojamų patronuojamųjų įmonių pardavimu (žr. 324 konstatuojamąją dalį). Kaip įrodė Vokietija, įmonės veikia pelningai (žr. 30 lentelę ), todėl įmonių grupės „DB Cargo“ pasitraukimas konkurentams iš karto atvertų naujas galimybes, kaip rodo potencialių pirkėjų jau parodytas susidomėjimas (žr. 325 konstatuojamąją dalį). Komisija pažymi, kad pardavimas susiję ne tik su Vokietija ([...]), bet ir su [...], kur įmonių grupė „DB Cargo“ užima didelę rinkos dalį.

(575) Be to, daugiau nei [...] parduodamų įmonių veikia pelningai, kaip matyti iš 30 lentelės.

(576) Kalbant apie [...] pardavimą, šiuo metu vyksta deramo patikrinimo procesas (žr. 325 konstatuojamosios dalies c punktą), todėl susidomėjimas šiuo turtu rodo potencialias galimybes įmonių grupės „DB Cargo“ konkurentams. Šis pardavimas taip pat susijęs su gyvybingomis įmonėmis, nors [...] 2023 m. patyrė nuostolį.

(577) Be to, jei įsipareigojimas nebus visiškai įgyvendintas iki 2026 m. gruodžio 31 d., Komisija turės įvertinti, ar taikytos alternatyvos yra panašaus dydžio ir poveikio.

*Lokomotyvų pardavimas*

(578) Be akcijų paketų pardavimo, įmonė „DB Cargo“, kaip aprašyta 318 konstatuojamojoje dalyje, taip pat planuoja parduoti daug lokomotyvų. Lokomotyvų pardavimas susijęs su ne daugiau kaip [...] lokomotyvų, o tai yra nemažai.

(579) Šiuo atžvilgiu lokomotyvų pardavimas mažina įmonės „DB Cargo“ pajėgumus ir galimybes teikti krovinių vežimo paslaugas, todėl turi neigiamą poveikį įmonės „DB Cargo“ konkurencingumui. Be to, lokomotyvai bus parduoti konkurentams, o tai padidins jų konkurencingumą, palyginti su įmone „DB Cargo“. Galiausiai Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad atitinkami lokomotyvai naudojami paskirtinių traukinių ir mišriojo vežimo segmentuose, t. y. dviejuose segmentuose, kuriuose įmonė „DB Cargo“ susiduria su didesne konkurencija.

(580) Planuojamas šios priemonės įgyvendinimas ir laipsniškas taikymas, kaip įsipareigojo Vokietija, nepaneigia teigiamo jos veiksmingumo vertinimo. Visų pirma numatytos apsaugos priemonės, kad įmonė „DB Cargo“ nebūtų priversta prarasti daugiau kaip [...] % lokomotyvų rinkos vertės dėl įsipareigojimo juos parduoti iki nustatyto termino iki 2026 m. Priverstinis pardavimas mažesne nei rinkos verte savo ruožtu nepagrįstai sumažintų įmonės „DB Cargo“ turimus nuosavus išteklius, o tai turėtų didelę vertę, ypač pagal pesimistinį scenarijų. Be to, jei iki to laiko lokomotyvų pardavimas nebus visiškai įgyvendintas, Komisija turės įvertinti, ar taikytos alternatyvos yra panašaus dydžio ir poveikio.

5.4.3.4.1.2.2. Elgsenos priemonės

*Paslaugų teikimo apimties ribojimas*

(581) Kaip aprašyta 317 konstatuojamojoje dalyje, įmonė „DB Cargo“ neviršys tam tikros paslaugų teikimo apimties. Komisija pažymi, kad dėl šio įsipareigojimo iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. gruodžio 31 d. paslaugų teikimo apimtis faktiškai sumažėja maždaug [...] %, palyginti su 2022 m. įmonės „DB Cargo“ suteiktų paslaugų apimtimi. Šis apimties sumažėjimas geografinėje teritorijoje, kurioje įmonė „DB Cargo“ yra aktyviausia, yra reikšmingas absoliučia ir juo labiau santykine išraiška. Iš tiesų įmonė „DB Cargo“ numato, kad ateinančiais metais rinka augs (žr. 279 konstatuojamąją dalį). Numatomo rinkos paklausos augimo atveju dėl įmonės „DB Cargo“ apimties viršutinės ribos įmonės „DB Cargo“ dalyvavimas rinkoje taip pat sumažės labiau nei tuo atveju, jei paklausa nesikeistų arba mažėtų. Tikėtina, kad toks apimties sumažėjimas turės vėluojantį poveikį po restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, dėl kurio padidės arba paspartės stebimas ir reguliarus kasmetinis įmonei „DB Cargo“ tenkančios visų Vokietijoje teikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų dalies mažėjimas.

*Paslaugų teikimo apimties perdavimas išorės paslaugų teikėjams*

(582) Be apimties viršutinės ribos, įmonė „DB Cargo“ taip pat perduos paslaugų teikimą trečiųjų šalių veiklos vykdytojams (žr. 314 konstatuojamąją dalį). Nors ši priemonė pati savaime nominaliai neturi įtakos įmonės „DB Cargo“ dalyvavimui rinkoje, nes paslaugų teikimas tik būtų perduotas, tačiau įmonė „DB Cargo“ nenutrauktų sutarčių su klientais, ji vis tiek suteiks konkurentams galimybių plėsti savo dabartinę veiklą ir ateityje padidinti konkurenciją. Taip yra todėl, kad veiklos ranga turės neigiamą poveikį įmonės „DB Cargo“ pajėgumų panaudojimui, jei pajėgumai nebus sumažinti. Be to, be papildomų pajamų iš teikiamų paslaugų, gali atsirasti galimybių konkurentams, kurie veikia pagal užsakomųjų paslaugų sutartis, kai klientai bus patenkinti teikiamomis paslaugomis.

*Reklamos draudimas ir įsigijimo draudimas*

(583) Be to, įmonės „DB Cargo“ veiklos plėtrą taip pat stabdys draudimas įsigyti akcijų, pagal kurį bendrovė restruktūrizavimo laikotarpiu privalo susilaikyti nuo bet kokios įmonės akcijų įsigijimo, išskyrus atvejus, kai to reikia ilgalaikiam įmonės „DB Cargo“ gyvybingumui užtikrinti (302 konstatuojamoji dalis). Vokietija nenurodė jokio planuojamo įsigijimo, kuris šiame etape atitiktų būtinumo sąlygą. Apie bet kokį įsigijimą, kurį Vokietija laikys būtinu įmonės „DB Cargo“ ilgalaikiam gyvybingumui ateityje užtikrinti, turės būti pranešama Komisijai ir jis turės būti tinkamai motyvuotas, o nuo jo įgyvendinimo susilaikoma tol, kol Komisija patvirtins, kad įsigijimas yra būtinas įmonės „DB Cargo“ ilgalaikiam gyvybingumui palaikyti.

(584) Atsižvelgiant į tai, kad iki restruktūrizavimo plano pabaigos įmonė „DB Cargo“ sumažins savo produkciją, perduos paslaugas kitiems tiekėjams ir jos augimas įsigyjant konkurentus arba papildomų produktų ar paslaugų tiekėjus bus toliau ribojamas, konkurencijos priemonėmis užtikrinama, kad įmonė „DB Cargo“ įsigijimo būdu neatgaus rinkos dalies, neprisiims nereikalingos rizikos ir sutelks išteklius restruktūrizavimui užbaigti. Todėl įmonė „DB Cargo“, priešingai nei konkurentai, negalės plėstis įsigijimo būdu, kurį netiesiogiai leistų įgyvendinti restruktūrizavimo pagalba.

(585) Galiausiai parduodama savo produktus ir paslaugas įmonė „DB Cargo“ taip pat neviešins valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo (301 konstatuojamoji dalis).

(586) Todėl Komisija mano, kad konkurencijos iškraipymus ribojančios priemonės, kurias siūlo Vokietija, yra tinkamos siekiant sumažinti neigiamą restruktūrizavimo pagalbos poveikį.

5.4.3.5. Restruktūrizavimo laikotarpiu įmonei „DB Cargo“ arba jos patronuojamosioms įmonėms suteikta pagalba.

(587) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 127–130 punktuose nustatyta, kad bet kokios kitos pagalbos teikimas restruktūrizavimo laikotarpiu, net ir pagal jau patvirtintą schemą, gali turėti įtakos Komisijos vertinimui dėl būtinos konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonių apimties. Komisija, vertindama restruktūrizavimo pagalbą, turi atsižvelgti į šią pagalbą ir užtikrinti, kad tokia kita pagalba nebūtų apeinami Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimai.

(588) Vokietija nurodė restruktūrizavimo laikotarpiu pagalbos gavėjui suteiktą arba planuojamą suteikti pagalbą, informuodama, kad įmonė „DB Cargo“ gauna arba iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos iš 12 valstybių narių, t. y. Prancūzijos, Italijos, Austrijos, Nyderlandų, Švedijos, Belgijos, Čekijos, Vokietijos, Lenkijos, Vengrijos, Ispanijos ir Danijos, turėtų gauti pagalbą pagal 29 schemas, kurios nuo 2019 m. taikomos bendrai geležinkelių sektoriui arba konkrečiai krovinių vežimui geležinkeliais. Faktinės ar numatomos sumos yra 337,7 mln. EUR (2023 m.), 340 mln. EUR (2024 m.), 502,9 mln. EUR (2025 m.) ir 502,5 mln. EUR (2026 m.).

(589) Komisija mano, kad 12 valstybių narių pagalbos gavėjui suteikta arba planuojama suteikti individuali pagalba visų pirma yra susijusi su energijos išlaidų arba mokesčių už naudojimąsi geležinkelių keliais mažinimu arba parama krovinių vežimui geležinkeliais, kuri paprastai teikiama kitiems krovinių vežimo paslaugų teikėjams, nors ir išskyrus kelių transportą. Tokia individuali pagalba nėra *de jure* ar *de facto ad hoc* pagalba. Dėl restruktūrizavimo pagalbos priemonės PNPS forma struktūros ir istorinių aplinkybių, taip pat dėl nagrinėjamų schemų chronologijos ir geografinės įvairovės, nėra akivaizdu, kad nagrinėjama individualia pagalbos, kurią suteikė ar numatė suteikti tiek daug skirtingų valstybių narių, tikslas arba poveikis yra apeiti Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių reikalavimus, visų pirma dirbtinai sumažinant restruktūrizavimo pagalbos, skiriamos planui įgyvendinti, sumą. Todėl šios bylos aplinkybėmis nėra tikslinga manyti, kad reikėtų taikyti papildomas priemones, mažinančias konkurencijos iškraipymą atitinkamose valstybėse narėse.

(590) Kaip pažymėta 5.4.2.1 skirsnyje, krovinių vežimo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas yra itin svarbus Sąjungos žaliajam kursui, o įmonės „DB Cargo“ teikiamos paslaugos iš esmės yra brangesnės, palyginti su vežimu sunkvežimiais kelių transportu. Nagrinėjamomis 29 schemomis iš dalies sprendžiami šie išlaidų trūkumai ir jomis iš esmės gali naudotis krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdytojai, atitinkantys būtinas tinkamumo sąlygas. Todėl įmonė „DB Cargo“ išlaikys gerą nuosavo kapitalo poziciją per visą restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį ir, jei šis planas bus tinkamai ir laiku įgyvendintas, Komisija neprieštarauja, kad įmonė „DB Cargo“ ir toliau naudotųsi minėtomis schemomis, nepažeisdama atitinkamų sąlygų, kurias turės įvertinti atitinkamos valstybės narės.

(591) Komisija prašo Vokietijos, kad ji, vadovaudamasi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 130 punktu, informuotų apie bet kokią būsimą pagalbą gavėjui, kuri bus suteikta restruktūrizavimo laikotarpiu, įskaitant pagalbą, suteiktą pagal patvirtintą schemą, be individualios pagalbos, apie kurią Vokietija informavo Komisiją, kaip nurodyta 588 konstatuojamojoje dalyje.

5.4.3.6. Skaidrumas

(592) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto g papunktį, valstybės narės, Komisija, ekonominės veiklos vykdytojai ir visuomenė turi turėti galimybę lengvai susipažinti su visais susijusiais aktais ir informacija apie skirtą pagalbą. Tai reiškia, kad Vokietija turi laikytis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 96 punkto nuostatų dėl skaidrumo. Komisija pažymi, kad Vokietija įsipareigoja laikytis šių įsipareigojimų. Atitinkama informacija bus skelbiama šioje svetainėje:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komisija mano, kad Vokietijai būtina kas šešis mėnesius nuo šio sprendimo priėmimo dienos iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos reguliariai teikti restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ataskaitas. Šiose ataskaitose visų pirma bus nurodomos faktinio finansavimo, skirto restruktūrizavimo pagalbai arba nuosaviems įnašams, išmokėjimo datos ir sumos, bet kokia planuojama būsima pagalba gavėjui arba jo patronuojamosioms įmonėms, be kita ko, pagalba pagal patvirtintas schemas, konkurencijos iškraipymą mažinančių priemonių įgyvendinimo būklė, bet kokie nukrypimai nuo restruktūrizavimo plane numatytų finansinių ar veiklos krypčių, restruktūrizavimo priemonėmis pasiektas išlaidų suvaldymas, išlaidų sumažinimas ir pajamos, taip pat, jei tinkama, Vokietijos, įmonės „DB AG“ arba pagalbos gavėjo pagal savo kompetenciją numatytos arba taikytos taisomosios priemonės. Vokietijos pareiga teikti tokias ataskaitas nustatyta šio sprendimo 4 straipsnyje.

(594) Be to, Komisija primena Vokietijai, kad ji privalo teikti metines ataskaitas Komisijai pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 131 punktą ir pranešti apie bet kokią per restruktūrizavimo laikotarpį įmonei „DB Cargo“ arba jos patronuojamosioms įmonėms vidaus rinkoje suteiktą pagalbą, be kita ko, pagalbą, suteiktą pagal patvirtintą schemą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 129 punktą.

5.4.4. *Teigiamo ir neigiamo poveikio derinimas*

(595) Kruopščiai parengta valstybės pagalbos priemonė turi užtikrinti, kad bendra priemonės poveikio pusiausvyra būtų teigiama nedarant neigiamo poveikio prekybos sąlygoms taip, kad tai prieštarautų bendram interesui.

(596) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse Komisija nustatė kriterijus, pagal kuriuos ji vertina restruktūrizavimo pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, užtikrindama, kad atitinkamos ekonominės veiklos plėtra nedarytų neigiamo poveikio prekybos sąlygoms tiek, kad prieštarautų bendram interesui. Kaip paaiškinta 5.4.3.1, 5.4.3.2 ir 5.4.3.3 skirsniuose, restruktūrizavimo pagalba turi skatinamąjį poveikį, yra būtina, tinkama ir proporcinga. Be to, yra pakankamai apsaugos priemonių, kad būtų apribotas konkurencijos iškraipymas, įskaitant skaidrumo (5.4.3.4 ir 5.4.3.6 skirsniai) ir tinkamas konkurencijos priemones, mažinančias neigiamą restruktūrizavimo pagalbos poveikį (5.4.3.4 skirsnis).

(597) Todėl teigiamas restruktūrizavimo pagalbos poveikis nagrinėjamos ekonominės veiklos plėtrai nusveria galimą neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, todėl joms nedaromas toks neigiamas poveikis, kuris prieštarautų bendram interesui.

## 6. **IŠVADA**

(598) Komisija daro išvadą, kad Vokietija suteikė pagalbą neteisėtai, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau, atsižvelgdama į pirmiau nustatytus faktus, Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytas suderinamumo su vidaus rinka sąlygas, jeigu įmonė „DB Cargo“ visiškai įgyvendina restruktūrizavimo plane numatytas priemones ir (arba) priemones, dėl kurių Vokietija įsipareigojo. Pagalba palengvina ekonominės veiklos plėtrą ir nedaro jokio neigiamo poveikio prekybos sąlygoms, prieštaraujančio bendram interesui. Todėl pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

*1 straipsnis*

Priemonės, kurias sudaro įmonei „DB Cargo AG“ „Deutsche Bahn“ grupės teikiamos vidaus paslaugos, „Deutsche Bahn“ iždo teikiamas paskolų įmonei „DB Cargo AG“ finansavimas, dalinis įmonės „DB Cargo AG“ įdarbintų valstybės tarnautojų atlyginimo padengimas ir įmonės „DB Cargo AG“ metinių nuostolių perdavimas iki 2021 m. gruodžio 31 d. pagal 2012 m. spalio 25 d. įmonių „Deutsche Bahn AG“ ir „DB Cargo AG“ sudarytą ir pratęstą pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 107 straipsnio 1 dalį.

*2 straipsnis*

1. Įmonės „DB Cargo AG“ metinių nuostolių perdavimas įmonei „Deutsche Bahn AG“ laikotarpiu nuo 2022 m. sausio 1 d. iki 2024 m. gruodžio 31 d. pagal 2012 m. spalio 25 d. įmonių „Deutsche Bahn AG“ ir „DB Cargo AG“ sudarytą ir pratęstą pelno ir nuostolių perdavimo susitarimą, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Pagalba suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį.

2. 1 dalyje nurodyta pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu laikomasi šio sprendimo 3 straipsnyje nustatytų sąlygų ir šio sprendimo 4 straipsnyje nustatytų įpareigojimų.

*3 straipsnis*

Vokietija užtikrina, kad įmonė „DB Cargo AG“ arba atitinkamai įmonė „Deutsche Bahn AG“ per restruktūrizavimo plane numatytus terminus arba, priklausomai nuo atvejo, ne vėliau kaip iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. gruodžio 31 d. visiškai įgyvendintų įmonės „DB Cargo AG“ restruktūrizavimo plane numatytas priemones ir susijusias priemones, kuriomis ribojamas konkurencijos iškraipymas.

*4 straipsnis*

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Vokietija praneša Komisijai apie priemones, kurių numato imtis arba ėmėsi šiam sprendimui įgyvendinti.

Vėliau Vokietija kas šešis mėnesius iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2026 m. gruodžio 31 d. reguliariai teikia Komisijai restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ataskaitas. Šiose ataskaitose visų pirma turėtų būti nurodomos faktinio finansavimo, kurį įsipareigota skirti kaip pagalbos gavėjo nuosavą įnašą, išmokėjimo datos, bet kokia planuojama būsima pagalba įmonei „DB Cargo AG“ arba jos patronuojamosioms įmonėms, be kita ko, pagalba pagal patvirtintas schemas, šiame sprendime nustatytų sąlygų vykdymo pažanga, bet kokie nukrypimai nuo restruktūrizavimo plane numatytų finansinių ar veiklos krypčių, išlaidų suvaldymas ir sąnaudų sumažinimas bei veiklos restruktūrizavimo priemonėmis pasiektas didesnis pelnas, taip pat taisomosios priemonės, kurias numatė arba kurių ėmėsi Vokietija arba atitinkamai įmonės „DB Cargo AG“ ar „Deutsche Bahn AG“.

*5 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2024 m. lapkričio 29 d.

*Komisijos vardu*
Margrethe VESTAGER
*Vykdomoji pirmininko pavaduotoja*