2025/1167

30.6.2025.

# KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2025/1167

**(2024. gada 29. novembris)**

**par valsts atbalstu SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), ko Vācija īstenojusi *DB Cargo* labā**

*(izziņots ar dokumenta numuru C(2024) 8610)*

**(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā lēmumu, ar kuru Komisija nolēma sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz pasākumiem, kas noteikti lietā SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

pēc aicinājuma ieinteresētajām pusēm iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([2]) un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

## 1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2018. gada 19. aprīlī saņēma sūdzību par iespējamu valsts atbalstu, kas piešķirts *DB Cargo Aktiengesellschaft* ("*DB Cargo*") ([3]).

(2) Ar 2022. gada 31. janvāra vēstuli ("lēmums par procedūras sākšanu") pēc tam, kad sūdzības iesniedzējs un Vācija bija iesnieguši dažādus tajā aprakstītos informācijas kopumus, it īpaši pēc sūdzības nosūtīšanas ar pirmo informācijas pieprasījumu 2018. gada 20. septembrī, Komisija informēja Vāciju, ka tā ir nolēmusi sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz četriem pasākumiem, kas piešķirti par labu *DB Cargo*.

(3) Lēmums par procedūras sākšanu 2022. gada 19. augustā tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([4]). Komisija aicināja Vācijas iestādes un ieinteresētās personas viena mēneša laikā iesniegt piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(4) Vācijas iestādes 2022. gada 21. aprīļa vēstulē iesniedza Komisijai savus apsvērumus par lēmumu par procedūras sākšanu. Turklāt Vācija 2023. gada 17. maijā, 8. jūnijā, 25. jūlijā, 28. augustā, 26. septembrī un 23. oktobrī nosūtīja papildu apsvērumus un informāciju. Vācija 2024. gada 13. martā, 10. jūnijā un 1. jūlijā iesniedza papildu informāciju.

([1]) Komisijas Lēmums C(2022) 639 final (2022. gada 31. janvāris) lietā SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Vācija, iespējamie valsts atbalsta pasākumi par labu uzņēmumam *DB Cargo*.
([2]) OV C 316, 19.8.2022., 20. lpp.
([3]) Sūdzības iesniedzēja identitāte ir konfidenciāla.
([4]) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(5) Komisija 2022. gada 19. septembrī saņēma piezīmes no Eiropas Dzelzceļa kravu pārvadājumu asociācijas (*ERFA*) – Eiropas organizācijas, kas pārstāv privātu un neatkarīgu dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumu intereses, un no sūdzības iesniedzēja. Komisija 2022. gada 18. novembrī nosūtīja trīs ieinteresēto personu piezīmes Vācijas iestādēm, aicinot tās iesniegt savus apsvērumus, ko tās iesniedza 2023. gada 18. janvāra vēstulē.

(6) Komisija 2022. gada 26. jūlija vēstulē pieprasīja Vācijai papildu informāciju un paskaidrojumus, uz kuriem Vācija atbildēja 2022. gada 26. septembra vēstulē. Komisija 2023. gada 1. augusta un 27. septembra vēstulēs pieprasīja no Vācijas papildu informāciju (uz kurām Vācija atbildēja 2023. gada 31. oktobra un 9. novembra vēstulēs). Komisija arī iesniedza pieprasījumus 2024. gada 15. maija, 2024. gada 5. septembra un 2024. gada 17. novembra vēstulēs, uz kurām Vācija atbildēja 2024. gada 10. jūnija, 5. un 27. septembra, 1. un 21., 22.,23. un 25. novembra vēstulēs.

(7) Komisijas dienesti tikās ar Vācijas iestādēm 2023. gadā, tajā skaitā šādos datumos: 24. februārī, 19. aprīlī, 12. maijā, 30. jūnijā, 28. jūlijā, 18. augustā, 29. augustā, 21. septembrī, 21. novembrī un 20. decembrī, un šādos datumos 2024. gadā: 13. martā, 30. aprīlī, 13. jūnijā, 5. jūlijā, 11. jūlijā, 12. un 19. septembrī un 19. un 25. novembrī.

(8) Vācijas Federatīvās Republikas valdība 2024. gada 21. novembra vēstulē piekrita izņēmuma kārtā atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar EK Regulas 1/1958 3. pantu, un piekrita tam, ka šo lēmumu pieņem un paziņo saskaņā ar Līguma 297. pantu angļu valodā.

## 2. **DETALIZĒTS PASĀKUMU APRAKSTS**

### 2.1. ***DB Cargo*: korporatīvā vēsture, struktūra un korporatīvie noteikumi**

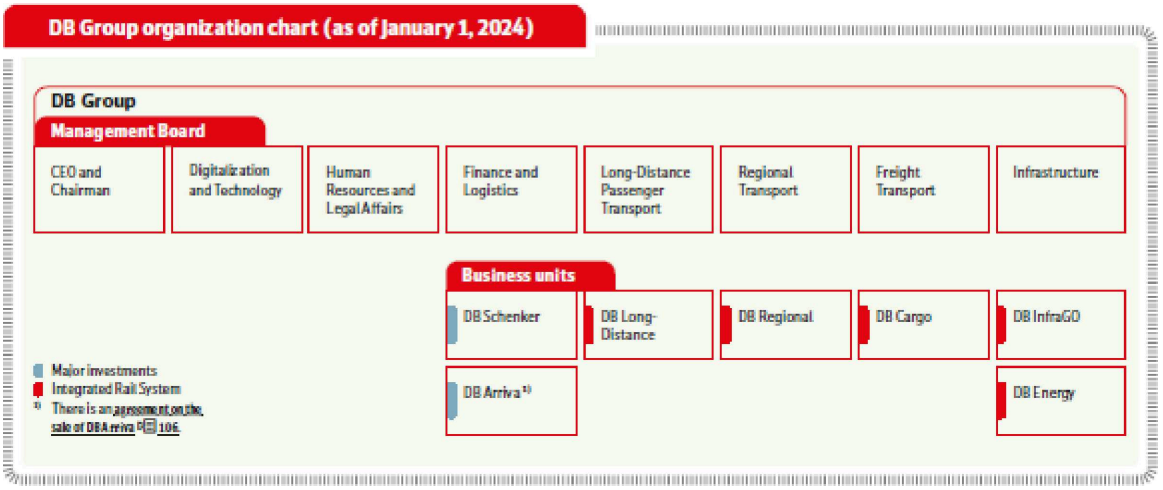
(9) *DB Cargo* ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs, kura galvenā mītne atrodas Maincā, Vācijā. Tas sniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus 17 valstīs, arī ES dalībvalstīs. *DB Cargo* pats darbojas iekšējā tirgū ar tādu iekšzemes meitassabiedrību kā *TFG Transfracht GmbH* starpniecību, kā arī ar starptautiskām meitassabiedrībām, tajā skaitā citās dalībvalstīs, piemēram, *DB Cargo Belgium BV*, *DB Cargo Scandinavia A/S*, *DB Cargo France SAS*, *DB Cargo Nederland N.V.*, *DB Cargo Polska S.A.* vai *Transfesa Logistics, S.A.* (Spānija) (visas kopā tālāk tekstā – "*DB Cargo* grupa") ([5]).

(10) *DB Cargo* ir *Deutsche Bahn Aktiengesellschaft* ("*DB AG*") meitassabiedrība. *DB AG* ir pārvaldītājsabiedrība un mātessabiedrība vairākām iekšzemes un starptautiskām meitassabiedrībām, arī *DB Cargo* (*DB AG* un visas *DB AG* piederošās sabiedrības tālāk tekstā – "*DB* grupa"). *DB* grupa darbojas iekšzemē un starptautiskā mērogā kravu un pasažieru pārvadājumu, loģistikas un dzelzceļa papildpakalpojumu sniegšanas jomā. 1. attēlā ir sniegts vienkāršots *DB* grupas dažādo darbību attēlojums.

([5]) Attiecībā uz 1. pasākumu (sk. 39. iedaļu) saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju peļņas vai zaudējumu nodošanas aprēķina pamats ir *DB Cargo AG* "Ergebnis nach Steuern" (peļņa pēc nodokļu nomaksas). *DB Cargo AG* peļņa pēc nodokļu nomaksas ietver arī iekšzemes meitassabiedrību peļņu pēc nodokļu nomaksas. Papildus *DB Cargo AG* ir ņemtas vērā šādas iekšzemes meitassabiedrības:
— *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. attēls*

**DB grupas darījumdarbības organizācija**




*Avots:* Deutsche Bahn *integrētais 2023. gada ziņojums*.

(11) Kopš *DB AG* izveides 1994. gadā tas pilnībā pieder Vācijas Federatīvajai Republikai (“Bund”). *DB AG* cita starpā kontrolē *DB* grupas dzelzceļa kravu pārvadājumus. Gadu gaitā *DB AG* piederējuši no 92 % līdz 100 % kapitāldaļu sabiedrībā, kas veic dzelzceļa kravu pārvadājumus; kopš 2011. gada *DB AG* pieder 100 % sabiedrībā, kas veic dzelzceļa kravu pārvadājumus. Laika gaitā ir mainījusies dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmuma korporatīvā organizācija un vieta *DB* grupas struktūrā.

(12) Periodā, uz kuru attiecas izmeklēšana (no 2012. gada 1. janvāra attiecībā uz 1. pasākumu un no 2008. gada 20. septembra attiecībā uz 2.–4. pasākumu), kā aprakstīts 2.3. iedaļā, *DB AG* dzelzceļa kravu pārvadājumus veica vairākas struktūras. Ērtības labad, ja vien nav norādīts citādi, ar nosaukumu *“DB Cargo”* apzīmē struktūru, kas pieder *DB* grupai un veic šīs grupas dzelzceļa kravu pārvadājumus:

a) struktūra, kas veica dzelzceļa kravu pārvadājumus no 2003. gada 1. septembra līdz 2009. gada 15. februārim, bija reģistrēta ar sabiedrības nosaukumu *Railion Deutschland AG*;

b) struktūra, kas veica dzelzceļa kravu pārvadājumus no 2009. gada 16. februāra līdz 2012. gada 29. oktobrim, bija reģistrēts ar sabiedrības nosaukumu *DB Schenker Rail Deutschland AG*;

c) 2012. gada 30. oktobrī sabiedrības nosaukums tika mainīts uz *DB Schenker Rail AG*;

d) kopš 2016. gada 1. marta dzelzceļa kravu pārvadājumi tiek veikti ar sabiedrības nosaukumu *DB Cargo*.

(13) *DB Cargo* kopš 2016. gada ir *DB AG* tieša meitassabiedrība, kas 100 % pieder *DB AG*. Pirms tam no 2012. gada 1. janvāra *DB Cargo* bija *DB Mobility Logistics AG* (tālāk tekstā – *“DB ML”*) tieša meitassabiedrība. Pirms 2012. gada un kopš 2003. gada *DB Cargo* bija netieša *DB ML* meitassabiedrība. *DB ML* tieši 100 % apmērā piederēja sabiedrībai *DB AG*, savukārt, kā aprakstīts 11. apsvērumā, līdzdalība dzelzceļa kravu pārvadājumu sabiedrībā bija vismaz 92 %. Tādējādi kopš 2011. gada *DB Cargo* pilnībā netieši piederēja sabiedrībai *DB AG*, savukārt pirms 2011. gada *DB AG* bija vismaz 92 % netiešās līdzdalības sabiedrībā *DB Cargo*.

(14) Līdz 2015. gada 31. decembrim *DB ML* bija atbildīga par dažādiem *DB* grupas piedāvātajiem pakalpojumiem, it īpaši par *DB* grupas dzelzceļa pārvadājumu darbībām (pasažieru un kravu pārvadājumi). *DB Cargo* (kas līdz 2016. gada 29. februārim bija reģistrēta kā *DB Schenker Rail AG*) bija 100 % *DB ML* īpašumā esoša meitassabiedrība kopā ar citām meitassabiedrībām, piemēram, divām dzelzceļa pasažieru pārvadājumu meitassabiedrībām *DB Regio AG* un *DB Fernverkehr AG*. 2016. gada 26. augustā *DB ML* tika apvienota ar *DB AG*. Rezultātā *DB Cargo*, *DB Regio AG* un *DB Fernverkehr AG* kļuva par *DB AG* tiešajām meitassabiedrībām. *DB AG* un *DB ML* 2016. gada 15. jūlijā parakstīja apvienošanās līgumu, ko apstiprināja abu sabiedrību attiecīgās pilnsapulces. Apvienošanās līgumam bija atpakaļejošs spēks no 2016. gada 1. janvāra.

(15) *DB AG* kopš tās izveides 1994. gadā un *DB Cargo* kopš 2009. gada saskaņā ar Vācijas sabiedrību tiesībām ir reģistrētas kā *Aktiengesellschaften* (tālāk tekstā – "*AG*"), t. i., akciju sabiedrības. Tas pats attiecas uz *DB ML* tās pastāvēšanas laikā. *Aktiengesellschaften* it īpaši reglamentē Vācijas Likums par akciju sabiedrībām (*Aktiengesetz – AktG*). *AG* akcionāri ir pārstāvēti pilnsapulcē (*Hauptversammlung*). Pilnsapulce ievēl akcionāru pārstāvjus uzraudzības padomē (*Aufsichtsrat*). Darbinieku pārstāvjus ievēlē saskaņā ar Vācijas koplēmuma likumu (*Mitbestimmungsgesetz – MitbestG*). Uzraudzības padome ievēl direktoru padomes (*Vorstand*) locekļus, kas atbild par *AG* pārvaldību. Lai gan direktoru padomes locekļus ievēl uzraudzības padome, saskaņā ar tiesību aktiem, kas reglamentē *Aktiengesellschaften*, *Aktiengesellschaft* direktoru padome ir neatkarīga no uzraudzības padomes, kā arī no pilnsapulces tādā ziņā, ka pilnsapulce principā nevar dot norādījumus direktoru padomei ([6]).

(16) 1. tabulā ir parādīti *DB* grupas un *DB Cargo* grupas ieņēmumi, kā arī *DB Cargo* ieņēmumi atsevišķi par periodu, uz kuru attiecas izmeklēšana.

*1. tabula*

**_DB_ grupas un _DB Cargo_ ieņēmumi 2012.–2023. gadā** ([7])

*(miljonos EUR)*

| | 2012. g. | 2013. g. | 2014. g. | 2015. g. | 2016. g. | 2017. g. | 2018. g. | 2019. g. | 2020. g. | 2021. g. | 2022. g. | 2023. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *DB* grupa | 39 296 | 39 107 | 39 728 | 40 403 | 40 557 | 42 693 | 44 065 | 44 430 | 39 901 | 47 075 | 52 085 | 45 191 |
| *DB Cargo* grupa | 4 926 | 4 843 | 4 863 | 4 767 | 4 560 | 4 528 | 4 460 | 4 449 | 4 119 | 4 487 | 5 244 | 5 582 |
| *DB Cargo* | 3 413 | 3 368 | 3 428 | 3 368 | 3 440 | 3 455 | 3 384 | 3 360 | 3 183 | 3 348 | 3 474 | 3 794 |

*Avots:* DB *grupas integrētie ziņojumi un* DB Cargo *gada finanšu pārskati*.

(17) Attiecībā uz lēmumu pieņemšanas procesu *DB* grupā *DB AG* direktoru padomes reglaments ("*Geschäftsordnung*") paredz, ka lēmumus par īstermiņa, kā arī vidēja termiņa plānošanu un ilgtermiņa stratēģiskajiem mērķiem pieņem *DB AG* direktoru padome. Turklāt direktoru padome lemj arī par grupas pamatnostādņu izdošanu, grozīšanu un atcelšanu. Attiecībā uz konkrētiem, atsevišķiem pasākumiem direktoru padomes lēmumi, pat ja tie attiecas uz meitassabiedrībām vai saistītām sabiedrībām, ir vajadzīgi arī attiecībā uz šādiem aspektiem ([8]):

a) darbības uzsākšana un pārtraukšana galvenajās darbības jomās, būtiskas izmaiņas uzņēmuma organizācijā un uzņēmumu līgumu noslēgšana, grozīšana un atcelšana ([9]);

b) uzņēmumu dibināšana; kapitāldaļu iegāde, pārdošana un maiņa (arī konvertācijas un kapitāla pasākumi), kuru vērtība ir 10 miljoni EUR vai vairāk, izņemot pasākumus grupas ietvaros;

c) tāda nekustamā īpašuma un citu īpašumtiesību iegāde, pārdošana, apgrūtināšana un cita veida atsavināšana, kuru vērtība ir 10 miljoni EUR vai vairāk, izņemot zemes hipotēku piešķiršanu;

d) vērtspapīru emisija, aizdevumu ņemšana un aizdevumu piešķiršana: neietverot aizņēmumus ārpus grupas ar termiņu, kas īsāks par vienu gadu, un aizdevumu piešķiršanu un ņemšanu grupas ietvaros;

([6]) Tas izriet no *Aktiengesetz* 76. panta 1. punkta.

([7]) Skaitļi par *DB* grupu un *DB Cargo* grupu ir balstīti uz SFPS grāmatvedības standartiem. Savukārt *DB Cargo* individuālie ieņēmumi ir balstīti uz Vācijas Komerckodeksā (*Handelsgesetzbuch – HGB*) noteiktajiem grāmatvedības standartiem. Līdz ar to šie skaitļi nav pilnībā salīdzināmi.

([8]) To atsevišķo pasākumu saraksts, kuriem ir vajadzīgs direktoru padomes apstiprinājums, kopš 2010. gada nav mainījies, bet pirms tam b), c), e) un f) apakšpunktā minētās monetārās robežvērtības bija zemākas.

([9]) "Uzņēmumu līgumi" ("*Unternehmensverträge*") ir līgumi, ko reglamentē *AktG* 291. pants un turpmākie panti.

e) garantiju un nodrošinājumu pieņemšana un piešķiršana ārpus parastās darījumdarbības; tādu garantiju un nodrošinājumu pieņemšana un piešķiršana parastās darījumdarbības ietvaros, kuru apjoms ir 10 miljoni EUR vai vairāk;

f) tādu investīciju, izdevumu, nomas un līzinga projektu apstiprināšana, kas iekļauti korporatīvajā plānošanā un kuru apjoms ir 250 miljoni EUR vai vairāk; to projektu apstiprināšana, kuri iekļauti korporatīvajā plānošanā un kuru kopējā vērtība / kopējās vērtības prognoze vai pašu kapitāla prasība pārsniedz plānoto summu par 10 miljoniem EUR vai vairāk; tādu projektu turpmāka apstiprināšana, kuri nav iekļauti korporatīvajā plānošanā un kuru apjoms ir 10 miljoni EUR vai vairāk;

g) izmaiņas valdes, vadības un citu vadošo amatu sastāvā, ciktāl tie ietilpst grupas vadības lokā;

h) uzņēmuma prokūristu iecelšana un atlaišana, kā arī pilnvaru piešķiršana un atsaukšana uzņēmumam.

(18) Saskaņā ar direktoru padomes reglamentu *DB AG* direktoru padomē lēmumus pieņem vienprātīgi. Ja vienprātību nevar panākt, lai lēmums būtu spēkā, tas jāapstiprina ar divu trešdaļu lēmumu pieņemšanas procesā iesaistīto locekļu balsu vairākumu.

(19) Saistībā ar attiecībām ar *DB AG* uzraudzības padomi *DB AG* direktoru padome katru gadu rakstiski iesniedz uzraudzības padomei īstermiņa un vidēja termiņa korporatīvo plānu, kas aptver visas sabiedrības galvenās darbības jomas.

(20) Turklāt saistībā ar dažiem atsevišķiem pasākumiem, pat ja tie attiecas uz meitassabiedrībām vai saistītām sabiedrībām, ir nepieciešams *DB AG* uzraudzības padomes apstiprinājums. Saskaņā ar tādu darījumdarbības darījumu katalogu, kam nepieciešams šāds *DB AG* uzraudzības padomes apstiprinājums, šādi pasākumi jo īpaši ietver šādus ([10]):

a) jaunu nozīmīgu darbības jomu uzsākšana vai atteikšanās no esošām nozīmīgām darbības jomām;

b) būtiskas izmaiņas sabiedrības un grupas organizācijā;

c) izmaiņas valdes darbības virzienu sadalījumā un sabiedrības prokūristu maiņa;

d) sabiedrību dibināšana, pārņemšana vai likvidācija un sabiedrību kapitāldaļu iegāde un pārdošana, tajā skaitā izmaiņas kapitāldaļu īpatsvarā un līdzdalība kapitāla palielināšanā pret iemaksām, katrā gadījumā, izņemot grupas iekšējos darījumus, ja atsevišķa pasākuma vērtība pārsniedz 25 miljonus EUR;

e) pasākumi, kas attiecas uz grupā ietilpstošajām sabiedrībām un kapitāldaļām un kam ir būtiska vai nelabvēlīga nozīme sabiedrībai vai grupai vai kam ir būtiska finansiāla ietekme;

f) nekustamā īpašuma un īpašumtiesību iegāde, pārdošana un apgrūtināšana, kā arī cita veida atsavināšana, ja atsevišķā pasākuma vērtība pārsniedz 25 miljonus EUR;

g) tādu obligāciju vai citu aizņēmuma vērtspapīru emisija, kuru termiņš pārsniedz vienu gadu, izņemot aizņēmumus no meitassabiedrībām vai saistītām sabiedrībām;

h) garantiju uzņemšanās un parāda solījumu un citu nodrošinājumu, kas nav saistīti ar parasto darījumdarbību, sniegšana, ja atsevišķā pasākuma vērtība pārsniedz 5 miljonus EUR;

i) aizdevumu piešķiršana ārpus parastās darījumdarbības, ja atsevišķā pasākuma vērtība pārsniedz 5 miljonus EUR, izņemot aizdevumus meitassabiedrībām vai saistītām sabiedrībām;

([10]) Šo pasākumu saraksts nav mainīts dažādajās reglamenta redakcijās, kas bijušas spēkā no 2008. gada līdz šā lēmuma pieņemšanas dienai.

j) sadarbības nolīgumi, kas pārsniedz parasto darījumdarbības jomu un ir būtiski svarīgi sabiedrībai;

k) investīciju projekti, kas vēl nav iekļauti īstermiņa un vidēja termiņa korporatīvajā plānošanā, ja to summa atsevišķos gadījumos pārsniedz 10 miljonus EUR.

(21) Saskaņā ar *DB AG* statūtiem *DB AG* uzraudzības padomes sastāvā ir 20 locekļi. 10 locekļi ir akcionāru pārstāvji, un 10 locekļi ir darbinieku pārstāvji. Attiecībā uz desmit akcionāru pārstāvjiem septiņus no šiem pārstāvjiem ievēlē pilnsapulce, savukārt federālajai valdībai ir tiesības tieši norīkot trīs locekļus uzraudzības padomē. Saskaņā ar *DB AG* uzraudzības padomes reglamentu uzraudzības padomes lēmumiem ir vajadzīgs nodoto balsu vairākums, ja vien likumā vai *DB AG* statūtos nav prasīts cits balsu vairākums. Ja balsojumā ir vienāds balsu sadalījums, priekšsēdētājam nākamajā balsošanā par to pašu jautājumu ir divas balsis.

(22) *DB Cargo* direktoru padomes reglamentā ir paredzēts, ka tās valde koleģiāli lemj par visiem sabiedrībai būtiskiem vai būtiski svarīgiem jautājumiem, kā arī par jautājumiem, kas tai saskaņā ar likumu, uzņēmuma statūtiem vai reglamentu ir uzdoti kopīgai lēmumu pieņemšanai. Lēmumus pieņem vienprātīgi vai, ja tas nav iespējams, ar kvalificētu balsu vairākumu tādā pašā veidā, kā aprakstīts 18. apsvērumā attiecībā uz *DB AG* valdi. *DB Cargo* direktoru padomes reglamentu papildina obligāts to darījumdarbības darījumu katalogs, kuriem nepieciešams *DB Cargo* tiešās mātessabiedrības apstiprinājums. Šādi pasākumi ir ([11]):

a) visi būtiskie un būtiski svarīgie jautājumi;

b) darbības uzsākšana un pārtraukšana galvenajās darbības jomās, būtiskas izmaiņas sabiedrības organizācijā un sabiedrības līgumu noslēgšana, grozīšana un izbeigšana;

c) sabiedrību dibināšana;

d) kapitāldaļu iegāde, pārdošana un maiņa (arī konvertācijas un kapitāla pasākumi), izņemot pasākumus, kas i) attiecas tikai uz sabiedrībām, kuras tieši vai netieši pieder tikai *DB AG*, vai ii) kuru priekšmets ir kapitāldaļas, kas nav pilnībā konsolidētas un kuru vērtība ir mazāka par 10 miljoniem EUR;

e) darbības jomu vai to daļu iegāde un pārdošana, izņemot i) pasākumus, kuros ir iesaistītas tikai tās sabiedrības, kas tieši vai netieši pieder tikai *DB AG*, vai ii) kuru vērtība ir mazāka par 10 miljoniem EUR;

f) tāda nekustamā īpašuma un citu īpašumtiesību iegāde, pārdošana, apgrūtināšana un cita veida atsavināšana, kuru vērtība ir 10 miljoni EUR vai vairāk, izņemot zemes hipotēku piešķiršanu;

g) vērtspapīru emisija, aizdevumu ņemšana un aizdevumu piešķiršana; neietverot aizņēmumus ārpus grupas ar termiņu, kas īsāks par vienu gadu, un aizdevumu piešķiršanu un ņemšanu *DB AG* un *DB Finance B.V.*;

h) garantiju un nodrošinājumu pieņemšana un piešķiršana ārpus parastās darījumdarbības; tādu garantiju un nodrošinājumu pieņemšana un piešķiršana parastās darījumdarbības ietvaros, kuru apjoms ir 10 miljoni EUR vai vairāk;

i) tādu investīciju, izdevumu, nomas un līzinga projektu apstiprināšana, kas iekļauti korporatīvajā plānošanā un kuru apjoms ir 250 miljoni EUR vai vairāk; tādu projektu apstiprināšana un izsludināšana, kuri iekļauti korporatīvajā plānošanā un kuru kopējā vērtība vai pašu kapitāla prasība pārsniedz plānoto summu par 10 miljoniem EUR vai vairāk; papildus tam – tādu projektu apstiprināšana un izsludināšana, kuri nav iekļauti korporatīvajā plānošanā un kuru apjoms ir 10 miljoni EUR vai vairāk;

j) izmaiņas valdes un citu vadošo amatu sastāvā.

([11]) Tāpat kā 17. apsvērumā aprakstīto atsevišķo pasākumu gadījumā, vecākās 2009. un 2011. gada redakcijās ir norādītas zemākas monetārās robežvērtības. Turklāt 2011. gada redakcijas f) apakšpunktā papildus ir atsauce arī uz *DB ML*, nevis tikai uz *DB AG* un *DB Finance B.V.*

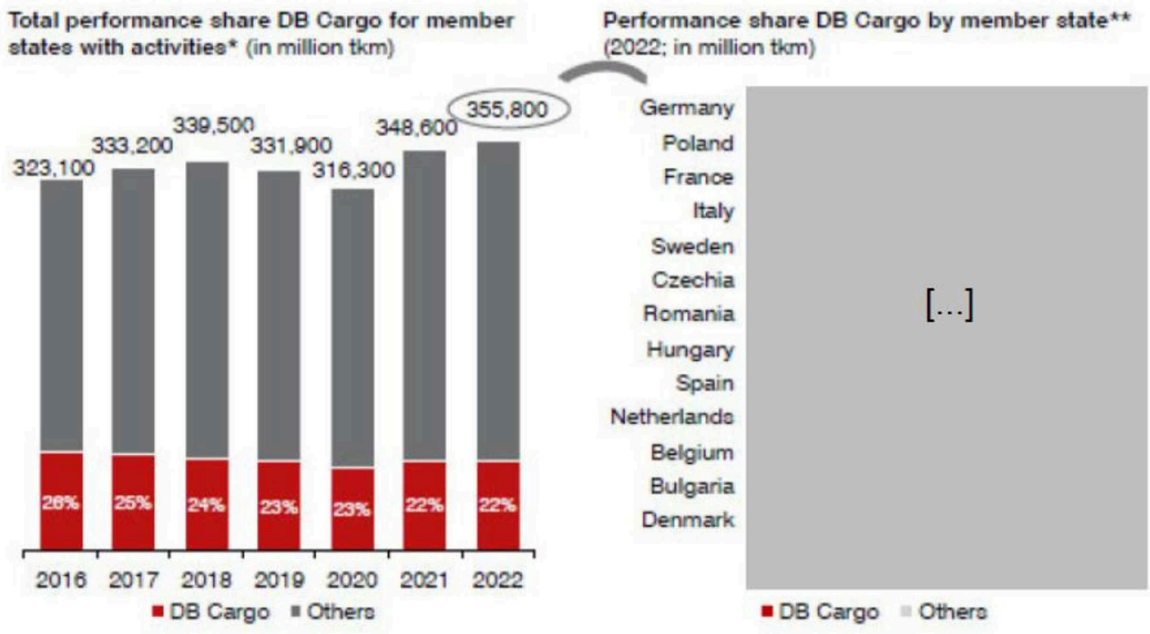
### 2.2. *DB Cargo* darbība un stāvoklis dažādos pakalpojumu tirgos

(23) Vācija norāda, ka *DB Cargo* ir viens no Eiropas vadošajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu operatoriem, kam ir izšķiroša nozīme preču pārvadāšanā visā Savienībā. Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* uzdevums ir sniegt ilgtspējīgus iekšzemes un pārrobežu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, un tas lielu uzmanību pievērš oglekļa emisiju samazināšanai un uzticamu loģistikas risinājumu piedāvāšanai dažādās nozarēs.

(24) Vācija arī norāda, ka *DB Cargo* ekspluatē plašu tīklu visā Eiropā, katru gadu pārvadājot miljoniem tonnu kravu, arī izejvielas, rūpniecības preces un patēriņa preces, un ka *DB Cargo* izmanto savu plašo Eiropas dzelzceļa tīklu, lai nodrošinātu integrētu pārrobežu loģistiku atbilstīgi ES ilgtspējas mērķiem. Šajā kontekstā Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* darbojas 13 dalībvalstīs un ka tā kopējā dzelzceļa kravu pārvadājumu snieguma daļa (izteikta tonnkilometros jeb tkm) ([12]) valsts līmenī pārsniedz (..) % Beļģijā, Dānijā, Francijā, Vācijā, Nīderlandē un Rumānijā (2. tabula). Kopumā 2022. gadā visās dalībvalstīs, kurās darbojas *DB Cargo*, *DB Cargo* daļa bija aptuveni (..) % no dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares. 2. attēls liecina, ka *DB Cargo* kopējā tirgus daļa iekšējā tirgū attiecas tikai uz dalībvalstīm, kurās darbojas *DB Cargo*. Attēlā redzams, ka laikposmā no 2016. līdz 2022. gadam *DB Cargo* ir zaudējis tirgus daļas pārvadājumu apjoma, t. i., tonnkilometru, ziņā.

*2. attēls*

***DB Cargo* tirgus daļa kopumā dalībvalstīs, kurās darbojas *DB Cargo***




*Avots:* *Vācijas iesniegtais* SCI/Verkehr *2023. gada 6. septembra pētījums, 9. lpp.*

(25) Vācija norāda, ka, ņemot vērā arvien lielāko Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus integrāciju, *DB Cargo* meitassabiedrības palīdz nodrošināt pārrobežu pārvadājumus *DB Cargo* klientiem Eiropā un uz Āziju, jo aptuveni (..) % no dzelzceļa kravu pārvadājumu darbībām Vācijā 2022. gadā tika veiktas kā daļa no pārrobežu pārvadājumiem.

([12]) "Tonnkilometri" jeb tkm ir kravu pārvadāšanas mērvienība, kas atspoguļo vienas kravas tonnas (1 000 kg) pārvešanu viena kilometra attālumā pa dzelzceļu. Šī mērvienība (tkm) ir būtiska, lai novērtētu dzelzceļa kravu pārvadājumus Savienībā, jo tā nodrošina standartizētu veidu, kā mērīt preču svaru un attālumu, kādā tās tiek pārvadātas pa dzelzceļu. Tas palīdz novērtēt operatoru sniegumu, sekot līdzi kravu apjoma izmaiņām un atbalstīt ilgtspējas mērķus, popularizējot dzelzceļu kā mazemisiju alternatīvu autotransportam. Izmantojot dzelzceļa transporta tirgus pārraudzības shēmu (*RMMS*), tkm dati sniedz iespēju veikt salīdzinājumus iekšējā tirgū, virzot politiku un investīcijas, lai uzlabotu dzelzceļa konkurētspēju un virzību uz emisiju samazināšanas mērķrādītājiem.

(26) Vācija arī paskaidro, ka Vācijā *DB Cargo* 2022. gadā veica 43 % no visām dzelzceļa kravu pārvadājumu darbībām un ka *DB Cargo* daļa pastāvīgi samazinās un konkurenti iegūst lielākas daļas Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē. Vācija norāda, ka, lai gan *DB Cargo* 2016. gadā joprojām nodrošināja 54 % no Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma, turpmākajos septiņos gados tā daļa samazinājās par 11 procentpunktiem (jeb 20 %).

(27) Dānijā un Nīderlandē *DB Cargo* darbojas kā vēsturiskais operators (pēc citu tirgus dalībnieku integrācijas) ar attiecīgi (..) % un (..) % vietējā tirgus daļu.

*2. tabula*

***DB Cargo* stāvoklis dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgos dažādās dalībvalstīs**

| 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 | |

*Avots:* *Vācijas iesniegtais* SCI/Verkehr *2023. gada 6. septembra pētījums, 8. lpp.*

(28) Vācija skaidro, ka plašākā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū *DB Cargo* darbojas trīs galvenajos apakšsegmentos: i) vienvagona kravu pārvadājumu segments, ii) maršrutvilcienu pārvadājumu segments un iii) kombinēto pārvadājumu segments.

(29) Vienvagona kravu pārvadājumu (*SWL*) segmentā *DB Cargo* sniedz elastīgus kravu pārvadājumu pakalpojumus mazāku sūtījumu pārvadāšanai. Tas pieņem atsevišķus vagonus no vairākiem klientiem, apvieno tos pilnos vilcienos šķirotavās un pārvadā tos visā Eiropā. Šis pakalpojums ir būtisks nozarēm, kurās jātransportē mazāki preču daudzumi, kas neaizpilda veselus vilcienus.

(30) Maršrutvilcienu segmentā *DB Cargo* liela apjoma klientiem piedāvā īpašus vilcienus, kas ļauj veikt tiešu preču pārvadāšanu no punkta uz punktu bez starppieturām. Šis pakalpojums ir lieliski piemērots nefasētu preču, piemēram, ogļu, tērauda un ķīmisko vielu, kā arī lielu konteineru sūtījumiem. Maršrutvilcienu piedāvājums palīdz nozarēm nodrošināt ātrāku un rentablāku loģistiku ar augstu uzticamību lielos attālumos.

(31) *DB Cargo* darbojas arī kombinēto pārvadājumu jomā, kur preces tiek pārvadātas, izmantojot vairākus transporta veidus (piemēram, dzelzceļu, autoceļus, jūras transportu). Šajā modelī konteinerus, noņemamās virsbūves un puspiekabes pārvadā pa dzelzceļu brauciena tālpārvadājumu posmu un pēc tam pārkrauj kravas automobiļos vai kuģos beigu posmā. Šis pakalpojums atbalsta pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu – tā samazina $CO_2$ emisijas un uzlabo intermodālos loģistikas risinājumus visā Eiropā.

(32) Ņemot vērā minēto, Vācija apgalvo, ka Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari kopumā var uzskatīt par tādu, kurā valda konkurence, un ka nesenā *ERFA* pasūtītā 2022. gada pētījumā secināts, ka Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari raksturo šāda konkurences dinamika: "Pašlaik starp dzelzceļa kravu pārvadājumu dalībniekiem pastāv augsts konkurences līmenis. Vēsturisko operatoru un starptautisko konkurentu (bijušo jaunpienācēju) ārvalstu pārvadājumu struktūras paplašina savu starptautisko darbību, galveno uzmanību pievēršot starptautiskajiem tālsatiksmes pakalpojumiem. Līdz ar to nosūtītāji, ekspeditori un loģistikas uzņēmumi un intermodālie pārvadātāji var izvēlēties starp vairākiem efektīviem dzelzceļa kravu pārvadājumu operatoriem vienā valstī vai pa starptautiskiem koridoriem." Vācija arī norāda, ka tajā pašā pētījumā attiecībā uz Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares konkurētspēju ir secināts šādi: "Rezultātā dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu tirgū Vācijā radās ļoti liela konkurence un jauni tirgus dalībnieki konkurēja ar *Deutsche Bahn* visos darījumdarbības segmentos. Pašlaik šie konkurenti ir iekarojuši vairāk nekā 50 % no dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus Vācijā."

(33) Attiecībā uz Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari Vācija apgalvo, ka, aplūkojot iepriekš aprakstītos dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares dažādos darījumdarbības segmentus, *DB Cargo* 2022. gadā bija vissvarīgākais vienvagona kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs Vācijā un nodrošināja aptuveni (..) % no visa vienvagona kravu pārvadājumu apjoma. Vācija apgalvo, ka lielu konkurentu trūkums šajā darījumdarbības segmentā skaidrojams ar to, ka vienvagona kravu pārvadājumu segments vairākus gadus sistemātiski rada zaudējumus un tāpēc nav pievilcīgs jaunpienācējiem bez subsīdijām.

(34) Šajā sakarā Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* pārveidos savu darījumdarbības segmentu, lai uzlabotu efektivitāti un produktu kvalitāti, un no 2023. gada Vācija palielina valsts atbalstu vienvagona kravu pārvadājumiem.

(35) Attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem Vācija arī paskaidro, ka *DB Cargo* trūkst integrētas pārvadājumu pārvaldības sistēmas un ka, lai gan *DB Cargo* veiktie pārvadājumi 2022. gadā veidoja aptuveni (..) % no satiksmes apjoma Vācijā, uzņēmums saskaras ar arvien spēcīgāku un daudzveidīgāku konkurenci, ko cita starpā rada tādi uzņēmumi kā *Metrans*, *HUPAC*, *TX Logistik* un *SBB Cargo International*.

(36) Attiecībā uz maršrutvilcienu segmentu Vācija norāda, ka *DB Cargo* daļa no dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma Vācijā 2022. gadā bija no (..) % līdz (..) %, un, ņemot vērā *DB Cargo* kā vēsturiskā dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmuma priekšvēsturi, uzskata, ka tā ir neliela tirgus daļa. Šajā segmentā *DB Cargo* saskaras ar spēcīgu konkurenci ar *Captrain Deutschland* (daļa no *SNCF* grupas), *TX Logistik* (Eiropas mēroga neatkarīgs loģistikas uzņēmums) un lielu skaitu mazāku konkurentu.

(37) 3. tabulā ir sniegts pārskats par *DB Cargo* daļu no dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma tajās dalībvalstīs, kurās tas darbojas (2022. gadā).

*3. tabula*

**DB *Cargo* pozīcijas pa darbības jomām dažādās dalībvalstīs**

| 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

*Avots: Vācijas 2023. gada 31. oktobrī sniegtā informācija, 28. lpp.*

(38) Vācija norāda, ka lielākajā daļā attiecīgo dalībvalstu *DB Cargo* nodrošina tikai nelielu daļu no kopējā pārvadājumu apjoma. Šajā sakarā Vācija uzsver, ka *DB Cargo* daļa pārsniedz (..) % tikai Dānijā ([13]), Vācijā un Nīderlandē ([14]) un ka lielākajā daļā dalībvalstu *DB Cargo* nodrošina pat mazāk nekā (..) % no dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

### 2.3. **Pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana**

(39) Lēmumā par procedūras sākšanu tika noteikti četri tālāk minētie pasākumi, kas piešķirti par labu *DB Cargo*. Tie ir aprakstīti šajā iedaļā, ņemot vērā faktu skaidrojumus, ko izmeklēšanas procedūras gaitā sniegusi Vācija un ieinteresētās personas.

#### 2.3.1. DB Cargo *gada zaudējumu kompensācija saskaņā ar peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu ("1. pasākums")*

(40) *DB Cargo* savus zaudējumus nodod savai mātessabiedrībai, pamatojoties uz kontroles un peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu, kas tiek piemērots kopš 2012. gada 1. janvāra (tālāk tekstā – "PZNL" vai "peļņas un zaudējumu nodošanas līgums").

(41) PZNL tika noslēgts 2012. gada 25. oktobrī starp *DB Cargo* (tolaik – *DB Schenker Rail Deutschland AG*) un tā mātessabiedrību (tolaik *DB ML*, kas savukārt pilnībā piederēja *DB AG*) kā daļa no līguma, kas bija noteikts kā vienošanās par peļņas kontroli un nodošanu (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). Saskaņā ar PZNL *DB Cargo* mātessabiedrība (līdz 2016. gadam *DB ML* un kopš tā pārņemšanas 2016. gadā – *DB AG*) ir apņēmusies automātiski segt *DB Cargo* zaudējumus katra finanšu gada beigās. Savukārt, ja *DB Cargo* finanšu gads noslēdzas ar peļņu, *DB Cargo* apņemas automātiski nodot šo peļņu savai mātessabiedrībai.

(42) Tā kā PZNL tika izstrādāts kā *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, tas ietekmē arī tās meitassabiedrības pārvaldību, kuru saskaņā ar līgumu kontrolēja mātessabiedrība ("*beherrscht*"). Saskaņā ar PZNL *DB Cargo* nodeva savas sabiedrības darījumdarbības pārvaldību *DB ML* kontrolē. Līdz ar to *DB ML* direktoru padomei bija tiesības dot norādījumus *DB Cargo* direktoru padomei par sabiedrības darījumdarbības pārvaldību. Tomēr darījumdarbības pārvaldība un pārstāvība palika *DB Cargo* direktoru padomes pārziņā. Turklāt *DB ML* tiesības dot norādījumus *DB Cargo* direktoru padomei izslēdza iespēju dot norādījumus *DB Cargo* direktoru padomei par PZNL grozīšanu, saglabāšanu vai izbeigšanu.

(43) Ar PZNL tika arī izveidota *DB Cargo* un *DB AG* fiskāla vienotība. Tas ietver gan fiskālo vienotību ienākuma nodokļa vajadzībām, gan fiskālo vienotību PVN vajadzībām. Ar PZNL saistītā ienākuma nodokļa vienotība ļauj savstarpēji kompensēt dažādu grupas sabiedrību peļņu un zaudējumus, nevis maksāt ienākuma nodokļus par katru atsevišķu meitassabiedrību. Fiskālā vienotība PVN nolūkā izriet no PZNL, ar ko nosaka *DB ML* (un vēlāk *DB AG*) kontroli pār *DB Cargo*. Fiskālās vienotības PVN vajadzībām rezultātā iekšējās plūsmas netiek apliktas ar PVN.

([13]) Attiecībā uz *DB Cargo* daļu Dānijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū Vācija apgalvo, ka Dāniju nav pareizi uzskatīt par dzelzceļa kravu pārvadājumu ģeogrāfisko tirgu, bet drīzāk par tranzīta valsti un ka šajā kontekstā *DB Cargo* 2001. gadā pārņēma valsts vēsturisko operatoru un sniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus, lai Vāciju kā lielāko Eiropas ekonomiku savienotu ar Skandināviju.

([14]) Attiecībā uz *DB Cargo* daļu dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū Nīderlandē Vācija apgalvo, ka līdzīgi kā Dānijas gadījumā tā dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms Nīderlandē ir salīdzinoši mazs (aptuveni 5 % no Vācijas apjoma) un ka, tāpat kā Dānijā, *DB Cargo* iegādājās valsts vēsturisko operatoru 2001. gadā tādu pārrobežu tranzīta un savienotības nodrošināšanas iemeslu dēļ kā Nīderlandes un Beļģijas ostu savienošana ar Dženovu caur Vāciju un Ziemeļjūras savienošana ar Vidusjūru caur Beļģiju un Franciju. Līdz ar to Vācija apgalvo, ka nav pareizi uzskatīt Nīderlandi par ģeogrāfisko dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgu, kas ir neatkarīgs no tās kaimiņvalstu dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarēm.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* ir līguma veids, ko reglamentē *Aktiengesetz* (*AktG*) 291. un 293. pants, un turpmākie panti. Saskaņā ar *AktG* 293. panta 1. punktu līgumi, ko reglamentē 291. pants un turpmākie panti, stājas spēkā tikai ar pilnsapulces apstiprinājumu. Lai pieņemtu lēmumu, nepieciešams, lai to apstiprinātu akcionāri, kas pārstāv vismaz trīs ceturtdaļas no lēmuma pieņemšanas brīdī pārstāvētā akciju kapitāla. Statūtos var paredzēt lielāku "kapitāla vairākumu" un citas prasības.

(44) PZNL tika parakstīts starp *DB ML* kā mātessabiedrību un *DB Cargo* 2012. gada 25. oktobrī ([16]). PZNL apstiprināja attiecīgās *DB ML* un *DB Cargo* pilnsapulces 2012. gada 26. oktobrī. Līgumā bija paredzēta tā piemērošana ar atpakaļejošu spēku no 2012. gada 1. janvāra ([17]).

(45) Laikā, kad *DB ML* un *DB Cargo* parakstīja PZNL, starp *DB AG* un *DB ML* bija spēkā arī peļņas un zaudējumu nodošanas līgums ([18]). Saskaņā ar šo līgumu *DB AG* apņēmās līguma darbības laikā automātiski segt *DB ML* zaudējumus katra finanšu gada beigās. Savukārt *DB ML* apņēmās automātiski pārskaitīt savu peļņu *DB AG* katra finanšu gada beigās. Tādējādi jebkāda starp *DB ML* un *DB Cargo* noslēgtā 2012. gada PZNL ietekme uz *DB ML* finansiālo stāvokli varētu tieši ietekmēt *DB AG* budžetu. Šis līgums par peļņas un zaudējumu nodošanu starp *DB AG* un *DB ML* joprojām bija spēkā līdz abu sabiedrību apvienošanās brīdim 2016. gadā.

(46) 2016. gada 26. augustā *DB AG* un *DB ML* apvienošanās ietvaros starp *DB ML* un *DB Cargo* noslēgtais PZNL tika nodots *DB AG*. *DB AG* kā jaunā mātessabiedrība pārņēma *DB ML* tiesības un pienākumus attiecībā pret *DB Cargo*. Vienlaikus 2003. gadā starp *DB AG* un *DB ML* noslēgtais peļņas un zaudējumu nodošanas līgums zaudēja priekšmetu.

(47) Vācija paskaidro, ka laikposmā no 1999. gada 31. decembra līdz 2016. gada PZNL nodošanai no *DB ML* uz *DB AG* vienmēr pastāvējuši vairāki PZNL (ar dažādiem apakšsabiedrību līmeņiem), kuros *DB Cargo* bija galīgā ietekmētā meitassabiedrība un *DB AG* bija galīgā ietekmētā mātessabiedrība. Laikposmā no 1999. gada 1. jūnija līdz 1999. gada 31. decembrim starp *DB AG* un *DB Cargo* bija spēkā tiešs PZNL.

(48) Saskaņā ar PZNL noteikumiem sākotnējais termiņš bija pieci gadi (t. i., no 2012. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim), kura laikā to varēja izbeigt tikai svarīgu iemeslu dēļ ("wichtige Gründe"). PZNL ir paredzēts, ka *DB ML* ir īpaši paredzētas tiesības to izbeigt svarīgu iemeslu dēļ, ja tam vairs nav balsstiesību vairākuma *DB Cargo*.

(49) Vācija arī paskaidro, ka Vācijas nodokļu iestādes uzskata, ka tikai ļoti ārkārtēji apstākļi var attaisnot PZNL ārkārtas izbeigšanu minimālā piecu gadu termiņa laikā. Šajā sakarā Vācija atsaucas uz Vācijas nodokļu iestāžu pamatnostādnēm par uzņēmumu ienākuma nodokli ("Körperschaftsteuerrichtlinien" – *KStR*), kurās noteikts, ka gadījumā, ja PZNL, kas vēl nav bijis spēkā piecus gadus pēc kārtas, tiek izbeigts ar paziņojumu par līguma izbeigšanu vai ar savstarpēju vienošanos, līgums paliek spēkā attiecībā uz tiem gadiem, kuros tas tika īstenots nodokļu vajadzībām, ja izbeigšanas pamatā ir svarīgi iemesli. It īpaši var uzskatīt, ka pastāv svarīgi iemesli mātessabiedrības vai meitassabiedrības pārdošanas vai līdzdalības ieguldījuma gadījumā un ja notiek mātessabiedrības vai meitassabiedrības apvienošanās, sadalīšana vai likvidācija. Ja jau līguma noslēgšanas brīdī bija skaidrs, ka PZNL tiks izbeigts pirms pirmo piecu gadu beigām, nevar uzskatīt, ka iemesli ir svarīgi. Ja svarīgu iemeslu nav, PZNL jau no paša sākuma ir jāuzskata par spēkā neesošu saskaņā ar nodokļu tiesībām ([19]).

(50) Vācija uzskata, ka, pamatojoties uz Vācijas nodokļu iestāžu pamatnostādnēm, līguma pirmstermiņa izbeigšanu attaisnotu tikai tādi darījumi, kas ir salīdzināmi ar pārdošanas darījumu vai jebkādiem citiem būtiskiem pārstrukturēšanas pasākumiem, kuru rezultātā mainās īpašumtiesības un/vai kontrole. Sākotnējā piecu gadu minimālā perioda laikā nebija salīdzināmu notikumu, kas pamatotu PZNL izbeigšanu. Vienīgās korporatīvās struktūras izmaiņas, kas notika laikposmā no 1999. gada līdz šai dienai, bija saistītas tikai ar iekšējiem reorganizācijas pasākumiem un acīmredzami nebija uzskatāmas par svarīgiem iemesliem.

([16]) Līgumu parakstīja divi *DB ML* direktoru padomes ("*Vorstand*") locekļi un divi *DB Schenker Rail Deutschland AG* direktoru padomes locekļi.

([17]) PZNL 2012. gada 18. decembrī tika publicēts *DB Cargo* komercreģistrā – šāda publicēšana ir nosacījums līguma spēkā esībai.

([18]) PZNL tika noslēgts 2003. gadā.

([19]) Formulējums oriģinālvalodā *KStR* R14.5 6. punktā: "*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) Turklāt *PZNL* paredz, ka pēc sākotnējā piecu gadu darbības termiņa minētais līgums katra finanšu gada beigās tiek automātiski pagarināts par vēl vienu gadu, ja vien kāda no pusēm nenolemj to izbeigt. Lai izbeigtu PZNL, attiecīgajai pusei par to ir jāpaziņo trīs mēnešus iepriekš, t. i., lai izbeigšana stātos spēkā *DB Cargo* nākamajā finanšu gadā, pusei ir jāpaziņo par PZNL izbeigšanu vismaz trīs mēnešus pirms *DB Cargo* kārtējā finanšu gada beigām.

(52) Lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas brīdī PZNL joprojām bija spēkā un tā izbeigšana nebija paredzēta. Tomēr oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Vācija informēja Komisiju, ka starp *DB AG* un *DB Cargo* noslēgtais PZNL tiek izbeigts līdz ar 2024. gada beigām.

(53) Kopš pašreizējā PZNL stāšanās spēkā *DB Cargo* peļņa nav tikusi pārskaitīta *DB AG* (vai pirms 2016. gada – *DB ML*). Pamatojoties uz 2012. gadā noslēgto PZNL, *DB Cargo* zaudējumus sedza tās mātessabiedrība (*DB ML* un pēc tam *DB AG*). Tā kā visi radušies zaudējumi ir pārnesti, *DB Cargo* ir pasargāts no zaudējumu ietekmes uz tā bilanci un līdz ar to arī no jebkādas negatīvas finansiālas ietekmes, ko radītu uzkrātie zaudējumi. 4. tabulā ir parādītas *DB Cargo* parakstītā kapitāla un kopējā pašu kapitāla izmaiņas un tam radušies gada zaudējumi saskaņā ar *DB Cargo* gada finanšu pārskatu ([20]) līdz 2023. gada 31. decembrim.

*4. tabula*

**_DB Cargo_ pašu kapitāls un gada zaudējumi , pamatojoties uz 2012. gada PZNL, līdz 2023. gada 31. decembrim**

*(miljonos EUR)*

| | 2012-. g. | 2013-. g. | 2014-. g. | 2015-. g. | 2016-. g. | 2017. g. | 2018. g. | 2019-. g. | 2020-. g. | 2021-. g. | 2022-. g. | 2023. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Parakstītais kapitāls | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 |
| Kopējais pašu kapitāls | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 | 561 ([1]) | 666 ([2]) | 666 | 666 | 666 | 666 | 666 |
| Gada zaudējumi | 31 | 69 | 128 | 242 | 229 | 257 | 341 | 488 | 867 | 351 | 858 | 583 |

([1]) Šis palielinājums par 21 miljonu EUR salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu atbilst kapitāla rezerves palielinājumam sakarā ar visu *DB Cargo Logistics GmbH* akciju, kas iepriekš piederējušas *Schenker AG*, nodošanu *DB Cargo AG*.

([2]) Parakstītais kapitāls tika palielināts par 6 000 EUR saistībā ar ieguldījumu (*Einlage*), ko veidoja sešas līdzdalības (*Beteiligungen*). To sešu līdzdalību ieguldījuma vērtība, kas pārsniedza parakstītā kapitāla palielinājumu, tika ieskaitīta kapitāla rezervē 105 miljonu EUR apmērā.

*Avots:* DB Cargo *finanšu pārskati par 2012.–2023. gadu*.

(54) *DB Cargo* korporatīvās pārvaldības pamatā ir *DB Cargo* vidēja termiņa stratēģiskie plāni (“vidēja termiņa plāni”). Katru gadu šie vidēja termiņa plāni tiek pabeigti oktobrī un iesniegti apstiprināšanai *DB Cargo* uzraudzības padomē aptuveni novembrī/decembrī. *DB Cargo* vidēja termiņa plānus katru gadu saskaņo ar *DB AG*, un tie kļūst par daļu no grupas mēroga vidēja termiņa plānošanas satvara. Turklāt vidēja termiņa plānos iekļautie pasākumi un koncepcijas ir iekļauti arī *DB AG* lēmumu pieņemšanas procesā (ja vien stratēģijas jau nav atsevišķi saskaņotas ar *DB AG*).

([20]) Sagatavots saskaņā ar Vācijas Komerckodeksa (*Handelsgesetzbuch – HGB*) un *Aktiengesetz* noteikumiem.

(55) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju *DB Cargo* gada vidēja termiņa plānu sagatavošana notiek plašā procesā, kas ilgst vairākus mēnešus un kurā ir iesaistītas *DB Cargo* un *DB AG* stratēģijas un kontroles nodaļas. Apjoma un cenu plānošanas pamatā ir oficiālo statistikas iestāžu un atzītu ekonomikas prognožu iestāžu (piemēram, *Oxford Economics*, *Eurostat*, valstu statistikas biroju) analīze par ekonomikas tirgus un konkurences attīstību. Šādu statistiku apkopo kopā ar iekšējiem datiem, un oficiālo statistikas un ekonomikas prognožu iestāžu sagatavotos datus apkopo *DB Cargo* un *DB AG* stratēģijas nodaļas, lai sagatavotu transporta tirgus prognozes par kravu pārvadājumiem. Pieņēmumi par vietējo struktūru izmaksu attīstību tiek centralizēti regulēti visām *DB AG* darījumdarbības vienībām, un to pamatā ir iepriekš minētie neatkarīgie datu avoti. Galvenās izmaksu kategorijas ietver, piemēram, algas, degvielas/enerģijas izmaksas un sliežu ceļu piekļuves maksas. Turklāt tiek ņemta vērā pašreizējās stratēģijas un efektivitātes uzlabošanas programmu ietekme. Piedevām *DB Cargo* aktīvu pārvaldības struktūrvienība veic detalizētu investīciju un projektu plānošanu, lai varētu izpildīt apjoma plānošanu operacionāli.

(56) Vidēja termiņa plāni attiecas uz piecu gadu plānošanas periodu, piemēram, vidēja termiņa plāns, kas 2016. gada 9. decembrī tika iesniegts *DB Cargo* uzraudzības padomei, attiecās uz plānošanas periodu no 2017. līdz 2021. gadam. Vidēja termiņa plānu apjoms ir no aptuveni 40 lappusēm līdz 159 lappusēm (2015. gada vidēja termiņa plānam, kas ietvēra diezgan plašu iedaļu par *Zukunft Bahn* projektu). Attiecībā uz katru gadu vidēja termiņa plānos cita starpā ir ietvertas snieguma un finanšu prognozes nākamajiem pieciem gadiem. Attiecībā uz *DB Cargo* grupu, kā arī *DB Cargo* šajos plānos ir iekļauts peļņas un zaudējumu pārskats un bilances dati. Attiecībā uz citiem meitassabiedrībām ir iekļauti atsevišķi rādītāji. Galvenie izmantotie rentabilitātes rādītāji ir peļņas pirms procentu maksājumiem un nodokļiem (*EBIT*) maržas un izmantotā kapitāla atdeves (*ROCE*) rādītāji, kuriem ir noteikti arī mērķa līmeņi ([21]). Visi izmeklēšanas periodā izstrādātie vidēja termiņa plāni, kā minimums, paredz peļņu pirms nodokļu nomaksas plānošanas perioda beigās. 5. tabulā ir parādīti pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas ([22]), *EBIT* marža un *ROCE* visiem vidēja termiņa plāniem ([23]), kas sagatavoti no 2011. līdz 2021. gadam. 5. tabulā norādītie skaitļi attiecas uz *DB Cargo AG*.

*5. tabula*

**Vidēja termiņa plāni no 2011. līdz 2021. gadam**

*(EBT miljonos EUR)*

| | | 1. plānošanas gads | 2. plānošanas gads | 3. plānošanas gads | 4. plānošanas gads | 5. plānošanas gads |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2011 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas ([1]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža ([2]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* ([3]) | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* mērķrādītājs | — | — | — | — | — |

([21]) *ROCE* tiek izmantots kā rādītājs ar mērķa līmeni kopš 2015. gada vidēja termiņa plāna. Pirms minētā gada kā mērķa snieguma rādītājs, šķiet, tika izmantota tikai *EBIT* marža.

([22]) Šajā lēmumā izmantoti kā aizstājējvērtība peļņai pirms nodokļu nomaksas (*EBT*), ja *EBT* nav skaidri iekļauta attiecīgajā vidēja termiņa plānā.

([23]) Lai gan saskaņā ar PZNL nodotamās peļņas un zaudējumu aprēķina bāze ir *DB Cargo AG* (arī tā iekšzemes meitassabiedrību) peļņa pēc nodokļu nomaksas ("Ergebnis nach Steuern"), kas aprēķināta saskaņā ar *HGB* grāmatvedības principiem, vidēja termiņa plānos ir ievēroti Starptautiskie finanšu pārskatu standarti (SFPS). Līdz 2018. gada vidēja termiņa plānam prognozēs kā galīgais peļņas un zaudējumu prognozes rezultāts ir iekļauti tikai pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas.

*(EBT miljonos EUR)*

| | | 1. plānošanas gads | 2. plānošanas gads | 3. plānošanas gads | 4. plānošanas gads | 5. plānošanas gads |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2012 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas ([4]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* mērķrādītājs | — | — | — | — | — |
| 2013 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* mērķrādītājs | — | — | — | — | — |
| 2014 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | | | | | |
| | *ROCE* | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* mērķrādītājs | — | — | — | — | — |
| 2015 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | — | — | — | — | (..) |
| | *ROCE* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | — | — | — | — | 13,0 % |
| 2016 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* ([5]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*(EBT miljonos EUR)*

| | | 1. plānošanas gads | 2. plānošanas gads | 3. plānošanas gads | 4. plānošanas gads | 5. plānošanas gads |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2017 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* ([3]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2018 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2019 | Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2020 | *EBT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* ([3]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2021 | *EBT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* marža | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *EBIT* maržas mērķrādītājs | — | — | — | — | — |
| | *ROCE* ([3]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *ROCE* mērķrādītājs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

([1]) Plāns attiecas uz pamatdarbības ienākumiem II (“*Betriebsergebnis II*”), kas Komisijas ieskatā ir tas pats kas pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas.

([2]) % no ieņēmumiem.

([3]) Lai gan *ROCE* netika izmantots kā pamatdarbības rādītājs pirms 2015. gada, vidēja termiņa plānos ir iekļauts izmantotais kapitāls.

([4]) Pamatdarbības ienākumi pēc procentu nomaksas (“*operatives Ergebnis nach Zinsen*”).

([5]) *ROCE* prognozes pieejamas tikai par *DB Cargo* grupu.

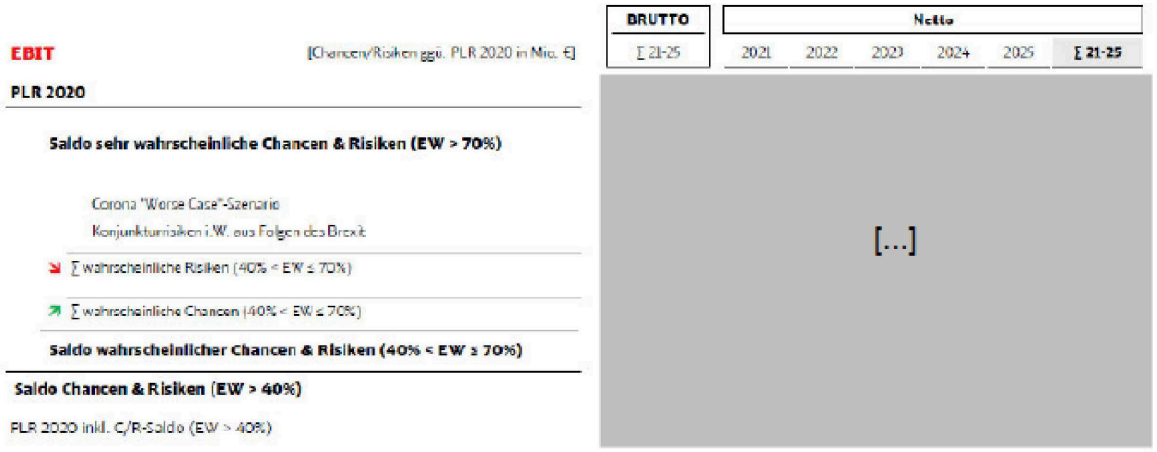
*Avots:* *Vācijas iesniegtie* DB Cargo *vidēja termiņa plāni*.

(57) Papildus finanšu plānošanai vidēja termiņa plānos ir ietverta plaša analīze par pašreizējām un plānotajām tirgus norisēm, arī to ietekmi uz sniegumu, un, sākot no 2016. gada, apraksts un novērtējums par stratēģijām un pasākumiem, kas veikti, lai uzlabotu *DB Cargo* sniegumu, tajā skaitā apraksts un novērtējums par pasākumiem, kas jāveic *DB Cargo* ietvaros saistībā ar pārstrukturēšanas iniciatīvām *DB* grupas mērogā, piemēram, "Zukunft Bahn" vai "Starke Schiene" (tulkojumā: "spēcīgs dzelzceļš", kur "Starke Cargo" – "spēcīgs *Cargo*" – ir papildu iniciatīva, kas konkrēti attiecas uz *DB Cargo*). Turklāt plānos ir iekļauti arī iepriekšējo vidēja termiņa plānu salīdzinājumi ar skaidrojumiem par novirzēm no iepriekšējiem plāniem.

(58) Papildus tam kopš 2015. gada vidēja termiņa plāna šajos plānos ir iekļauta arī prognoze par riskiem un iespējām, kas var ietekmēt *EBIT* un kuru īstenošanās varbūtība pārsniedz 40 %, bet kas nav iekļauti plānošanas pamatscenārijā. 2017., 2019. un 2020. gada plānos šajā kategorijā bija identificēti tikai papildu riski. Papildu iespējas nebija norādītas. Kā redzams 2020. gada plānā 2021.–2025. gada periodam un kā parādīts 3. attēlā "Riski un iespējas vidēja termiņa plānā 2021.–2025. gadam" ([24]), šie papildu riski var būt ievērojami.

*3. attēls*

**Riski un iespējas vidēja termiņa plānā 2021.–2025. gadam**




*Avots:* *Vācijas iesniegtais vidēja termiņa plāns 2020. gadam* ([25]).

([24]) Šajā gadījumā lielais risks, kas nebija iekļauts pamatscenārijā, bija vājāka tirgus izaugsme.

([25]) *Tālāk dots vācu valodā sagatavotā oriģināla tulkojums.*
Pirmā rinda: bruto – neto.
Otrā rinda: iespējas/riski attiecībā uz 2020. gada finanšu plānu (*PLR*) (miljonos EUR).
Ceturtā rinda: ļoti ticamo iespēju un risku bilance (varbūtība > 70 %).
Piektā rinda: koronavīrusa sliktākais scenārijs.
Sestā rinda: "*Brexit*" radītie ekonomikas cikla riski plašākā nozīmē.
Septītā rinda: ticamie riski (40 % < varbūtība ≤ 70 %).
Astotā rinda: ticamās iespējas (40 % < varbūtība ≤ 70 %).
Devītā rinda: ticamo iespēju un risku bilance (40 % < varbūtība ≤ 70 %).
Desmitā rinda: iespēju un risku bilance (varbūtība > 40 %).
Vienpadsmitā rinda: 2020. gada pamatscenārijs, ieskaitot iespēju un risku bilanci (varbūtība > 40 %).
Iekavas: (iekļautas tikai grupas ārējās iespējas un riski ar varbūtību > 40 %, izņemot ar regulējumu saistītus gadījumus).

(59) Papildus vidēja termiņa plāniem neregulāri tiek sagatavoti arī ar konkrētiem gadījumiem saistīti dokumenti par darījumdarbības stratēģijām, piemēram, *DB Cargo* uzraudzības padomes ārkārtas sanāksmēm (piemēram, 2017. gada janvāra sanāksmei par *Zukunft Bahn* projektu un *DB Cargo* stratēģijām, kas tajā apspriestas) ([26]). Specializētu *ad hoc* analīžu un tirgus ziņojumu sagatavošanai saistībā ar kravu pārvadājumu tirgu izmanto specializētus ārējos pakalpojumu sniedzējus, piemēram, *SCI Verkehr*. Detalizētus satiksmes ziņojumus sagatavo iekšējās nodaļas.

(60) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju laikposmā no 2012. līdz 2019. gadam *DB Cargo* zaudējumus galvenokārt radīja vienvagona kravu pārvadājumu (*SWL*) segments. Sākot no 2019./2020. gada, atšķirībā no iepriekšējiem periodiem šīs ietekmes vairs nav iespējams skaidri nodalīt. 6. tabulā redzams, ka neviens no segmentiem (*SWL*, maršrutvilcienu pārvadājumi (*BT*), kombinētais transports (*CT*)) minētajā periodā, ko raksturoja Covid-19 pandēmija, nespēja sasniegt rentabilitāti. Tomēr zaudējumi *SWL* segmentā, kas veidoja aptuveni 30 % no *DB Cargo* apgrozījuma 2020.–2022. gadā, veidoja vairāk nekā pusi no visiem zaudējumiem tajā pašā periodā.

*6. tabula*

**EBIT pa segmentiem 2012.–2022. gadā**

*(miljonos EUR)*

| | 2012. g. | 2013. g. | 2014. g. | 2015. g. | 2016. g. | 2017. g. | 2018. g. | 2019. g. | 2020. g. | 2021. g. | 2022. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SWL | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| BT | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| CT | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2023. gada 9. novembrī sniegtā informācija.*

(61) *DB AG* 2019. gadā pasūtīja *Oliver Wyman, SCI Verkehr* un *CK Rail&Logistics* pētījumu par *SWL* nozari (pētījums "Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs" – vienvagona kravu pārvadājumu stratēģiskais pārskats; "*SWL* pētījums"). *SWL* pētījums tika veikts 2019. gada oktobrī un tika nedaudz grozīts 2020. gada janvārī, kas gan neietekmēja pētījuma secinājumu. Tajā bija ietverts apraksts un novērtējums par *SWL* tirgu kopumā Vācijā un Eiropā, sniegts *DB Cargo SWL* segmenta apraksts un novērtējums, kā arī izklāstīti iespējamie risinājumi *DB Cargo SWL* segmentam.

(62) Tālāk izklāstīti *SWL* pētījumā apzinātie alternatīvie nākotnes risinājumi.

(1) Turpmāka segmenta attīstība ar papildu atvieglojumiem un valsts atbalstu: *SWL* segmentu turpinātu attīstīt, mērķtiecīgi optimizējot darījumdarbības modeli un īstenojot izaugsmes un inovācijas programmu. Tiktu uzlabota transporta efektivitāte un ģeogrāfiskais aptvērums. *SWL* darbība būtu jāatbalsta ar mērķtiecīgiem atvieglojumiem. Tiktu veicinātas investīcijas modernizācijā un tādējādi arī efektivitātes palielināšanā ilgtermiņā.

(2) Turpmāka attīstība bez papildu valsts atbalsta: *SWL* segments tiktu attīstīts tā, lai tas atbalstītu kravu pārvadājumu pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu. Tiktu īstenota līdzīga darījumdarbības modeļa optimizācija (kā turpmākas attīstības scenārijā, kas paredz atvieglojumus un valsts atbalsta iespēju), kā arī izaugsmes un inovācijas programma. Tomēr, ņemot vērā ierobežoto investīciju spēju valdības atbalsta trūkuma dēļ, investīcijas inovācijās un izaugsmē tiktu veiktas selektīvi un atliktas.

([26]) Laikposmā no 2009. līdz 2015. gadam *DB* grupas "stratēģiskās pārvaldības procesa" kontekstā dažādo darījumdarbības segmentu struktūras savas stratēģijas iesniedza grupas vadībai. Šis regulārais process 2016. gadā tika pārtraukts.

(3) Koncentrēšanās uz pamatklientiem: šajā scenārijā *SWL* segments būtu mazāks, lai koncentrētos uz ekonomisko kodolu. Šādas koncentrēšanās uz pamatklientiem pieejas mērķis bija saskaņot piedāvājumu "enkurklientiem" ([27]) ar lielu un stabilu satiksmi. Lai panāktu, ka ar noteiktajām cenām iespējams segt izmaksas, kopā ar klientiem tiktu pārskatītas kravu pārvadājumu stacijas, kuras nav iespējams ekspluatēt rentabli ("eigenwirtschaftlich"). Ja klientiem nebūtu iespējams rast izmaksu segšanas risinājumu, pakalpojumi uz attiecīgajām kravu pārvadājumu stacijām tiktu pārtraukti. Regulāri un bez papildu maksas tiktu apkalpotas tikai tās kravu pārvadājumu stacijas, kurās vagonu apjoms ir viens vai vairāki vagoni vienā darba dienā.

(4) Segmenta slēgšana: šis scenārijs paredz organizētu iziešanu no *SWL* segmenta.

(63) *SWL* pētījumā tika apsvērti šādi *SWL* segmenta ieguldījumi *DB Cargo* peļņā 2023. un 2030. gadā četros aplūkotajos scenārijos:

*7. tabula*

**Katra scenārija ieguldījums *DB Cargo* ieņēmumos 2023. un 2030. gadā**

*(miljonos EUR)*

| | Attīstība ar valsts atbalstu | Attīstība bez valsts atbalsta | Koncentrēšanās uz pamatklientiem | Iziešana no segmenta |
|---|---|---|---|---|
| 2023. g. | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2030. g. | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots:* *Vācijas iesniegtais* SWL *pētījums*.

(64) Četri scenāriji tika novērtēti, izmantojot sešus kritērijus:

(1) ieguvumi valsts ekonomikai ("Volkswirtschaftlicher Nutzen"): novērtē ietekmi uz Vāciju kā industriālu vidi;

(2) ekoloģiskie ieguvumi ("ökologischer Nutzen"): novērtē ietekmi uz kravu pārvadājumu ilgtspēju Vācijā;

(3) *DB Cargo* stratēģiskās pozīcijas ("Strategische Positionierung DB Cargo"): novērtē ietekmi uz *DB Cargo* darījumdarbības modeli;

(4) *DB Cargo* finanses ("Finanzen DB Cargo"): novērtē ietekmi uz *DB Cargo* finansēm, izmantojot galvenos snieguma rādītājus. Galvenā uzmanība tiek pievērsta *DB Cargo SWL* segmenta peļņas ietekmei un tam, cik lielā mērā peļņas atšķirība novēršama;

(5) *DB Cargo* darbinieki ("*Personal DB Cargo*"): novērtē ietekmi uz nodarbinātības situāciju. Tas ņem vērā "īpašo atbildību", kas tam kā valstij piederošam uzņēmumam 2018. gadā bija jāuzņemas par vairāk nekā 17 000 darbinieku Vācijā;

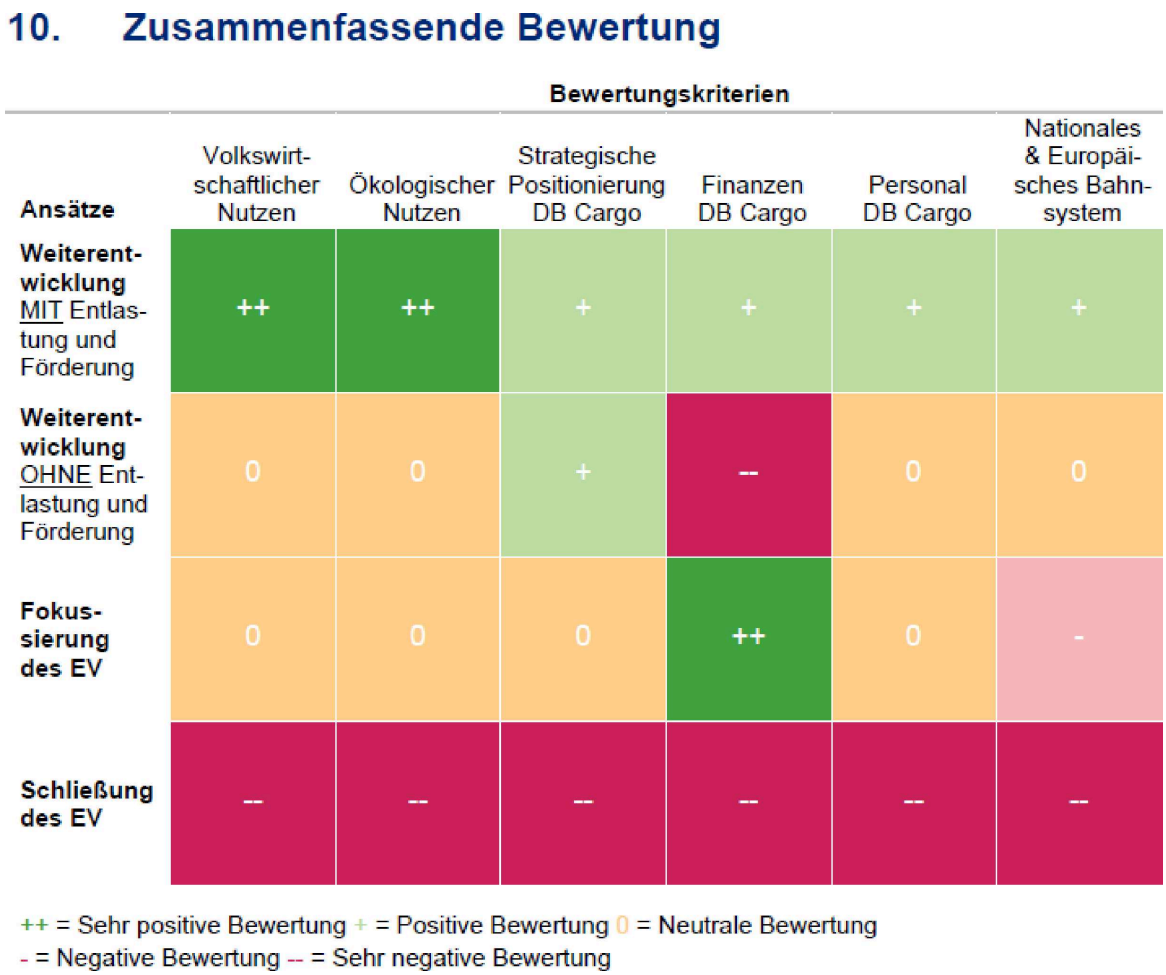
(6) iekšzemes un Eiropas dzelzceļa sistēma ("Nationales & Europäisches Bahnsystem"): ietekmes uz Eiropas dzelzceļa sistēmu novērtēšanas rādītājs ir pārrobežu pārvadājumu īpatsvars *SWL* segmentā. Turklāt tiek novērtēts, kā elastīgi var paplašināt jau izveidoto tīklu Vācijā un Eiropā, lai reaģētu uz mainīgo tirgus dinamiku.

(65) Saskaņā ar šiem kritērijiem *SWL* pētījumā *SWL* segmenta turpmākas attīstības scenārijs ar papildu atvieglojumiem un valsts atbalstu kopumā tika klasificēts kā visizdevīgākais scenārijs, savukārt koncentrēšanās uz enkurklientiem radītu vislielāko pozitīvo ietekmi uz *DB Cargo* finansēm. 4. attēlā ir parādīta secinājumu matrica, kas attēlota *SWL* pētījumā.

([27]) "Enkurklienti" bija jānosaka, pamatojoties uz kvantitatīviem un kvalitatīviem faktoriem:
kvantitatīvie faktori: ieņēmumi no kravas, vagonu apjoms, tarifa tonnkilometri;
kvalitatīvie faktori: satiksmes stabilitāte un paredzamība, klienta atkarība no *SWL* transporta, gatavība maksāt, klienta ilgtermiņa darījumdarbības potenciāls.

*4. attēls*

**SWL scenāriju noslēguma novērtējums**




*Avots:* *Vācijas iesniegtais* SWL *pētījums* ([28]).

([28]) *Tālāk dots vācu valodā sagatavotā oriģināla tulkojums.*

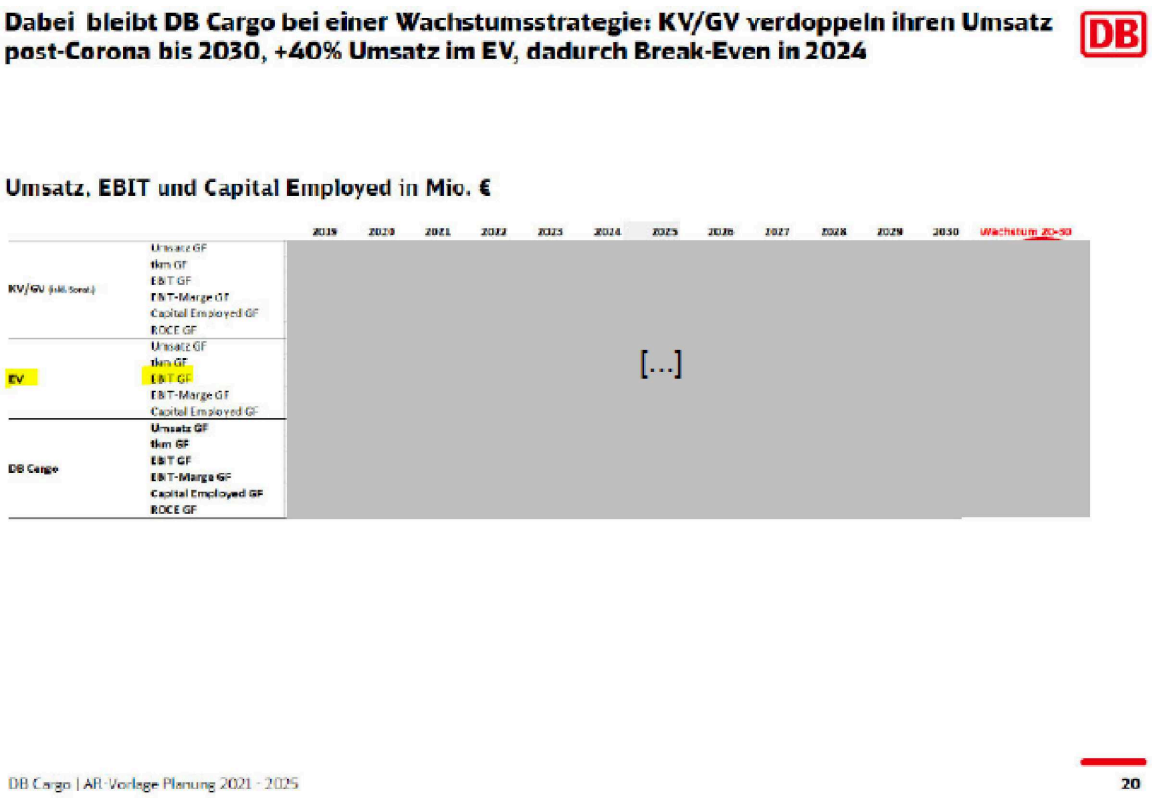
| Novērtēšanas kritēriji | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pieeja | Ieguvumi valsts ekonomikai | Ekoloģiskie ieguvumi | *DB Cargo* stratēģiskās pozīcijas | *DB Cargo* finanses | *DB Cargo* darbinieki | Iekšzemes un Eiropas dzelzceļa sistēma |
| Segmenta turpmāka attīstība ar papildu atvieglojumiem un valsts atbalstu | | | | | | |
| Turpmāka attīstība bez papildu valsts atbalsta | | | | | | |
| Koncentrēšanās uz pamatklientiem | | | | | | |
| Segmenta slēgšana | | | | | | |

++ = ļoti pozitīvs vērtējums, + = pozitīvs vērtējums, 0 = neitrāls vērtējums,
- = negatīvs vērtējums, -- = ļoti negatīvs vērtējums.

(66) 2020. gadā *DB Cargo* izveidoja jaunu vadības komandu, kā arī jaunu darījumdarbības stratēģiju ("Spēcīgs *Cargo*" – "Starke Cargo"). *SWL* pētījuma secinājumi netika tieši iestrādāti *DB Cargo* vispārējā darījumdarbības stratēģijā, bet bija svarīgs pamats stratēģijas "Starke Cargo" izveidei. Jaunā darījumdarbības stratēģija būtībā bija izaugsmes stratēģija, un tajā bija paredzēta stratēģija *SWL* segmentam, kas bija līdzīga *SWL* pētījumā ietvertajam variantam "Segmenta turpmāka attīstība ar papildu atvieglojumiem un valsts atbalstu". Tam bija divi iemesli: i) cerības uz valsts atbalstu sakarā ar politisko gribu vēl vairāk veicināt modālo pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu, ii) par augstiem uzskatīti negatīvas tīkla ietekmes riski samazināšanas scenārijā. Saskaņā ar 2020. gada vidēja termiņa plānu *SWL* segments ilgtermiņā joprojām radītu darbības zaudējumus (*EBIT*) (sk. 5. attēlu).

*5. attēls*

***DB Cargo* 2020. gada vidēja termiņa plāna rādītāji pa darījumdarbības segmentiem**




*Avots:* *Vācijas iesniegtais vidēja termiņa plāns 2020. gadam* ([29]).

(67) Stratēģijas "Starke Cargo" īstenošanas laikā valsts atbalsts "Trassenkostenentlastung" (maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazināšana) 350 miljonu EUR apmērā gadā nozarei kopumā jau bija spēkā no 2018. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 30. jūnijam (vēlāk tas tika pagarināts arī pēc 2023. gada) ([30]). Turklāt 2020. gada vidēja termiņa plānā *DB Cargo* papildus paredzēja valsts atbalstu "*Anlagenpreisförderung*" (vilcienu sastāva atbalsts) kopsummā par 200 miljoniem EUR laikposmā no 2021. līdz 2025. gadam (faktiskais ieviešanas termiņš bija 2020. gads, un to veica Federālā digitālo lietu un transporta ministrija) ([31]).

([29]) *Vācu valodas oriģināla tulkojums* [tikai izceltā daļa]:
*SWL EBIT GF.*

([30]) Apstiprināts ar Komisijas Lēmumu C(2018) 8744 final (2018. gada 10. decembris) lietā SA.51956 – Atbalsta shēma dzelzceļa kravu pārvadājumu veicināšanai (OV C 14, 11.1.2019., 1. lpp.), kas grozīts un pagarināts ar Komisijas 2023. gada 19. decembra Lēmumu C(2023) 9130 final lietā SA.109540 (2023/N) – Atbalsta shēmas dzelzceļa kravu pārvadājumu veicināšanai pagarināšana un grozīšana, daļēji finansējot maksu par piekļuvi sliežu ceļiem (OV C, C/2024/800, 16.1.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

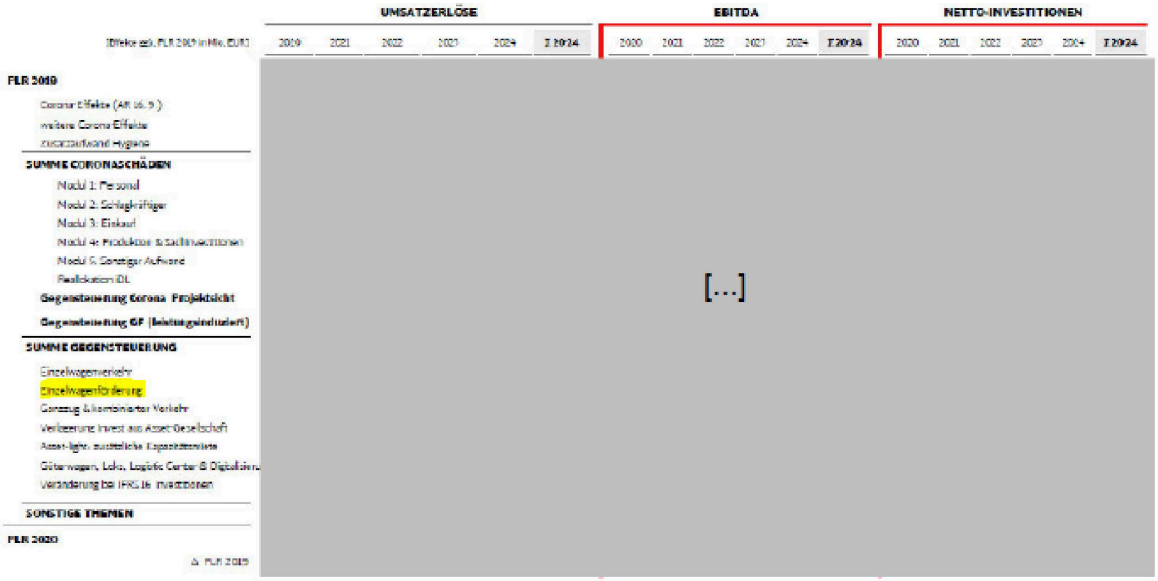
([31]) Apstiprināts ar Komisijas Lēmumu C(2020) 7533 final (2020. gada 4. novembris) lietā SA.58046 (2020/N) – Atbalsts dzelzceļa kravu pārvadājumiem (vienvagona) (OV C 421, 4.12.2020., 1. lpp.).

(68) Tāpat kā 2020. gada vidēja termiņa plānā, 2021. un 2022. gada vidēja termiņa plānos ir iekļauts arī valsts atbalsts *DB Cargo SWL* segmentam, kā parādīts 6. attēlā "Valsts atbalsts SWL segmentam 2020. gada vidēja termiņa plānā".

(69) Tomēr 2021. un 2022. gada plānos ir iekļauts ne tikai vilcienu sastāva atbalsts ("Anlagenpreisförderung" – *APS*), bet arī papildu atbalsts *SWL*. Šajā ziņā 2022. gada vidēja termiņa plānā ir minēta vajadzība pēc papildu 198 miljoniem EUR papildus 102 miljoniem EUR, kas iekļauti federālajā budžetā.

*6. attēls*

**Valsts atbalsts *SWL* segmentam 2020. gada vidēja termiņa plānā**

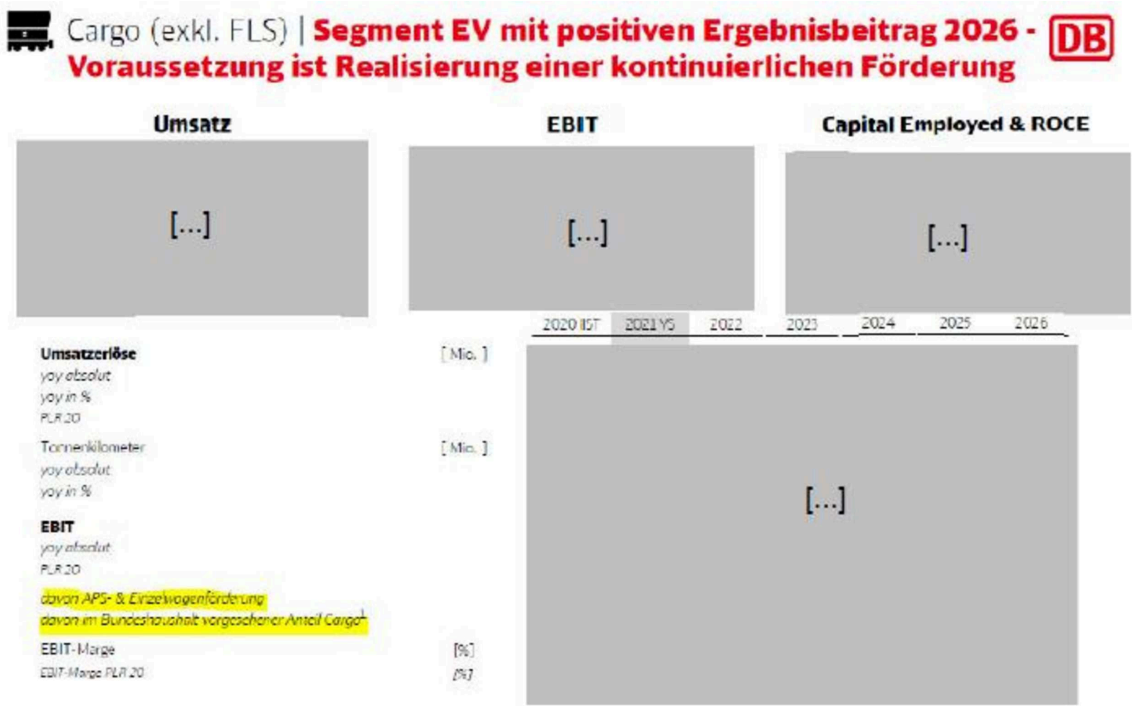



*Avots:* *Vācijas iesniegtais* DB Cargo *vidēja termiņa plāns 2020. gadam* ([32]).

([32]) *Vācu valodas oriģināla tulkojums* [tikai izceltā daļa]: *SWL* subsīdijas.

*7. attēls*

**Valsts atbalsts *SWL* segmentam 2021. gada vidēja termiņa plānā**

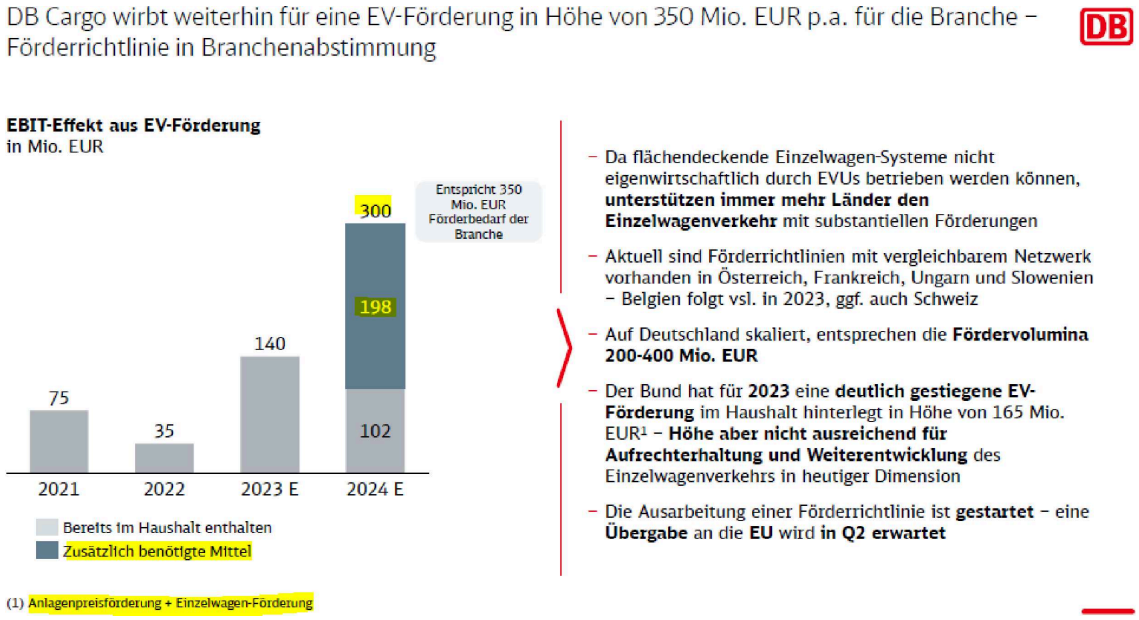



*Avots:* *Vācijas iesniegtais* DB Cargo *vidēja termiņa plāns 2021. gadam* ([33]).

([33]) *Vācu valodas oriģināla tulkojums* [tikai izceltā daļa]:
T. sk. vilcienu sastāva atbalsts un *SWL* subsīdijas.
T. sk. *DB Cargo* daļa, kas paredzēta federālajā budžetā.

*8. attēls*

**Valsts atbalsts *SWL* segmentam 2022. gada vidēja termiņa plānā**




*Avots:* *Vācijas iesniegtais* DB Cargo *vidēja termiņa plāns 2022. gadam* ([34]).

2.3.2. *Cenu noteikšana grupas iekšējiem pakalpojumiem (“2. pasākums”)*

(70) *DB AG* sniedz dažādus pakalpojumus un atbalsta funkcijas *DB* grupas uzņēmumiem, arī *DB Cargo*, pamatojoties uz grupas iekšējiem līgumiem.

(71) Komisija identificēja šādus grupas iekšējos pakalpojumus, kas sniegti *DB Cargo*: i) analītika (lielo datu analīze, prognozes, satiksmes modeļi), ii) grāmatvedība, iii) nekustamais īpašums, iv) IT pakalpojumi, v) personāla pakalpojumi, vi) apmācība (lēmuma par procedūras sākšanu 26. apsvērums).

(72) Grupas iekšējo pakalpojumu izmaksas sedz *DB Cargo*, pamatojoties uz grupas iekšējiem līgumiem. Tomēr Komisija lēmumā par procedūras sākšanu uzskatīja, ka *DB Cargo* sniegtie grupas iekšējie pakalpojumi, iespējams, neaprobežojas tikai ar grupas iekšējiem pakalpojumiem, kas norādīti 71. apsvērumā: saskaņā ar *DB AG* publicēto informāciju (sk., piemēram, *DB AG* 2016. gada integrēto ziņojumu ([35])) izmaksas par dažiem no šiem pakalpojumiem, piemēram, tirgvedību, cilvēkresursiem, komunikāciju un juridiskajiem pakalpojumiem, netika nodotas *DB Cargo*, bet tās sedza *DB AG* (lēmuma par procedūras sākšanu 27. un 28. apsvērums).

([34]) *Vācu valodas oriģināla tulkojums* [tikai izceltā daļa]:
Nepieciešamie papildu līdzekļi.
1) Vilcienu sastāva atbalsts un *SWL* subsīdijas.

([35]) *DB AG* 2016. gada integrētais ziņojums, 75. lpp., https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (skatīts 2021. gada 3. decembrī): “Grupas funkcionālo struktūru izmaksas netiek pārnestas uz darījumdarbības vienībām (nav “grupas maksu”). Lai novērstu izkropļojumus vai patvaļīgus maksājumu pieprasījumus, sniegto pakalpojumu izmaksas sedz pati pārvaldītājsabiedrība, un tās netiek pārnestas. Tas nozīmē, ka grupas uzņēmumi par šiem pakalpojumiem nemaksā grupas maksu.”

2.3.3. *Izdevīgi nosacījumi* DB Treasury *piešķirto aizdevumu finansēšanai (“3. pasākums”)*

(73) *DB Cargo* īstermiņa un ilgtermiņa aizdevumus piešķir *DB Treasury*. *DB Treasury* ir *DB AG* struktūrvienība, kas atbild par naudas līdzekļu pārvaldību un grupas finansēšanu.

(74) Aizdevumi grupas iekšienē par labu *DB AG* 100 % īpašumā esošām meitassabiedrībām, piemēram, *DB Cargo*, nav nodrošināti, ņemot vērā, ka *DB AG* kā vienīgais *DB Cargo* akcionārs darbojas gan kā kapitāla devējs, gan kā aizdevējs. Līdz ar to *DB Cargo* varēja parakstīt aizdevumus, neizmantojot savus aktīvus kā nodrošinājumu.

(75) Vācija arī atzina īstermiņa aizdevumu esību un apstiprināja, ka kopš 2013. gada *DB Treasury* ir piešķīrusi *DB Cargo* šādus neatmaksātus ilgtermiņa aizdevumus:

*8. tabula*

**Neatmaksātie ilgtermiņa aizdevumi (stāvoklis 2020. gada 24. jūnijā)**

| | Nominālais apjoms (EUR) | Atlikusī vērtība 2020. gada 20. martā (EUR) | Parakstīšanas datums | Sākuma datums | Beigu datums | Procentu likme |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 3 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 4 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 5 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 6 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 7 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 8 | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Lēmums par procedūras sākšanu.*

2.3.4. DB Cargo *nodarbināto civildienesta ierēdņu atalgojuma daļēja segšana, ko veic* BEV *(“4. pasākums”)*

(76) 4. pasākums attiecas uz to, ka valsts daļēji sedz dzelzceļa amatpersonu (t. i., valsts amatpersonu, kuras iepriekš bija strādājušas valsts dzelzceļa uzņēmumā *Deutsche Bundesbahn*, pirms tas tika pārveidots par komercsabiedrību un kļuva par *DB AG*) atalgojumu, ko *DB Cargo* darbiniekiem nodrošināja no *BEV*.

(77) Vācijas dzelzceļa nozares liberalizācijas procesa ([36]) ietvaros, kas ietvēra Vācijas valsts dzelzceļa uzņēmuma pārveidošanu par komercsabiedrību, kas kopš 1994. gada reģistrēta kā *Aktiengesellschaften* (sk. 11. un 15. apsvērumu), Vācija no saviem līdzekļiem nodibināja un finansēja Federālo dzelzceļa fondu (*Bundeseisenbahnvermögen*, turpmāk – "*BEV*"). Viens no fonda mērķiem bija pārņemt dzelzceļa amatpersonas, kuras iepriekš bija nodarbinājusi *Deutsche Bundesbahn*, un atbalstīt viņu iekļaušanu *DB AG* (un galu galā *DB* grupas meitassabiedrībās, piemēram, *DB Cargo*), darbinieku statusā, ciktāl viņi nebūtu norīkoti citur. *BEV* ir oficiāls dzelzceļa amatpersonu darba devējs, tas ir arī atbildīgs par pensionēto amatpersonu pensiju pārvaldību un pārvalda dzelzceļa amatpersonu veselības apdrošināšanas fondu. Ņemot vērā, ka saskaņā ar tiesību aktiem valsts amatpersonas nevar norīkot strādāt privātā uzņēmumā bez īpaša juridiska pamata, *BEV* īstenoto dzelzceļa amatpersonu norīkošanu darbā ļāva veikt *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland* (Vācijas Federatīvās Republikas Pamatlikums) 143. panta a) punkta 1. apakšpunkts, kas radīja tiesisko pamatu norīkošanas sistēmai. Ir arī konstatēts, ka *BEV* ir norīkojis dzelzceļa amatpersonas darbā privātos uzņēmumos, piemēram, *DB AG* konkurentos, kā arī dažās valsts aģentūrās. Šie ierobežota apjoma norīkojumi ir balstīti vienīgi uz *Bundesbeamtengesetz* (Federālais civildienesta ierēdņu likums, tālāk tekstā – "*BBG*") 29. pantu ([37]), kam nepieciešama attiecīgā ierēdņa piekrišana.

(78) Vācijas dzelzceļa pārveides process tika organizēts ar aktu par *Deutsche Bahn AG* dibināšanu ("Deutsche Bahn Gründungsgesetz" jeb *DBGrG*), kurā cita starpā ir izklāstītas *BEV* un *DB AG* attiecības. Noteikums par dzelzceļa amatpersonu norīkošanu no *BEV* uz *DB AG* ir paredzēts *DBGrG* 12. pantā. Saskaņā ar *DBGrG* 12. panta 3. punktu *DB AG* norīkotās dzelzceļa amatpersonas saglabā savu civildienesta ierēdņu juridisko statusu. *DBGrG* 12. pantu papildina *DBGrG* 21. un 23. pants, kas uzliek *DB AG* pienākumu atlīdzināt *BEV* izmaksas par norīkotajiem darbiniekiem saskaņā ar principu "als-ob-Kosten-Prinzip" ("it kā" izmaksu princips). Saskaņā ar *DBGrG* 21. panta 1. punktu *DB AG* "veic maksājumus *BEV* par amatpersonām, kas tam uzticētas saskaņā ar *DBGrG* 12. panta 2. un 3. punktu, tādā apmērā, kas atbilst izdevumiem, kuri tam rodas vai ir jāmaksā par līdzīgu darbinieku darbu, kurus uzņēmums no jauna pieņems darbā, ieskaitot darba devēja daļu no likumā noteiktās sociālās apdrošināšanas un papildu arodpensijas pakalpojumiem" ([38]).

(79) Atlīdzināšanas sistēmas detalizētu kārtību reglamentē līgums, kas noslēgts starp *BEV* un *DB AG*, pamatojoties uz *DBGrG* 21. panta 8. punktu. Atlīdzināmās izmaksas tiek aprēķinātas atsevišķi par katru amatpersonu, tās tiek summētas un *BEV* atmaksātas katru mēnesi. *DB AG* sedz arī *BEV* proporcionālās personāla administratīvās izmaksas. Saskaņā ar *DBGrG* 13. pantu *BEV* ir tiesības pārbaudīt dzelzceļa amatpersonu klasifikācijas pareizību attiecīgajā algu grupā, kas lielā mērā nosaka atlīdzināmās personāla izmaksas. Turklāt gada pārskatu par personāla izmaksu atlīdzināšanu sagatavo un apstiprina neatkarīgs revidents.

(80) Šis piešķīrums tiek piešķirts *DB AG* kā grupai, nevis kādai no tās meitassabiedrībām. Līdz ar to *DB AG* atlīdzina uz *DB AG* norīkoto amatpersonu personāla izmaksas *BEV*. *DB Cargo* neveic tiešus maksājumus *BEV*, lai segtu personāla izmaksas.

([36]) Sākot ar 1991. gadu, Savienība izstrādāja tiesību aktus, lai atvērtu dzelzceļus konkurencei ar mērķi palīdzēt tiem atgūt autotransporta un gaisa transporta daļu modālajā sadalījumā. Pēc Komisijas secīgiem priekšlikumiem Savienības likumdevējs pieņēma četrus tiesību aktu kopumus, kas pazīstami kā četras dzelzceļa tiesību aktu paketes (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Otro dzelzceļa tiesību aktu paketi, ko veido dažādi 2004. gadā pieņemti tiesību akti, uzskata par būtisku dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu liberalizācijai, jo ar to dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgu pilnībā atvēra konkurencei. Attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari par pilnīgas liberalizācijas datumu uzskata 2007. gada 1. janvāri, jo, sākot ar šo datumu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/51/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), licencētiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem ar vienlīdzīgiem nosacījumiem tika piešķirta piekļuve infrastruktūrai visās dalībvalstīs, lai sniegtu visu veidu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus.

([37]) Saskaņā ar šo noteikumu valsts amatpersonas ar viņu piekrišanu var uz laiku veikt darbību, kas atbilst viņu pienākumiem valsts iestādē vai citās struktūrās, ja to prasa sabiedrības intereses.

([38]) *DBGrG* 21. panta noteikumi attiecībā uz pašu *als-ob-Kosten* noteikumu nav mainījušies kopš 1994. gada. Ierobežoti grozījumi, kas 2021. gada maijā tika ieviesti *DBGrG* 21. pantā, radīja *DB AG* pienākumu turpināt atlīdzināt personāla izmaksas pat tad, ja norīkotais dzelzceļa darbinieks tika atlaists pēc racionalizācijas pasākumu īstenošanas.

(81) Situācijās, kad *BEV* norīko dzelzceļa amatpersonas darbā privātos uzņēmumos, kas nav *DB AG*, *BEV* noslēdz līgumu ar attiecīgo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par personāla izīrēšanas izmaksu atlīdzināšanu. Šādu līgumu noteikumi atbilst *DBGrG* 21. panta noteikumiem, kas nosaka principu "als-ob-Kosten".

(82) 4. pasākums attiecas tikai uz dzelzceļa amatpersonu kopumu, kas pastāvēja *Deutsche Bundesbahn* pārveidošanas laikā 1994. gadā; kopš 1993. gada nav pieņemta darbā neviena jauna dzelzceļa amatpersona. Tādējādi 4. pasākums attiecas uz pastāvīgi sarūkošu amatpersonu grupu, kas strauji samazinās, ņemot vērā šīs grupas vecuma struktūru (vairāk nekā 60 % attiecīgo darba ņēmēju pensionēsies pirms 2032. gada). 2023. gadā šis pasākums attiecās tikai uz aptuveni 8 % no *DB Cargo* kopējā darbaspēka.

### 2.4. **Pamatojums procedūras uzsākšanai**

(83) Saskaņā ar Komisijas sākotnējo novērtējumu, kas sniegts lēmumā par procedūras sākšanu, četri izmeklētie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(84) Attiecībā uz PZNL, ņemot vērā tā darbības ilgumu un to, ka nav noteikta maksimālā summa, līdz kurai šis līgums sedz zaudējumus, kā arī pastāvīgos zaudējumus kopš PZNL noslēgšanas, Komisija pauda šaubas par to, vai tas, ka *DB ML* un *DB AG* turpināja segt *DB Cargo* daudzkārtējos zaudējumus, neizvērtējot iespēju izbeigt PZNL, lai saglabātu atlikušo kapitāla daļu, varēja radīt nepamatotas un selektīvas priekšrocības *DB Cargo* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Ņemot vērā šīs šaubas, Komisija lūdza sīkāk precizēt juridisko vidi un korporatīvo struktūru, kā arī līgumiskās vienošanās *DB AG* grupas ietvaros, saskaņā ar kurām mātessabiedrība gadu gaitā sedz *DB Cargo* zaudējumus. Turklāt Komisija norādīja, ka PZNL bija attiecināms uz Vācijas valsti, galvenokārt pamatojoties uz to, ka *DB Cargo* un tās mātessabiedrība *DB AG* pilnībā piederēja Vācijas valstij, un tas ietvēra iespēju iecelt šo uzņēmumu uzraudzības padomju locekļus, kā arī pamatojoties uz likumā noteikto prasību, ka akcionāram ir oficiāli jāapstiprina peļņas un zaudējumu nodošanas līgums. Komisija atzina, ka *DB AG* un *DB Cargo* ir reģistrētas kā *Aktiengesellschaften* saskaņā ar privāttiesībām, un tas nozīmē, ka šo sabiedrību pilnsapulces principā nevar dot norādījumus savai direktoru padomei. Komisija arī atzina, ka *DB AG* uzraudzības padomē nebija valdības pārstāvju vairākuma. Tomēr šīs lietas kontekstā, ņemot vērā dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības stratēģisko nozīmi federālās valdības transporta politikā, Komisija nevarēja izslēgt, ka valsts ar savu klātbūtni *DB AG* uzraudzības padomē būtu varējusi netieši ietekmēt direktoru padomes lēmumus.

(85) Attiecībā uz *grupas iekšējo pakalpojumu cenu noteikšanu* Komisija it īpaši norādīja, ka saskaņā ar *DB AG* publicēto informāciju grupas iekšējie pakalpojumi *DB Cargo* tika sniegti bez maksas vai par cenām, kas ir zemākas par tirgus cenām, un ka Vācija nav sniegusi nekādu analīzi vai datus, kas pamatotu tās apgalvojumu, ka šie pakalpojumi tika sniegti atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam. Komisija norādīja, ka, tā kā nav pietiekamu elementu, kas pierādītu, ka grupas iekšējie pakalpojumi, kas sniegti *DB Cargo*, pamatojoties uz līgumiem ar *DB AG*, atbilda parastiem tirgus apstākļiem, nevar izslēgt, ka šie pakalpojumi radīja priekšrocību *DB Cargo* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Komisija aicināja Vāciju sniegt papildu informāciju un pierādījumus par grupas iekšējiem pakalpojumiem, kas sniegti *DB Cargo*, it īpaši attiecībā uz līgumu par pakalpojumu sniegšanu *DB Cargo* noteikumiem, to izmaksu bāzi un citu ar tirgus cenām saistītu informāciju. Turklāt Komisija nevarēja izslēgt 2. pasākuma attiecināmību uz Vācijas valsti. Šajā ziņā Komisija ņēma vērā to, ka Vācijas valstij pilnībā pieder *DB Cargo* un tās mātessabiedrība *DB AG*, kas ietver iespēju tai autonomi pieņemt visus lēmumus *DB AG* pilnsapulcē, un to, ka *DB AG* lēmums sniegt pakalpojumus grupas iekšienē savām meitassabiedrībām varēja būtiski ietekmēt *DB AG* budžetu un līdz ar to arī akcionāra intereses.

(86) Attiecībā uz *DB Treasury piešķirto aizdevumu finansēšanas nosacījumiem* Komisija konkrēti norādīja, ka Vācija nav sniegusi pierādījumus, kas pamatotu tās apgalvojumu, ka šie nosacījumi atbilst tirgus nosacījumiem un nesaistītu pušu darījuma principam. Komisija arī norādīja, ka Vācijas apgalvojumā nav ņemts vērā fakts, ka *DB Cargo* bija labāki kredītreitingi spēkā esošā PZNL dēļ, savukārt saskaņā ar attiecīgajiem Savienības nozaru tiesību aktiem aizdevumus starp vertikāli integrēta uzņēmuma juridiskajām vienībām var piešķirt, tikai ņemot vērā attiecīgās vienības individuālo riska profilu. Turklāt Komisija ņēma vērā to, ka *DB Cargo* attiecībā uz visiem neatmaksātajiem ilgtermiņa aizdevumiem nesniedza nekādu nodrošinājumu.

(87) Pamatojoties uz šiem elementiem, Komisija konstatēja, ka nevar izslēgt, ka *DB Cargo* potenciāli saņēma priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē tādu *DB Treasury* finansēšanas nosacījumu veidā, kas neatbilst tirgus nosacījumiem. Komisija aicināja Vāciju un ieinteresētās personas sniegt papildu informāciju un pierādījumus, lai noteiktu, vai *DB Treasury* piešķirtie aizdevumi *DB Cargo* atbilst tirgus nosacījumiem. Turklāt Komisija nevarēja izslēgt 3. pasākuma attiecināmību uz Vācijas valsti. Šajā ziņā Komisija ņēma vērā to, ka Vācijas valstij pilnībā pieder *DB Cargo* un tās mātessabiedrība *DB AG*. Komisija provizoriski uzskatīja, ka kases pakalpojumu organizēšanai un cenu noteikšanas nosacījumiem varētu būt ievērojama ietekme uz *DB AG* budžetu. Tādējādi nevar izslēgt, ka lēmums par to, kā un ar kādiem nosacījumiem nodrošināt finansējumu meitassabiedrībām, bija būtiski svarīgs *DB* grupas augstākajam vadības līmenim, kā arī tās akcionāram, proti, Vācijas valstij.

(88) Attiecībā uz to, ka *BEV* daļēji sedza civildienesta ierēdņu atalgojumu, Komisija norādīja, ka Vācija nav sniegusi pierādījumus, kas liecinātu, ka *DB Cargo* segtās civildienesta ierēdņu nodarbināšanas izmaksas faktiski atbilda līdzīgi kvalificētu darbinieku tirgus cenām. Tāpēc Komisija nevarēja izslēgt iespēju, ka tas, ka *BEV* sedz konkrētas izmaksas *DB Cargo* nodarbinātajam personālam, rada priekšrocību *DB Cargo*. Komisija aicināja Vāciju un ieinteresētās personas sniegt papildu informāciju un pierādījumus par selektīvas priekšrocības esību saistībā ar 4. pasākumu. Turklāt attiecībā uz 4. pasākuma attiecināmību uz valsti Komisija norādīja, ka lēmums par struktūru, kas sedz *DB AG* norīkoto civildienesta ierēdņu atalgojuma izmaksas, bija balstīts uz *DBGrG* tiesību normu, kuru apstiprināja Federālais parlaments, un tāpēc bija attiecināms uz valsti.

(89) Saskaņā ar Komisijas provizorisko novērtējumu četri pārbaudāmie pasākumi bija saistīti ar Vācijas resursiem, jo Vācijai ar *DB AG* starpniecību pilnībā pieder *DB Cargo*, kā arī *BEV* publiskā finansējuma dēļ. Komisija arī provizoriski uzskatīja, ka visi attiecīgie pasākumi varēja uzlabot *DB Cargo* konkurētspēju un tādējādi izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(90) Attiecībā uz saderību ar iekšējo tirgu Komisija nekonstatēja nekādu pamatu attiecīgo pasākumu saderībai un norādīja, ka Vācija nav minējusi nekādus argumentus, kas pamatotu secinājumu par šo pasākumu saderību. Komisija aicināja Vāciju un ieinteresētās personas paust savu viedokli un iesniegt pierādījumus par attiecīgo pasākumu iespējamo saderību.

## 3. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

### 3.1. ERFA

(91) 2022. gada 19. septembrī iesniegtajā informācijā *ERFA* paskaidro, ka Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā valda ļoti liela konkurence un ka pēdējos gados privātie konkurenti ir pastāvīgi palielinājuši savu tirgus daļu Eiropā, 2020. gadā sasniedzot 48 %. Saskaņā ar *ERFA* datiem šī daļa, visticamāk, tiks palielināta. *ERFA* apgalvo, ka atbalsta Komisijas mērķi nodrošināt, ka valsts atbalsts netraucē konkurencei dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū. Šajā saistībā *ERFA* apgalvo, ka zaudējumi, ko automātiski pārņem pārvaldītājsabiedrības, ir kvalificējami kā valsts atbalsts. *ERFA* uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt skaidru valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārvaldības struktūru, un norāda, ka *DB Cargo* ilgstošie zaudējumi pēdējo gadu laikā, kurus sistemātiski sedz *DB AG*, rada iespaidu, ka pārvaldības struktūra šajā gadījumā nav skaidra. *ERFA* uzskata, ka jebkāda nenoteiktība šajā sakarā novērš nepieciešamību valstij piederošiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem darboties normālos tirgus apstākļos, tādējādi kropļojot konkurenci. Turklāt *ERFA* aicina nodrošināt pakalpojumu izmaksu pārredzamību gadījumos, kad valstij piederošs dzelzceļa uzņēmums saņem iekšējos pakalpojumus no pārvaldītājsabiedrības vai māsassabiedrības vai kad tas saņem finansējumu no pārvaldītājsabiedrības. *ERFA* būtībā apgalvo, ka jebkuram piešķirtajam finansējumam jāatspoguļo parastie tirgus nosacījumi finansējuma saņemšanai, lai izvairītos no šķērssubsidēšanas, kas diskriminētu konkurentus.

(92) *ERFA* arī apgalvo, ka likumīgu atbalstu, piemēram, atbalstu *SWL* satiksmei vai intermodālajiem pārvadājumiem, nedrīkst izmantot kā līdzekli grūtībās nonākušu valstij piederošu uzņēmumu finansēšanai. *ERFA* arī apgalvo, ka šādam valsts atbalstam, kura mērķis ir veicināt modālo pārvirzi, ir jāatspoguļo pakalpojuma faktiskās pamatdarbības izmaksas un tā darbības jomai jābūt ierobežotai, lai tas tieši nekonkurētu ar citiem tirgus segmentiem, piemēram, maršrutvilcienu satiksmi. *ERFA* apgalvo, ka šādu valsts atbalstu nedrīkst izmantot arī cenu dempingam, lai pārņemtu tirgū ienākušo jauno tirgus dalībnieku pozīcijas. *ERFA* apgalvo, ka valstij piederošiem uzņēmumiem, kas saņem valsts atbalstu noteiktām darbībām, piemēram, *SWL*, būtu jānodrošina grāmatvedības un organizācijas nodalīšana no citām darbībām, it īpaši tām, kas darbojas, konkurējot ar privātiem un neatkarīgiem operatoriem. *ERFA* apgalvo, ka pārmērīgs valsts atbalsts darbībām, kurās dominē valstij piederoši dzelzceļa uzņēmumi, piemēram, darbībām *SWL* segmentā, kropļo konkurenci.

### 3.2. **Sūdzības iesniedzējs**

(93) Sūdzības iesniedzējs 2022. gada 19. septembrī iesniegtajā informācijā atzinīgi vērtē Komisijas sākotnējo novērtējumu, ka četri attiecīgie pasākumi varētu būt valsts atbalsts un ka pastāv šaubas par to saderību. Sūdzības iesniedzējs pauž nožēlu, ka Vācija nav reāli apturējusi minēto pasākumu īstenošanu, kā to prasa iedibinātā judikatūra.

(94) Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka visi attiecīgie pasākumi, kas uzskaitīti lēmuma par procedūras sākšanu 14. apsvērumā, ir valsts atbalsts.

(95) Pirmkārt, sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka visi attiecīgie pasākumi ir saistīti ar valsts līdzekļiem. Konkrētāk, sūdzībā attiecībā uz 1., 2. un 3. pasākumu tiek apgalvots, ka Vācija ir vienīgais *DB AG* īpašnieks un kontrolē ar akcijām saistītās balsis, tāpēc *DB AG* ir jāuzskata par publisku uzņēmumu Komisijas Direktīvas 2006/111/EK izpratnē ([39]). Vācija kā vienīgā akcionāre var noteikt *DB AG* līdzekļu izmantošanu, kas ir pietiekami, lai tos kvalificētu kā valsts līdzekļus. Turklāt sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka fakts, ka šie pasākumi tiktu finansēti no *DB* grupā gūtās darījumdarbības peļņas, kā to apgalvo Vācija, nav pierādīts un jebkurā gadījumā nav būtisks. Attiecībā uz 4. pasākumu sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka šo pasākumu finansē *BEV*, kas ir valsts struktūra un kuras līdzekļi ir valsts līdzekļi.

(96) Otrkārt, sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka attiecīgie pasākumi ir attiecināmi uz Vācijas valsti. Sūdzības iesniedzējs norāda, ka *DB AG* ir publisks uzņēmums un ka pasākums ir attiecināms uz valsti, ja var uzskatīt, ka publiskās iestādes ir tā vai citādi iesaistītas pasākuma pieņemšanā. Sūdzības iesniedzējs atgādina, ka konkrēta pasākuma attiecināmību var secināt no rādītāju kopuma, kas izriet no lietas apstākļiem un konteksta, kādā pasākums tika veikts, arī rādītājiem, kas liecina, ka ir maz ticams, ka publiskās iestādes nebija iesaistītas pasākuma pieņemšanā. Sūdzības iesniedzējs arī norāda tālāk izklāstīto.

a) Attiecībā uz 1. pasākumu Vācijas valsts ir īpaši mudinājusi *DB AG* pieņemt PZNL tādā redakcijā, kādā tā to bija apstiprinājusi kā vienīgais *DB AG* akcionārs. Pastāv tieši pierādījumi par valsts iesaistīšanos šajā lēmumā. PZNL nevarētu būt spēkā bez *DB AG* akcionāra piekrišanas. Ņemot vērā judikatūru, tam, ka tā apstiprināšana būtu tikai formāla darbība (kā to norāda Vācija), nav nozīmes ([40]). Neatkarīgi no tā, kādos veidos var īstenot valsts kā akcionāres varu, Vācijas valdība būtu varējusi bloķēt PZNL pieņemšanu, ja tas tai nebūtu bijis izdevīgi. Turklāt peļņas un zaudējumu nodošana notiek katru gadu, un to apstiprina *DB AG* uzraudzības padome, kas pārstāv valsts akciju vairākumu;

([39]) Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Pēc analoģijas – Tiesas 1988. gada 2. februāra spriedums *Kwekerij Gebroeders van der Kooy*/Komisija, 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 34. un 36. punkts.

b) Attiecībā uz 2. un 3. pasākumu sūdzības iesniedzējs norāda, ka, lai gan šos pasākumus valsts nepieņēma tieši, kā tas bija PZNL gadījumā, ir virkne rādītāju, kas izriet no lietas apstākļiem un konteksta, kurā šie pasākumi tika veikti, un kas liecina par valsts iesaistīšanos vai neiesaistīšanās neiespējamību. Šie rādītāji, kas ir būtiski arī, lai novērtētu 1. pasākuma attiecināmību, ir šādi:

(1) pretēji tās apgalvojumiem Vācija kontrolē *DB Cargo* un citas *DB* grupai piederošas sabiedrības. Šī kontrole izriet no *DB Cargo* kopējām īpašumtiesībām, un to pastiprina starp *DB Cargo* un *DB AG* noslēgtais peļņas un zaudējumu nodošanas līgums, saskaņā ar kuru pirmās minētās sabiedrības vadība ir pakļauta otrās minētās sabiedrības vadībai. To apstiprina arī Vācijas valsts likumā noteiktais pienākums īstenot pienācīgu ietekmi uz sabiedrībām, kuros tai ir līdzdalība, arī netieši, ja līdzdalība ir īpaši politiski vai finansiāli nozīmīga Vācijai ([41]);

(2) pretēji tās apgalvojumiem Vācija kontrolē *DB AG* darbību, jo valsts ieceļ pusi no *DB AG* uzraudzības padomes locekļiem, kas savukārt ieceļ direktoru padomi, un tas rada ietekmes ķēdi, kas atspoguļo 100 % valsts līdzdalību un tās dominējošo ietekmi. Ziņojumos, ko uzraudzības padomes locekļi iesniedz valstij, šie locekļi ir atbrīvoti no vispārējā konfidencialitātes pienākuma, kas piemērojams akciju sabiedrībām ([42]), un viņiem, pildot savus pienākumus, ir jāņem vērā Vācijas īpašās intereses ([43]);

(3) Vācijas apgalvojumi, ka 2. un 3. pasākums ir darījumdarbības vadības lēmumi, kuros *DB AG* akcionārs nav iesaistīts (ne tieši ar pilnsapulces starpniecību, ne ar uzraudzības padomes starpniecību), nav ticami, ņemot vērā to iespējamo finansiālo ietekmi uz *DB AG* budžetu. Patiešām, saskaņā ar *PCGK* ([44]) noteikumiem būtiski svarīgiem darījumiem un citiem valdes lēmumiem, kas būtiski ietekmē darījumdarbību un aktīvu, finanšu vai ienākumu stāvokli, ir nepieciešama uzraudzības padomes atļauja;

(4) Vācijas valsts ieinteresētība saņemt dividendes no *DB* grupas norāda, ka valstij būtu bijis jābūt iesaistītai 2. un 3. pasākumā;

(5) pretēji tam, ko apgalvo Vācija, *DB AG* nav tikai privāttiesību sabiedrība, kam ir vislielākā brīvība un neatkarība no akcionāriem. Gluži pretēji, saskaņā ar attiecīgajiem *BHO* un *PCGK* noteikumiem valstij ir pienākums aktīvi īstenot savu ietekmi pār *DB AG*, lai nodrošinātu vispārējās sabiedrības intereses. Turklāt *PCGK* uzliek sabiedrībām, kurās Vācijas valstij ir līdzdalība, vairākus īpašus pienākumus, kas pārsniedz to, ko varētu sagaidīt no privātas sabiedrības (tajā skaitā rīkoties atbildīgi un ētiski, ekonomiski un ilgtspējīgi izmantot sabiedrības resursus, ievērot Savienības tiesību aktus par valsts atbalstu). Visbeidzot, *DB AG* saņem pastāvīgu un beznosacījumu valsts atbalstu un tādējādi neveic savu darbību normālos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmējiem, un tā ir papildu norāde uz valsts ietekmi.

c) Attiecībā uz 4. pasākumu sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka tas izriet no *DBGrG* tiesību normām un tāpēc ir attiecināms uz valsti.

([41]) *Bundeshaushaltsordnung* (Federālie budžeta noteikumi, tālāk tekstā – "*BHO*") 65. panta 1. punkta 3. apakšpunkts un *Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes* (Publiskās korporatīvās pārvaldības kodekss, tālāk tekstā – "*PCGK*") 15. un 19. pants, 34. un 35. lpp.

([42]) *Aktiengesetz* 394. pants.

([43]) *BHO* 65. panta 1. punkta trešais teikums un *PCGK* 15. un 19. pants.

([44]) *PCGK* 16. pants.

(97) Treškārt, sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka attiecīgie pasākumi piešķir *DB Cargo* ekonomisku priekšrocību. Sūdzības iesniedzējs konkrēti norāda:

a) attiecībā uz 1. pasākumu Vācija nesniedza nekādu relevantu informāciju vai pierādījumus, kas pierādītu, ka tā ir rīkojusies kā *DB AG* akcionāre, nevis kā valsts iestāde, un ka līdz ar to tirgus ekonomikas dalībnieka (tālāk tekstā – "TED") kritērijs nav piemērojams. Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka gadījumā, ja Komisija konstatētu, ka šāds kritērijs ir piemērojams, nav pietiekami daudz elementu, kas liecinātu, ka privāts uzņēmējs situācijā, kas pēc iespējas līdzinās *DB AG* situācijai, faktiski noslēgtu PZNL ar tādu meitassabiedrību kā *DB Cargo* saskaņā ar piemērojamajiem nosacījumiem. Šajā ziņā sūdzības iesniedzējs norāda uz pastāvīgajiem zaudējumiem, kas *DB Cargo* radušies saskaņā ar PZNL, kurš bija spēkā no 1999. līdz 2012. gadam, un uz to, ka, neraugoties uz šiem zaudējumiem, 2012. gadā tika noslēgts un pēc tam 2016. un 2018. gadā automātiski atjaunots jauns PZNL, kuram nebija nekādu darbības jomas un apmēra ierobežojumu. Sūdzības iesniedzējs arī norāda, ka, pamatojoties uz 2012. gadā pieejamajiem tirgus datiem un ņemot vērā ikgadējo zaudējumu segšanu, nebija nekādu izredžu gūt peļņu. Visbeidzot, sūdzības iesniedzējs norāda, ka PZNL tika pieņemts un saglabāts spēkā, lai gan Vācijai bija nepieciešamā rīcības brīvība, lai šādu līgumu vispār neslēgtu un jebkurā laikā to izbeigtu. Turklāt sūdzības iesniedzējs norāda, ka, 3. pasākuma kontekstā apgalvojot, ka *DB AG* un *DB Cargo* ir vienāds kredītreitings, pateicoties PZNL, Vācija atzina PZNL pozitīvo ietekmi uz *DB Cargo* reitingu un tādējādi atzina, ka PZNL piešķir priekšrocību *DB Cargo*;

b) attiecībā uz 2. pasākumu – Vācijas apgalvojums, ka grupas iekšējie pakalpojumi tiek sniegti godīgas konkurences apstākļos, nav pamatots ne ar vienu ekonomisko analīzi un faktiski ir pretrunā oficiāli publicētai informācijai;

c) attiecībā uz 3. pasākumu Vācijas apgalvojums, ka *DB Treasury* piešķirtie aizdevumi *DB Cargo* ir balstīti uz parastiem tirgus apstākļiem, nav pamatots ar pierādījumiem. Šis apgalvojums ir pretrunā publiski pieejamiem *DB AG* integrētajiem ziņojumiem, no kuriem izriet, ka attiecīgie aizdevumi nebija paredzēti, lai *DB AG* gūtu peļņu. Turklāt, pateicoties PZNL, kredītreitingu aģentūras *DB Cargo* pieskaita tām pašām kredītkvalitātes grupām, un tādējādi *DB Cargo* gūst labumu no paaugstināta kredītreitinga;

d) attiecībā uz 4. pasākumu *DB Cargo* papildu izmaksas par civildienesta ierēdņu nodarbināšanu salīdzinājumā ar privātā sektora darbinieku izmaksām nav pārmērīgi liels slogs *DB Cargo*, ko varētu kompensēt valsts, un tas nav uzskatāms par valsts atbalstu. Šādas papildu izmaksas nav kompensācija par izmaksām, kas saistītas ar iepriekšējo atkāpi no vispārējās sistēmas (divējāda atkāpe), un pasākums nav pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (PVTN) kompensācija saskaņā ar *Altmark* kritērijiem. Tādējādi *BEV* iejaukšanās piešķir priekšrocību *DB Cargo*.

## 4. VĀCIJAS PIEZĪMES

### 4.1. Vispārīgi ievada apsvērumi

(98) Vācija apgalvo, ka Komisija nav izpildījusi savu pierādīšanas pienākumu attiecībā uz atbalsta esības pierādīšanu un nav skaidri norādījusi šaubas par četru attiecīgo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu.

(99) Vācija arī norāda, ka konkurences dinamika Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū ir pietiekama, lai atspēkotu sūdzības iesniedzēja apgalvojumu, ka tirgu raksturo konkurences izkropļojumi, ko rada iespējamā valsts iejaukšanās par labu *DB Cargo*. Konkrētāk, Vācija norāda, ka *DB Cargo* konkurenti ir pastāvīgi palielinājuši savu tirgus daļu Vācijā no 29 % 2012. gadā līdz 57 % 2022. gadā. Turpretī citās dalībvalstīs konkurentu tirgus daļa ir daudz mazāka: 54 % Itālijā, 51 % Zviedrijā, 50 % Polijā, 32 % Austrijā, 31 % Šveicē un 30 % Beļģijā ([45]).

([45]) Vācijas sniegtie dati ir iegūti no devītā *IRG-Rail* ikgadējā tirgus uzraudzības ziņojuma – devītais *IRG-Rail* ikgadējais tirgus uzraudzības darba dokuments, 2021. gada aprīlis.

(100) Vācija norāda, ka tās mērķis ir palielināt dzelzceļa tirgus daļu no kopējā preču pārvadājumu apjoma, it īpaši, lai panāktu transporta dekarbonizāciju. Šajā sakarā tika ieviesti vairāki horizontāli atbalsta pasākumi dzelzceļa kravu pārvadājumu sabiedrībām. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju oficiālo procedūru sākšana rada nenoteiktību visai dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarei, apdraudot dekarbonizācijas un zaļās pārkārtošanās mērķus.

4.1.1. *Apsvērumi par attiecīgajiem pasākumiem*

(101) Vācija apgalvo, ka neviens no lēmumā par procedūras sākšanu uzskaitītajiem pasākumiem nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(102) Attiecībā uz 1.–3. pasākumu Vācija apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu veiktais novērtējums neatbilst vienas ekonomiskas vienības jēdzienam.

(103) Vācija apgalvo, ka ES konkurences noteikumu piemērošanas nolūkā visas sabiedrības, kas ietilpst vienā grupā, ir jāuzskata par vienu uzņēmumu ([46]). Ja mātessabiedrība (šajā gadījumā *DB AG*) kontrolē tam pilnībā piederošās meitassabiedrības (šajā gadījumā *DB Cargo*) ([47]), visa grupa ir jākvalificē kā ekonomiska vienība un tādējādi kā viens uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ([48]). Šajā sakarā Vācija atsaucas arī uz to, ka no LESD 101. un 102. panta piemērošanas ir atbrīvoti līgumi, kas ierobežo konkurenci starp mātessabiedrībām un meitassabiedrībām ([49]). Turklāt Vācija atsaucas uz saistīto uzņēmumu definīciju Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014 ([50]) I pielikuma 3. panta 3. punkta pirmajā daļā un Komisijas Regulas (ES) Nr. 1407/2013 ([51]) 2. panta 2. punktā un 4. apsvērumā.

(104) Turklāt Vācija apgalvo, ka nav precedentu, kas pamatotu Komisijas pieeju pārbaudīt grupas iekšējos darījumus saskaņā ar valsts atbalsta tiesību aktiem un ka nelikumīgu šķērssubsidēšanu integrētu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ietvaros faktiski izslēdz Savienības nozaru regulējuma prasības (konkrēti Direktīva 2012/34/ES ([52]) un (ES) 2016/2370 ([53])) un to transponēšana valsts tiesību aktos.

(105) Piedevām Vācija apgalvo, ka Komisijas arguments ir pretrunā LESD 345. pantā noteiktajam neitralitātes principam. Tas ir tāpēc, ka privāti uzņēmumi var brīvi veidot savas grupas iekšējās funkcionālās attiecības un tiem nav jāievēro lēmumā par procedūras sākšanu noteiktie ierobežojumi. Ja Komisija turpmāk vērtēs visus līgumus un darījumus grupas ietvaros (tikai) attiecībā uz publiskiem uzņēmumiem, ņemot vērā valsts atbalsta tiesības, un, kā tas ir šajā lietā, pastāvot vispārējām aizdomām un pienākumam tos pamatot, tas radītu būtisku nelabvēlīgu situāciju uzņēmumiem, kas ir valsts īpašumā.

([46]) Piemēram, Vispārējās tiesas spriedums, 2004. gada 14. oktobris, *Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG* / Komisija, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, 50. punkts.

([47]) Tiesas spriedums, 2009. gada 10. septembris, *Akzo Nobel* u. c. / Komisija, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Tiesas spriedums, 1984. gada 14. novembris, *Intermills*/Komisija, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, 9. un turpmākie punkti.

([49]) Tiesas spriedums, 1996. gada 24. oktobris, *Viho*/Komisija, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, 16. punkts; Tiesas spriedums, 2000. gada 16. oktobris, *Stora Kopparbergs Bergslags* / Komisija, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, 26. un turpmākie punkti; Tiesas spriedums, 1983. gada 25. oktobris, *AEG*/Komisija, C107/82, ECLI:EU:C:1983:293, 47. un turpmākie punkti.

([50]) Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1407/2013 (2013. gada 18. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 352, 24.12.2013., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). 4. apsvērumā ir noteikts, ka "[u]zņēmums Līguma konkurences noteikumu nozīmē ir ikviens subjekts – fiziska vai juridiska persona, kas veic saimniecisku darbību, – neatkarīgi no tā juridiskā statusa un finansēšanas veida. Tiesa ir atzinusi, ka visi subjekti, kurus (juridiski vai faktiski) kontrolē viens un tas pats subjekts, jāuzskata par vienu vienotu uzņēmumu."

([52]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris), ar ko Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV L 352, 23.12.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. *DB Cargo* gada zaudējumu kompensācija saskaņā ar peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu (1. pasākums)

(106) Vācija apgalvo, ka 1. pasākumā nav iesaistīti valsts līdzekļi, jo *DB Cargo* zaudējumus sedz no darījumdarbības peļņas, kas gūta *DB* grupas ietvaros. Lai privātos līdzekļus, piemēram, *DB* grupas darījumdarbības peļņu, varētu kvalificēt kā valsts līdzekļus, ir jāpierāda, ka šie līdzekļi pastāvīgi atrodas valsts kontrolē un tādējādi ir kompetento valsts iestāžu rīcībā ([54]). Šajā sakarā Vācija atsaucās arī uz Tiesas spriedumu ([55]) attiecībā uz Komisijas Lēmumu (ES) 2016/1208 ([56]).

(107) Turklāt Vācija apgalvo, ka lēmums segt *DB Cargo* zaudējumus nav attiecināms uz valsti, lai gan valsts piedalījās PZNL noslēgšanā, izmantojot attiecīgos balsojumus pilnsapulcē, kas ļāva noslēgt PZNL. Vācija uzskata, ka attiecināmības noteikšanai izmantotie kritēriji šajā gadījumā nav izpildīti. Šajā sakarā Vācija sīkāk izklāsta savus argumentus, kas aprakstīti lēmuma par procedūras sākšanu 65. apsvērumā:

a) *DB AG* saskaņā ar privāttiesībām ir akciju sabiedrība (tālāk tekstā – "*Aktiengesellschaft*"), kas ir darījumdarbības organizācijas forma, kura piešķir vadībai (un uzraudzības padomei) brīvību un neatkarību no akcionāru norādījumiem (pilnsapulcei nav iespējas dot norādījumus direktoru padomes locekļiem vai uzraudzības padomes locekļiem). Tādējādi valsts nekontrolē *DB AG* vadības lēmumus, kurus pieņem direktoru padome. Direktoru padomē nav valdības pārstāvju. Turklāt uzraudzības padomē tikai daži no tās 20 locekļiem ir valdības pārstāvji (trīs locekļi gan pašlaik, gan PZNL parakstīšanas laikā). Turklāt *DB Cargo* direktoru padomē nebija valdības pārstāvju, un *DB Cargo* uzraudzības padomē bija tikai divi valdības pārstāvji (viens no Federālās digitālo lietu un transporta ministrijas un viens no Federālās ekonomikas un klimata politikas ministrijas). Vienīgais *DB Cargo* akcionārs pilnsapulcē bija *DB AG*.

b) Šādu līgumu noslēgšana, ko reglamentē *Aktiengesetz*, ir ierasta prakse privāttiesību sabiedrību grupās. *DB AG* ievēroja korporāciju standarta praksi.

c) Lai gan Vācija piekrīt, ka federālās valdības pārstāvis *DB AG* pilnsapulcē ir devis piekrišanu PZNL noslēgšanai ar *DB Cargo*, Vācija apgalvo, ka tas nav pamats lēmuma pieņemšanu piedēvēt valstij. Apstiprinot PZNL noslēgšanu pilnsapulcē, federālās valdības pārstāvis rīkojās tikai kā akcionārs saskaņā ar *AktG* tāpat, kā to dara privātas korporācijas (*AktG* 293. pants). Turklāt valsts piekrišana kādam pasākumam pati par sevi nevar būt par pamatu attiecināmībai. Pretējā gadījumā jebkura situācija, kurā valsts apstiprina kādu tiesisku darījumu, padarītu to par "valsts" pasākumu. Attiecināmību var konstatēt tikai tad, ja valsts iestādes ir proaktīvi iesaistītas šā pasākuma pieņemšanā vai to ir noteikušas.

d) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Komisija lietā, kas attiecas uz *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (*EMEF*), ir apstiprinājusi viedokli, ka ne visi pasākumi, ko publisks uzņēmums veicis par labu savai meitassabiedrībai, ir attiecināmi uz valsti ([57]). Šī lieta cita starpā attiecās uz kapitāla iepludināšanu, garantijām, aizņēmumiem grupas ietvaros un piegādes un pakalpojumu līgumiem starp Portugāles valsts dzelzceļa uzņēmumu *Comboios de Portugal* (*CP*) un tam pilnībā piederošo meitassabiedrību *EMEF*.

([54]) Tiesas spriedumi, 2020. gada 10. decembris, C-160/19 P, *Commune di Milano* / Komisija, ECLI:EU:C:2020:1012, 30. punkts, un 2019. gada 28. marts, Vācija/Komisija, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, 58. punkts.

([55]) Tiesas spriedums, 2021. gada 2. marts, Komisija / Itālija u. c., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Komisijas Lēmums (ES) 2016/1208 (2015. gada 23. decembris) par valsts atbalstu, ko Itālija piešķīrusi bankai *Tercas* (lieta SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (OV L 203, 28.7.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Komisijas Lēmums (ES) 2021/2182 (2020. gada 6. marts), SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) – *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.* (*EMEF*) atbalsta pasākumi (OV L 444, 10.12.2021., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Turklāt attiecināmība uz valsti, pamatojoties uz pilnsapulces lēmumu, prasītu, lai valsts būtu varējusi novērst pasākumu apstiprinājuma neesības dēļ ([58]), bet tas tā nav. Pat ja PZNL nebūtu noslēgts, *DB AG* būtu varējusi nodot gan peļņu, gan zaudējumus. Peļņu varēja nodot *DB AG*, pamatojoties uz vienkāršu *DB Cargo* akcionāra lēmumu. *DB Cargo* zaudējumus jebkurā laikā varētu kompensēt *DB AG* ar papildu pašu kapitāla iepludināšanu, piemēram, veicot iemaksas kapitāla rezervē. Šādi *DB AG* pasākumi neietvertu valsti, bet būtu tikai grupas iekšējie pasākumi. Tas vēl jo vairāk attiecas uz individuālām zaudējumu kompensācijām, pamatojoties uz PZNL. Tas ir tāpēc, ka tās notika bez valsts iesaistīšanās. Tās tika veiktas automātiski saskaņā ar *AktG* 302. panta juridiskajām prasībām un neatkarīgi no atsevišķiem lēmumiem.

f) Par attiecināmību neliecina arī juridiskais pienākums, kas noteikts Federālā budžeta kodeksa (“*Bundeshaushaltsordnung*” – *BHO*) 65. panta 2. punktā saistībā ar 65. panta 3. punktu (sk. (..). apsvērumu), uz kura pamata valstij bija jāpiekrīt PZNL noslēgšanai, jo *BHO* noteikumi attiecas uz “izmaiņām federālās valdības ietekmē” (“*Änderung des Einflusses des Bundes*”) un tādējādi tikai uz to līguma daļu, kas attiecas uz kontroli, nevis uz daļu, kas attiecas uz peļņas un zaudējumu automātisku nodošanu. Šajā kontekstā Vācija arī paskaidro, ka kontroles līgumi un peļņas un zaudējumu nodošanas līgumi, lai gan bieži vien apvienoti vienā līgumā, kā tas bija *DB Cargo* gadījumā, ir divi dažādi līgumu veidi. Jebkurā gadījumā šī prasība nav juridiski saistoša neatkarīga valsts apstiprinājuma prasība valstij piederošam uzņēmumam, šajā gadījumā *DB AG*.

g) Veids, kādā valsts pārrauga *DB AG*, nav līdzvērtīgs publisko iestāžu veiktās pārraudzības pakāpei pār *DB AG*, kas būtu būtiska kā norāde par attiecināmību. Neviena no publiskajām iestādēm neveic *DB AG* un tās meitassabiedrību pārvaldības administratīvu uzraudzību, konkrēti:

a) Federālā dzelzceļa biroja (*Eisenbahn-Bundesamt* – *EBA*) darbība ir saistīta ar īpašiem plānošanas apstiprināšanas, transportlīdzekļu apstiprināšanas un ar drošību saistītiem uzdevumiem. Turklāt *EBA* darbības attiecas arī uz privātiem dzelzceļa uzņēmumiem.

b) Federālā tīkla aģentūra (“*Bundesnetzagentur*” – *BNetzA*) kā kompetentā regulatīvā iestāde uzrauga gan federālo, gan nefederālo dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumu atbilstību dzelzceļa regulatīvajām prasībām.

c) Federālās revīzijas palātas (“*Bundesrechnungshof*”) darbība ir saistīta ar federālo valdību un tās budžeta un ekonomikas pārvaldību (arī tās darbībām, ja federālajai valdībai pieder kapitāldaļas privāttiesību sabiedrībās).

d) Federālā digitālo lietu un transporta ministrija neveic *DB AG* un tā meitassabiedrību “darījumdarbības pārvaldības” administratīvo uzraudzību. Ministrija vada un ir atbildīga par to specializēto departamentu darbu, kas federālajā valdībā atbild par transporta politiku. Federālā valdība rīkojas kā akcionāre, pārvaldot Federālās digitālo lietu un transporta ministrijas kapitāldaļas. Tas ietver tiesību un pienākumu īstenošanu kā (privātam) akcionāram.

e) Bundestāgs kā likumdevēja iestāde neveic *DB AG* administratīvo uzraudzību. Tā veiktā uzraudzība, tāpat kā tā komiteju darbs, attiecas uz federālās valdības darbībām.

(108) Turklāt dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības “stratēģiskā nozīme” “transporta politikā” nepamato konstatējumu par attiecināmību, jo PZNL noslēgšana neveicināja politikas mērķu īstenošanu vai likuma īstenošanu. Šādu konstatējumu nevar pamatot arī ar PZNL ekonomisko nozīmi.

(109) Visbeidzot, neļaujot *DB AG* kā valstij piederošam uzņēmumam izmantot instrumentu, ko plaši izmanto arī privāti uzņēmumi, tiktu diskriminēti valstij piederoši uzņēmumi salīdzinājumā ar privātiem uzņēmumiem, un tas ir pretrunā LESD 345. pantā noteiktajam neitralitātes principam.

([58]) Tiesas spriedums, 1988. gada 2. februāris, *Van der Kooy* u. c. / Komisija, C-67/85, C-68/85 un C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 36. punkts.

(110) Turklāt Vācija apgalvo, ka PZNL nesniedz ekonomiskas priekšrocības.

(111) PZNL ir izplatīts uzņēmumu grupu struktūras elements. PZNL noslēgšana un to īstenošana ir normāla rīcība tirgū. PZNL ir Vācijā izplatīts veids, kā uzņēmumu grupas, jo īpaši privātās sabiedrības, veido *Vertragskonzern* ([59]). Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju PZNL regulāri izmanto Vācijas akciju indeksā (*Deutscher Aktienindex* jeb *DAX*) iekļautie uzņēmumi. Arī oficiālā uzņēmumu ienākuma nodokļa statistika liecina, ka PZNL Vācijā ir izplatīts un plaši izmantots līgumu veids. Saskaņā ar oficiālo statistiku 2017. gada taksācijas periodā grupas ([60]) veidoja gandrīz 50 % no kopējiem uzņēmumu ienākuma nodokļa ieņēmumiem. Turklāt Vācija norāda uz PZNL ietekmi uz nodokļiem (sk. 43. apsvērumu).

(112) Turklāt Vācija atkārtoti uzsver, ka PZNL ekonomisko ietekmi, t. i., peļņas un zaudējumu nodošanu, varētu panākt arī bez PZNL.

(113) Papildus tam Vācija atsaucas uz *DB* grupas ietvaros veikto gada finanšu plānošanu (vidēja termiņa plāni ir daļa no šīs plānošanas). *DB AG* sagaidāmie rezultāti attiecībā uz grupas sabiedrībām tiek noteikti plānošanas kārtās. *DB AG* konkrētās rentabilitātes prognozes attiecībā uz grupas sabiedrībām – un līdz ar to arī *DB Cargo* – var skatīt, piemēram, šādi:

a) *DB AG* nosaka peļņas mērķrādītāju visām jaunajām grupas sabiedrību investīcijām, kas pārsniedz tirgus kapitāla izmaksas.

b) Grupas sabiedrību direktoru padomes locekļu atalgojuma līmenis ir atkarīgs no attiecīgās sabiedrības darbības rezultātiem. Šie rezultāti ietver gan īstermiņa, gan ilgtermiņa sniegumu.

c) Ja grupas sabiedrības nesasniedz *DB AG* paredzētos rentabilitātes mērķrādītājus, *DB AG* var arī izmantot iespēju nomainīt augstākā līmeņa vadītājus.

d) Šīs stratēģijas īstenošana ir iespējama, tieši pateicoties PZNL kontroles elementam.

(114) Vācija arī apgalvo, ka PZNL neizbeigšana, uz ko ticis norādīts, nav atbalsts, jo līguma neizbeigšana nav uzskatāma par darbību, un tāpēc nav "faktiski īstenota pasākuma" ([61]). Šā iemesla dēļ PZNL atbalsta rakstura novērtējumam ir jābalstās uz PZNL noslēgšanu.

(115) Ņemot vērā prognozes par ievērojamu situācijas uzlabošanos peļņas ziņā, Vācija apgalvo, ka privāts akcionārs, kas darbojas savās ilgtermiņa interesēs, būtu piekritis arī *DB Cargo* pagaidu zaudējumiem. Vācija norāda uz iepriekšēju lietu, kad Komisija nesaskatīja ekonomisku priekšrocību attiecīgajai sabiedrībai gadījumā, kad tās mātessabiedrība, pamatojoties uz PZNL, izmaksāja daudzgadu zaudējumu kompensāciju ([62]).

(116) Turklāt ir jāņem vērā tas, ka *DB* grupa iepriekš bija iepludinājusi kapitālu *DB Cargo* vai guvusi peļņu no *DB Cargo*. Privāts akcionārs, kas jau ir investējis kādā uzņēmumā, savu riska novērtējumu veic citādi nekā ieguldītājs bez esošas līdzdalības. Līdz ar to, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, ir jāņem vērā tas, ka mātessabiedrība iepriekš ir bijusi ekonomiski iesaistīta *DB Cargo*.

([59]) *Vertragskonzern*, t. i., uz līgumiem balstītā grupā, kontroles līgums nosaka kontrolējošās sabiedrības tiesības izdot norādījumus kontrolētajai sabiedrībai.

([60]) Grupas (*Organschaften*), kā tās definētas Vācijas nodokļu tiesību aktos.

([61]) Sk. Tiesas 2012. gada 6. jūnija spriedumu, *EDF*/Komisija, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, 83. punkts.

([62]) Komisijas Lēmums (ES) 2015/506 (2014. gada 20. februāris) par Vācijas pasākumiem, kas veikti uzņēmumam *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* un dažādām aviosabiedrībām – SA.15376 (C 27/07, ex NN 29/07) (OV L 89, 1.4.2015., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Piedevām saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju privāts uzņēmējs arī būtu kompensējis *DB Cargo* zaudējumus. Tas ir tāpēc, ka vidēja termiņa plānošanas rezultāti katrā gadījumā ļāva sagaidīt, ka *DB Cargo* vidējā un ilgtermiņā atjaunos rentabilitāti (sk. 55. apsvērumu). Prognozes vienmēr ir balstītas uz derīgiem un pamatotiem tirgus un darījumdarbības attīstības novērtējumiem (sk. 55. apsvērumu). Turklāt *DB Cargo* 2006., 2007. un 2008. gadā vien bija guvusi peļņu vairāk nekā pusmiljarda euro apmērā un pārskaitījusi to *DB AG*.

(118) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju ir vairāki iemesli, kāpēc ekonomiskā situācija vēl nav uzlabojusies, kā gaidīts. Tie cita starpā ir šādi:

a) kopš 2010. gada tirgus izaugsme dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū ir bijusi ievērojami mazāka nekā iepriekšējā desmitgadē, un tas ir pretēji *DB Cargo* un ārējo ekspertu sākotnējām gaidām;

b) tajā pašā laikā norises tirgū bija daudz svārstīgākas;

c) 21. gadsimta otrajā desmitgadē vēl vairāk pastiprinājās kravu pārvadājumu strukturālo pārmaiņu ietekme. Rezultātā klienti no nozarēm, kas tradicionāli bijušas peļņas avots dzelzceļa kravu pārvadājumiem (ogles, rūdas, minerāleļļa, tērauds), pakāpeniski veidoja arvien mazāku daļu pārvadāto kravu struktūrā;

d) *DB Cargo* faktoru izmaksas tajā pašā laikposmā ievērojami palielinājās, arī spēcīgo arodbiedrību prasību dēļ attiecībā uz algām;

e) Papildus konkurences izraisītiem pārvadātā apjoma samazinājumiem *DB Cargo* zaudēja vai nespēja iegūt kravu apjomus arī nepietiekamas pakalpojumu kvalitātes dēļ.

(119) Turklāt *DB Cargo* pēdējos gados uzsāka daudzas programmas, lai panāktu ilgtspējīgu rentabilitātes uzlabošanos (dažas no šīm programmām ir minētas 57. apsvērumā).

(120) Vācija arī apgalvo, ka tam, ka vidēja termiņa plānu peļņas prognozes neīstenojās paredzētajā laikposmā vai apjomā, principā nav nozīmes, jo vienīgais izšķirošais faktors pārbaudē ir *ex ante* novērtējums, pamatojoties uz pieejamo informāciju un paredzamajām norisēm laikā, kad tika pieņemts attiecīgais pasākums.

(121) Attiecībā uz *ex ante* rentabilitātes analīzēm Vācija norāda, ka rentabilitātes analīzes vai darījumdarbības plāna sagatavošana saistībā ar PZNL nav ierasta prakse. Tā vietā darījumdarbības ienesīgumu tiecas nodrošināt ar *DB AG* un *DB Cargo* darbību pastāvīgas koordinācijas procesiem.

(122) Turklāt Vācija apgalvo, ka no *EDF* judikatūras neizriet prasība sagatavot rentabilitātes analīzes vai darījumdarbības plānus, jo i) *EDF* lieta attiecās uz kapitāla iepludināšanu un ii) tā attiecas uz jautājumu par to, vai īstenotais pasākums ir attiecināms uz valsti, kas rīkojas kā akcionāre ([63]).

(123) Papildus tam oficiālās izmeklēšanas laikā Vācija iesniedza divus ekonomiskos ziņojumus par PZNL atbilstību privāta tirgus dalībnieka rīcībai. Ziņojumus, kas iesniegti 2023. gada 8. jūnijā ("pirmais *E.CA* ziņojums") un 2023. gada 28. augustā ("otrais *E.CA* ziņojums"), sagatavoja neatkarīgs ekonomikas konsultāciju uzņēmums *E.CA Economics*. Abiem ziņojumiem bija *ex ante* perspektīva, lai gan tie tika sagatavoti procedūras vajadzībām pēc laikposma, uz kuru attiecas izmeklēšana.

([63]) Sk. Tiesas 2012. gada 6. jūnija spriedumu, *EDF*/Komisija, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, 81. punkts.

(124) Pirmajā *E.CA* ziņojumā ir ietverts Vācijas izmeklēšanas laikā sniegto pierādījumu kvalitatīvs novērtējums. Tajā ir minēta i) PZNL plašā izplatība, ii) šādu līgumu priekšrocības (kontrole, fiskālā vienotība), iii) grupas mēroga finanšu plānošanas esība, tajā skaitā *DB Cargo* darbības mērķrādītāju noteikšana, iv) vidēja termiņa plāni kā plānošanas instruments, kas atspoguļo peļņas prognozes (arī detalizēts plānu satura apraksts), v) piemēri novirzēm starp plānoto peļņu un faktiskajiem zaudējumiem un vi) atsauce uz iespējamiem zaudējumiem hipotētiskajā scenārijā (atsauce uz zaudējumiem, kas rastos, pārtraucot darījumdarbību *SWL* segmentā). Kopumā ziņojumā secināts, ka Vācijas izmeklēšanas laikā sniegtie pierādījumi liecina, ka *DB Cargo* ir rīkojusies kā tirgus ekonomikas dalībnieks.

(125) Otrais *E.CA* ziņojums ietver:

a) *ex post* kvantitatīvu novērtējumu par laikposmu no 2017. gada līdz Covid-19 pandēmijai. Novērtējuma pamatā ir hipotētisks salīdzinājums, raugoties no 2017. gada *ex ante* perspektīvas; tajā salīdzināta *DB Cargo* vidēja termiņa prognoze (2018.–2022. g.) ar alternatīvu scenāriju, kurā tiek pārtraukta darījumdarbība zaudējumus nesošajā *SWL* segmentā. Pieņēmumi par alternatīvo scenāriju ir balstīti uz *SWL* pētījumu. Pārbaudes vajadzībām 2017. gada vidēja termiņa plāna finanšu dati un *SWL* pētījumā modelētais segmenta pamešanas scenārijs tika pārvērsti naudas plūsmās;

b) attiecībā uz laikposmu no 2020. gada (pandēmijas) līdz pārveides plāna izstrādei (sk. 175. un turpmākos apsvērumus) – kvalitatīvu analīzi par *DB AG* un *DB Cargo* rīcības (mainīgo tirgus apstākļu kontekstā) atbilstību salīdzināmā situācijā esoša privāta tirgus dalībnieka rīcībai.

(126) Lai salīdzinātu pamatscenāriju (2017. gada vidēja termiņa plāns) un hipotētisko scenāriju (iziešana no *SWL* segmenta), tika izmantotas brīvo naudas plūsmu uz uzņēmumu (*FCFF*) rādītājs, tātad *FCFF* uz *DB AG* pēc nodokļu nomaksas. Atzītās nodokļu ietekmes pamatā ir *EBT* rezultāts saskaņā ar SFPS, un uz to attiecas pieņēmums, ka 50 % zaudējumus var atzīt par zaudējumu pārnešanu ar 30 % nodokļa likmi, un pozitīviem rezultātiem, kas izriet no zaudējumu pārnešanas ar faktisko nodokļa likmi aptuveni 12 % apmērā attiecīgajā finanšu gadā. Attiecībā uz hipotētisko scenāriju, kura pamatā ir *SWL* pētījums, tā kā pētījums tika pasūtīts 2019. gadā, scenārijs bija jāpārceļ par diviem gadiem atpakaļ, t. i., uz 2017. gadu. Turklāt, tā kā *SWL* pētījuma pamatā bija neto ienākumi, finansiālā ietekme tika pārveidota par *FCFF*.

(127) Lai salīdzinātu abus scenārijus, naudas plūsmas tika diskontētas līdz 2017. gadam, izmantojot *WACC* likmi 6,0 % pēc nodokļu nomaksas (kā parādīts *DB* konsolidētajā 2017. gada pārskatā), kā parādīts 9. tabulā, kurā sniegts rādītāju salīdzinājums.

*9. tabula*

**Pamatscenārija un alternatīvo scenāriju finanšu rezultātu salīdzinājums (*FCFF*)**

*(miljonos EUR)*

| | 2018.–2022. g. | No 2023. g. | No 2018. g. |
|---|---|---|---|
| Pamatscenārijs | (..) | (..) | (..) |
| Alternatīvais scenārijs | (..) | (..) | (..) |
| Delta koeficients | (..) | (..) | (..) |
| *WACC* | (..) | | |
| Pieauguma temps | (..) | | |

*Avots:* *otrais* E.CA *ziņojums, ko iesniegusi Vācija*.

(128) Pamatojoties uz salīdzinājuma rezultātu, ziņojumā secināts, ka *DB AG* un *DB Cargo* rīcību attiecībā uz darījumdarbības turpināšanu *SWL* segmentā saskaņā ar vidēja termiņa plānu un alternatīvā scenārija pieņēmumiem var klasificēt kā atbilstošu līdzīgā situācijā esoša privāta tirgus dalībnieka rīcībai. Ziņojumā ir iekļauti arī četri jutīguma scenāriji: i) tendenču izmaiņas laika variācija pamatscenārijā, ii) apjomradītu ietaupījumu samazinājums starp *SWL* un citiem segmentiem, iii) paredzamā cenu pieauguma samazināšanās un iv) atlaižamo darbinieku darbā iekārtošanas perioda izmaiņas. Nevienā no jutīguma scenārijiem alternatīvais scenārijs nebūtu ekonomiski izdevīgāks nekā pamatscenārijs.

(129) Attiecībā uz Covid-19 pandēmijas perioda (un laikposma pēc tā) kvalitatīvo novērtējumu (t. i., sākot ar 2020. gadu) ziņojumā ir atgādināts par izmaiņām *DB Cargo* pārvaldībā un stratēģijā 2020. gadā (izaugsmes stratēģija "Spēcīgs *Cargo*"). Tajā arī atgādināts, ka stratēģija ir bijusi neveiksmīga. Turklāt ziņojumā paskaidrots, ka, lai gan savā 2021. gada vidēja termiņa plānā *DB Cargo* jau bija pieņēmusi, ka pastāv vairāk nekā 70 % varbūtība attiecībā uz šādiem galvenajiem riskiem, kuri saistīti ar i) pieprasījuma samazināšanos, kas saistīta ar punktualitātes prasību ievērošanu, ii) pieprasījuma samazināšanos ar pandēmiju saistītā pieaugošā pusvadītāju trūkuma dēļ un iii) streiku ilgtermiņa ietekmi uz klientu lojalitāti, 2021. gadā sākotnēji netika veiktas nopietnas stratēģiskā attīstības virziena izmaiņas. Tomēr ziņojumā apgalvots, ka, ņemot vērā augsto plānošanas nenoteiktības pakāpi, kad vadība reaģēja uz negatīvo darījumdarbības attīstību 2022. gadā, pasūtot pārveides plānu, šāda rīcība atbilda tam, kā būtu rīkojies līdzīgā situācijā esošs privāts tirgus dalībnieks.

(130) Vācija arī iesniedza argumentus saistībā ar iemesliem, kāpēc *DB Cargo* nesamazināja darījumdarbības apjomu *SWL* segmentā, bet paļāvās uz turpmāku valsts atbalstu *SWL* darbībām. Vācija uzskata, ka Vācijas valdības 2018. gada koalīcijas nolīgumā ("*Koalitionsvertrag*") ir skaidri noteikti mērķi stiprināt dzelzceļa kravu pārvadājumu vispārējo konkurētspēju salīdzinājumā ar autotransportu un veicināt vienvagona kravu pārvadājumu dzīvotspēju. Turklāt faktiskie notikumi liecina, ka cerības uz lielāku valsts atbalstu *SWL* segmentam bija pamatotas, jo Vācija 2023. gadā nolēma ieviest īpašu *SWL* valsts atbalsta shēmu ([64]).

4.1.1.2. Cenu noteikšana grupas iekšējiem pakalpojumiem ("2. pasākums")

(131) Vācija norāda, ka 2. pasākums nav skaidri definēts, jo termins "grupas iekšējie pakalpojumi" ir neskaidrs, proti, tas varētu ietvert visus grupas iekšējos pakalpojumus, ko sniedz *DB* grupas ietvaros, arī pakalpojumus, ko sniedz citiem uzņēmumiem, kas nav *DB Cargo*, un pakalpojumus, ko sniedz citi uzņēmumi.

(132) To pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 106. apsvērumā, Vācija apgalvo, ka šajā pasākumā nav iesaistīti valsts līdzekļi, jo grupas iekšējo pakalpojumu sniegšana ir *DB AG* iekšējs process un tiek finansēta no pašas *DB AG* darījumdarbības resursiem.

(133) Turklāt lēmums izveidot un sniegt šādus pakalpojumus nav attiecināms uz valsti. Pakalpojumu izveidē nebija iesaistīti valsts pārstāvji, jo tas bija *DB AG* direktoru padomes organizatorisks akts, kas bija tikai sabiedrības iekšējs pasākums.

(134) Papildus tam Vācija apgalvo, ka valsts pārstāvji nav iesaistīti konkrētu lēmumu pieņemšanā par grupas iekšējo pakalpojumu sniegšanu. Šajā ziņā ir jānošķir arī pakalpojumu funkcionālās struktūras un grupas funkcionālās struktūras:

a) *DB* grupā atkarībā no attiecīgā līguma finansiālā apjoma lēmumus pieņem (tajā skaitā izstrādā noteikumus) tikai attiecīgo sabiedrību kompetentie hierarhijas līmeņi. Tāpēc grupas iekšējie pakalpojumu līgumi ir balstīti uz vadības lēmumiem. *DB AG* akcionārs nepiedalās šo lēmumu pieņemšanā ne tieši ar pilnsapulces starpniecību, ne ar uzraudzības padomes starpniecību.

([64]) Apstiprināts ar Komisijas 2024. gada 21. maija Lēmumu C(2024) 3488 final lietā SA.108800 (2024/N) – Atbalsts dzelzceļa kravu pārvadājumiem (vienvagona kravu un vagonu grupu transporta vilcieniem) (OV C, C/2024/3976, 25.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Attiecībā uz grupas funkcionālo struktūru sniegumu jau no paša sākuma nav noslēgti pakalpojumu līmeņa līgumi. Tāpēc nav arī konkrēta saistoša faktora valsts pārstāvju iesaistei visos uzņēmuma lēmumos par grupas funkcionālo struktūru sniegumu. Attiecīgu pakalpojumu līmeņa līgumu trūkums ļauj skaidrāk izprast grupas funkcionālo struktūru būtību. Tās galvenokārt attiecas uz grupas vadību, bet ne uz grupā ietilpstošajām sabiedrībām.

(135) Turklāt Vācija norāda uz 107. apsvērumā izklāstītajiem argumentiem par 1. pasākuma attiecināmību uz valsti, lai arī argumentētu, ka uz valsti nav attiecināms arī 2. pasākums.

(136) Vācija arī apgalvo, ka grupas iekšējo pakalpojumu sniegšana nesniedz ekonomisku priekšrocību *DB Cargo*. Tā kā Vācija nošķir pakalpojumu funkcionālās struktūras no grupas funkcionālajām struktūrām, Vācija arī sniedz atsevišķus argumentus par ekonomiskas priekšrocības neesību. Tomēr Vācija vispirms paskaidro, ka pakalpojumu un grupas funkcionālo struktūru izveide un izpilde ir parasta rīcība tirgū. Šo funkcionālo struktūru centralizācija pārvaldītājsabiedrības līmenī rada ievērojamu sinerģiju, uzlabo procesu kvalitāti un atbalsta vienotu korporatīvo pārvaldību.

(137) Attiecībā uz īpašajiem nosacījumiem pakalpojumu un grupas funkcionālo struktūru darbībai *DB* grupā saistībā ar *DB Cargo* Vācija sniedz tālāk izklāstītos skaidrojumus.

a) Pakalpojumu funkcionālās struktūras izraksta rēķinus grupas sabiedrībām, pamatojoties uz pakalpojumu līmeņa līgumiem saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Attiecībā uz pakalpojumu funkcionālajām struktūrām *DB* grupa savā integrētajā ziņojumā skaidri apņemas rīkoties saskaņā ar tirgus nosacījumiem (nesaistītu pušu darījuma principu). *DB* integrētajā ziņojumā nav norāžu par to, ka *DB AG* sniegtu pakalpojumus, kas nav saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Turklāt, ņemot vērā darījumu lielo skaitu, būtu grūti vai vismaz nesamērīgi – ja nav pierādījumu par tādu cenu noteikšanu, kas nav tirgus cenas, – sīki izskaidrot visu atsevišķo grupas iekšējo pakalpojumu attiecību atbilstību tirgum.

b) Attiecībā uz grupas funkcionālajām struktūrām Vācija apgalvo, ka tās būtu jānošķir, jo lielākoties grupas funkcionālās struktūras kalpo grupai kopumā. Šajā ziņā grupas funkcionālās struktūras nesniedz nekādus pakalpojumus grupas sabiedrībām. Ciktāl dažas grupas funkcionālās struktūras apkalpo arī grupas sabiedrības, grupa tomēr nenosaka atsevišķas cenas attiecībā uz grupas sabiedrībām. Tomēr jebkuri grupas sabiedrību izmaksu ietaupījumi ir iekļauti grupas peļņas prognozēs attiecībā uz katru sabiedrību.

4.1.1.3. Izdevīgi nosacījumi *DB Treasury* piešķirto aizdevumu finansēšanai (“3. pasākums”)

(138) Attiecībā uz 3. pasākumu Vācija apgalvo, ka to pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 85. apsvērumā, *DB AG Treasury* aizdevumu piešķiršanā *DB Cargo* nav iesaistīti valsts līdzekļi.

(139) Turklāt saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju lēmums izveidot *DB AG Treasury* un atsevišķie lēmumi par atsevišķu aizdevumu piešķiršanu nav attiecināmi uz valsti, jo:

a) *DB AG Treasury* izveidē nebija iesaistīti valsts pārstāvji. Gluži pretēji, tas bija *DB AG* direktoru padomes organizatorisks akts, kas bija tikai sabiedrības iekšējs pasākums. Centralizētas kases izveide un pārvaldība ir vadības uzdevums.

b) Valsts amatpersonas arī nav iesaistītas atsevišķos lēmumos par *DB AG Treasury* piešķirtajiem aizdevumiem. Saskaņā ar *DB* grupas noteikumiem tikai *DB AG* Finanšu nodaļas finanšu un kases vadītājs lemj par aizņēmumiem grupas iekšienē.

(140) Turklāt Vācija norāda uz 107. apsvērumā izklāstītajiem argumentiem par 1. pasākuma attiecināmību uz valsti, lai papildus argumentētu, ka ne *DB AG Treasury* izveide, ne lēmumi par atsevišķiem aizdevumiem nav attiecināmi uz valsti.

(141) Vācija arī apgalvo, ka tas, ka *DB AG Treasury* piešķīra *DB Cargo* atsevišķus aizdevumus, nepiešķir *DB Cargo* ekonomisku priekšrocību turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

a) Centralizētas kases izveide atbilst parastai rīcībai tirgū sabiedrību grupās. Piemēram, centralizētas kases izmanto gandrīz visas rūpniecības un tirdzniecības nozares sabiedrības, kas ir pārstāvētas Vācijas akciju indeksā *DAX*. Arī *DB AG Treasury* īpašais modelis ir ierasta parādība tirgū. Arī citas grupas centralizētā kasē apvieno, piemēram, īstermiņa kredītlīniju iespējas, ko var izmantot kā daļu no naudas līdzekļu apvienošanas un/vai fiksētiem īstermiņa aizdevumiem, kā arī ilgtermiņa aizdevumu piešķiršanu grupas sabiedrībām.

b) Starp *DB AG* un *DB Cargo* noslēgto aizdevuma līgumu īpašie aizdevuma nosacījumi ir noteikti atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam atkarībā no tirgus, termiņa un riska. Proti:

(1) "atkarībā no tirgus" nozīmē, ka procentu likmju aprēķina pamatā ir attiecīgajā laikā kapitāla tirgū noteiktās procentu likmes. Pašreizējās procentu likmes iegūst no tādiem informācijas pakalpojumu sniedzējiem kā *Refinitiv* vai *Bloomberg*;

(2) "atkarībā no termiņa" nozīmē, ka ar ienesīguma līknes (piemēram, EUR mijmaiņas līknes) palīdzību katru atmaksu iekļauj vidējās svērtās procentu likmes aprēķinā ar attiecīgā termiņa procentu likmi;

(3) "atkarībā no riska" nozīmē, ka ienesīguma līknes procentu likmju prēmijas tiek diferencētas atkarībā no kredītspējas. Prēmijas parasti nosaka katru mēnesi un pēc lielām tirgus svārstībām, un tās iegūst no informācijas pakalpojumu sniedzēju "kredītlīknēm" (t. i., to uzņēmumu finansēšanas nosacījumiem, kuriem ir identisks kredītreitings).

(142) Attiecībā uz riska prēmiju *DB* grupas infrastruktūras sabiedrību kredītspējas prēmija būtībā atbilst *DB AG* kredītriska starpībai naudas un kapitāla tirgū (t. i., ņemot vērā federālās valdības īpašumtiesības). Kredītriska starpības uzņēmumiem, kas nav infrastruktūras uzņēmumi, ir augstākas, atspoguļojot uz koeficientu balstītu kredītnovērtējumu un kapitāla tirgū kotētās kredītriska starpības. Piemēram, ja attiecīgais uzņēmums ir valsts īpašumā, labumu no kredītreitinga paaugstināšanas gūst tikai infrastruktūras nozare (t. s. *Government Uplift*).

(143) *DB Cargo* negūst labumu no šāda kredītreitinga uzlabojuma. Labākajā gadījumā tas tiek novērtēts pēc tā "atsevišķā kredītprofila" (*stand-alone Credit Profile – SACP, Standard &Poor's*) vai "pamata kredītnovērtējuma" (*baseline credit assessment – BCA, Moody's*), kur īpašumtiesību struktūrai nav nozīmes. Sabiedrību grupās ir ierasta prakse grupēt sabiedrības kredītspējas kategorijās. Ja ir pieņemts PZNL, sabiedrības iedala grupas *SACP* vai *BCA* kredītspējas kategorijā. Ja ir spēkā esošs PZNL, banka savā kredītnovērtējuma gatavošanā ņem vērā arī mātessabiedrības kredītspēju.

(144) *DB Cargo* aizdevumi ir bez nodrošinājuma – tā ir ierasta prakse sabiedrību grupās. *DB AG* kā akcionāre darbojas gan kā kapitāla devējs, gan kā aizdevējs. Aizdevumu nodrošinājums sniegtu *DB AG* tikai formālu, bet ne papildu materiālu nodrošinājumu. Jebkurai nozīmīgai aktīvu pārdošanai būtu vajadzīgs *DB AG* iepriekšējs apstiprinājums.

(145) Vēl viens aspekts, kas liecina pret nodrošinājumu grupās, attiecas uz akcionāru aizdevumu stāvokli maksātnespējas gadījumā, proti, akcionāru aizdevumi ir pakārtoti visām citām prasījumu kategorijām, t. i., tiem ir viszemākā vieta pat pakārtoto prasījumu grupā.

(146) Turklāt, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, ir jāņem vērā, ka aizdevums ir darījums starp divām vienā grupā ietilpstošām sabiedrībām un ka tādējādi pastāv īpaši stratēģiski apsvērumi un sinerģiska ietekme.

4.1.1.4. *DB Cargo* nodarbināto civildienesta ierēdņu atalgojuma daļēja segšana, ko veic *BEV* (“4. pasākums”)

(147) Attiecībā uz 4. pasākumu Vācijas iesniegtajos apsvērumos galvenā uzmanība ir pievērsta selektīvās priekšrocības nosacījumam.

(148) Vācija apgalvo, ka jau no paša sākuma 4. pasākuma mērķis bija atbrīvot privātu sabiedrību (*DB AG*) no personāla izdevumu sloga, kas izriet no civildienesta ierēdņu īpašās struktūras un atalgojuma līmeņa. Vācija arī apgalvo, ka *DBGrG* 21. panta 1. un 23. punktā noteiktā principa “als-ob-Kosten” rezultātā *DB AG* sedz *BEV* izmaksas, kas ir vienādas ar izmaksām, kuras *DB AG* rastos, ja tā savus darbiniekus pieņemtu darbā, atrodot tos darba tirgū, nevis pieņemtu norīkotus ierēdņus. Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* visus maksājumus *DB AG* par tai piešķirtajiem darbiniekiem veica laikus ([65]), un sniedz vairākus piemērus par principa “als-ob-Kosten” praktisko īstenošanu *DB Cargo*, kā arī neatkarīga revidenta ziņojumus par izdevumiem, kas *DB AG* radušies, pierādot, ka izdevumu līmenis līgumdarbiniekam konkrētā profesionālā situācijā (vecums, kvalifikācija, atalgojuma grupa) atbilst izmaksu līmenim, kas jāatlīdzina *BEV* par norīkotajām amatpersonām līdzīgā profesionālajā situācijā ([66]).

(149) Vācija arī apgalvo, ka pasākums ir ierobežots gan laika, gan darbības jomas ziņā un attiecas uz pastāvīgi sarūkošu darba ņēmēju skaitu, un secina, ka pasākums nav valsts atbalsts, jo tas neatbrīvo *DB Cargo* no maksājumiem, kas parasti jāsedz uzņēmumam. Gluži pretēji, pasākums atbrīvo *DB Cargo* no pārmērīgām izmaksām, kas citiem privātiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nav jāsedz. To apstiprina fakts, ka *BEV* nodarbinātās amatpersonas tiek norīkotas ne tikai *DB AG*, bet arī citos uzņēmumos, kas konkurē ar *DB AG* meitassabiedrībām. Šādā situācijā *BEV* pārņem norīkoto amatpersonu izmaksas, kas pārsniedz tirgus cenu, pamatojoties uz atsevišķu līgumu, kurā iekļauts princips “als-ob-Kosten”.

(150) Visbeidzot, Vācija apgalvo, ka personāla regulējums, ko Vācija pieņēma pēc Vācijas dzelzceļa pārveides, atbilst arī tirgus ekonomikas dalībnieka principam. Federālā valdība rīkojās tāpat, kā to darītu tirgus ekonomikas dalībnieks, nosakot shēmu, saskaņā ar kuru apmācītie dzelzceļa ierēdņi, kas tika atlaisti no darba, tika izīrēti tirgū par tirgus cenu. Šī shēma ļāva valstij sadalīt šo augsti kvalificēto darba ņēmēju atalgojuma un pensiju slogu un ierobežot spiedienu uz valsts līdzekļiem (šajā gadījumā federālo budžetu).

(151) Pakārtoti Vācija norāda, ka 4. pasākums ir pastāvošs atbalsts un ka tas jebkurā gadījumā ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

4.1.1.5. Attiecīgie pasākumi kā *pastāvošs atbalsts*

(152) Vācija 2023. gada 17. maija un 26. septembra vēstulēs iesniedza alternatīvu argumentu, saskaņā ar kuru, ja lēmumā par procedūras sākšanu minētie pasākumi galu galā tiktu uzskatīti par valsts atbalstu, tie būtu jākvalificē kā pastāvošs atbalsts Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([67]) (“Procedūras regula”) 1. panta b) punkta nozīmē.

([65]) Šie maksājumi tika veikti *DB AG*, kas pēc tam naudu pārskaitīja *BEV*. Kā paskaidroja Vācijas iestādes, personāls tiek piešķirts *DB AG*, kas darbojas kā starpnieks. Attiecīgi *DB AG* personāla izmaksas par uz *DB AG* norīkotajiem ierēdņiem atlīdzina *BEV*, un *DB Cargo* neveic tiešus personāla izmaksu maksājumus *BEV* (sk. 80. apsvērumu).

([66]) Vācijas 2023. gada 23. oktobrī iesniegtā informācija.

([67]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Vācija uzsver, ka tas jo īpaši attiecas uz PZNL. Lai piemērotu jēdzienu "pastāvoša atbalsta grozījums" Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunkta kontekstā, būtu jāpiemēro princips, ka saturs ir svarīgāks par formu, kas nozīmē, ka tikai tālejošas esoša pasākuma satura izmaiņas var būt par pamatu pasākuma pārkvalificēšanai par jaunu atbalstu. Šajā saistībā Vācija atsaucas uz EBTA Uzraudzības iestādes ([68]) un Komisijas ([69]) praksi un norāda, ka kopš 1999. gada pastāv nepārtraukta identisku peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu ķēde, kas tieši vai netieši saista *DB AG* ar *DB Cargo* ar vienas vai divu papildu meitassabiedrību (*DB ML* un *Railion* ([70])) starpniecību. Vācija piebilst, ka peļņas un zaudējumu sadales principi, kas ir līdzīgi tiem, kuri ir PZNL pamatā, bija piemērojami jau laikposmā no 1994. gada, proti, no *DB AG* dibināšanas brīža līdz 1999. gadam, kad dažādas *DB AG* struktūrvienības tika apvienotas atsevišķās meitassabiedrībās un piesaistītas mātessabiedrībai, noslēdzot līgumus par peļņas un zaudējumu nodošanu.

(154) Vācija uzskata, ka tehniskās korekcijas, kas 2012. un 2016. gadā tika veiktas PZNL saistībā ar *DB* grupas reorganizāciju, neietekmēja minētā līguma saturu un tādējādi nav būtiskas saskaņā ar LESD 108. panta 1. punktu. Tas tā ir vēl jo vairāk tāpēc, ka *DB AG* pilnībā kontrolēja visas reorganizācijā iesaistītās sabiedrības un tādējādi tās bija viena un tā paša uzņēmuma daļa.

(155) Vācija arī apgalvo, ka Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunkta otrajā teikumā paredzētais izņēmums ([71]) šajā lietā nav piemērojams divu iemeslu dēļ. Pirmkārt, PZNL galvenais elements, proti, tas, ka mātessabiedrība pārņēma *DB Cargo* zaudējumus, pastāvēja agrākais kopš 1994. gada, lai gan ir atzīts, ka šis izņēmums nav piemērojams ar atpakaļejošu spēku situācijām, kas pastāvēja pirms šīs regulas stāšanās spēkā 1999. gadā ([72]). Otrkārt, Vācija apgalvo, ka šis izņēmums nevar pārsniegt LESD 108. panta noteikumus un radīt papildu "jauna atbalsta" lietu kategorijas. Šajā ziņā ir apšaubāms, ka Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunkta otrais teikums jebkādā veidā ir saderīgs ar primārajiem tiesību aktiem. Turklāt Vācija apgalvo, ka judikatūra šo izņēmumu attiecinātu tikai uz gadījumiem, kad bija paredzams, ka pēc tirgus liberalizācijas pasākums kļūs par atbalstu. Papildus tam šis noteikums būtu piemērojams tikai gadījumos, kad saskaņā ar Savienības tiesību aktiem kāda darbība ir atvērta konkurencei konkrētā termiņā, ko var noteikt iepriekš. Tāpēc tas nebūtu piemērojams kravu pārvadājumu tirgus liberalizācijas gadījumā, kad tirgus atvēršanu ilgā laikposmā (no 2003. līdz 2007. gadam) veicināja daudzi dažādi pasākumi valstu un Eiropas līmenī.

(156) Vācija uzskata, ka gadījumā, ja PZNL tiktu kvalificēts kā pastāvošs atbalsts, Komisijai būtu jāizbeidz oficiālā izmeklēšanas procedūra. Tā kā PZNL ir atsevišķs atbalsts, nevis shēma, Komisija nevarētu ierosināt un īstenot attiecīgus pasākumus saskaņā ar Procedūras regulas VI nodaļu, kas reglamentē procedūru attiecībā uz pastāvošām atbalsta shēmām.

([68]) EBTA Uzraudzības iestāde, 2023. gada 31. maija Lēmums Nr. 082/23/COL sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru attiecībā uz SPS līgumiem par dzelzceļa pasažieriem Norvēģijā, 182. un turpmākie punkti un 250. un turpmākie punkti.

([69]) Vācija it īpaši atsaucas uz Komisijas 2014. gada 20. oktobra lēmumu lietā SA.30481 – Nelikumīgs valsts atbalsts *Agence France-Press* (*AFP*) (OV C 20, 19.1.2018., 1. lpp.), 2007. gada 24. aprīļa lēmumu lietā SA.18957 – Sabiedrisko raidorganizāciju finansēšana Vācijā, 196. apsvērums (OV C 185, 8.8.2007., 1. lpp.), un 2008. gada 27. februāra lēmumu lietā SA.21395 – *TRT* finansēšana, 118. apsvērums (OV C 143, 10.6.2008., 1. lpp.).

([70]) Vācija paskaidro, ka *Railion* tika izveidots kā instruments, lai *DB Cargo* varētu piekļūt Eiropas partneru dzelzceļiem.

([71]) Saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunktu "pastāvošs" atbalsts ir atbalsts, ko uzskata par pastāvošu atbalstu, jo ir iespējams konstatēt, ka tā ieviešanas laikā tas nav bijis atbalsts, bet pēc tam iekšējā tirgus attīstības dēļ – dalībvalstij neieviešot izmaiņas – tas kļuvis par atbalstu. Ja daži pasākumi kļūst par atbalstu tādēļ, ka Savienības tiesību akti nosaka kādas darbības liberalizāciju, tad pēc datuma, kas noteikts liberalizācijai, šādus pasākumus neuzskata par pastāvošu atbalstu.

([72]) Vācija atsaucas uz Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Apsvērumi par ieinteresēto personu piezīmēm*

4.1.2.1. Vācijas apsvērumi par *ERFA* piezīmēm

(157) Vācija apgalvo, ka *ERFA* apsvērumi apstiprina, ka Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē valda liela konkurence un ka pēdējos gados privātie konkurenti ir pastāvīgi palielinājuši savas tirgus daļas. Šie apsvērumi atspēko sūdzības iesniedzēja apgalvojumus par attiecīgo pasākumu pret konkurenci vērsto ietekmi. Vācija piebilst, ka no LESD 345. panta, kurā ir aizliegta uzņēmumu diskriminācija, pamatojoties uz īpašumtiesību kritēriju (publisks/privāts), izriet, ka valsts atbalsta noteikumu īstenošanas rezultātā nevar *de facto* aizliegt grupas iekšējo attiecību organizēšanas instrumentus (peļņas un zaudējumu nodošanas līgumi, pakalpojumu vai aizdevumu sniegšana grupas iekšienē), kas attiektos tikai uz publiskiem uzņēmumiem.

4.1.2.2. Vācijas apsvērums par sūdzības iesniedzēja piezīmēm

(158) Vācija ievēro sūdzības iesniedzēja apsvērumu struktūru un attiecībā uz nosacījumu par valsts līdzekļu izmantošanu norāda, ka 1.–3. pasākums ietver *DB* grupas darījumdarbības ieņēmumu izmantošanu, kas nav valsts līdzekļi. Komercuzņēmuma, kas dibināts saskaņā ar privāttiesībām, darījumdarbības ieņēmumus nevar kvalificēt kā valsts līdzekļus, pamatojoties tikai uz valsts kā akcionāra statusu. Ir jāpierāda, ka valsts, īstenojot savu dominējošo ietekmi, var kontrolēt līdzekļu izmantošanu ([73]). Vācija atkārto savu argumentu, kura pamatā ir LESD 345. pants (sk. 105. apsvērumu).

(159) Saistībā ar attiecināmību Vācija atzīst, ka PZNL izveidi apstiprināja federālās valdības pārstāvis *DB AG* pilnsapulcē. Tomēr ar to vien, ka valsts piekrīt kādam pasākuma, nepietiek, lai konstatētu attiecināmību saskaņā ar LESD 107. pantu ([74]), jo judikatūrā ir noteikts, ka ir jāpierāda, ka valsts iestādes ir aktīvi iesaistījušās pasākuma pieņemšanā vai ka tās ir noteikušas uzņēmumam pasākumu vai uzdevušas tam rīkoties kādā konkrētā veidā ([75]). Turklāt attiecināmību nevar noteikt, pamatojoties uz to, ka uzraudzības padome ir apstiprinājusi *DB AG* gada pārskatus un konsolidētos gada pārskatus, ņemot vērā, ka i) šāda apstiprināšana neietver nekādu vienošanos par zaudējumu kompensēšanu un ii) valdības pārstāvība uzraudzības padomē ir pārāk maza, lai reāli ietekmētu šīs struktūras lēmumus.

(160) Attiecībā uz 2. un 3. pasākumu Vācija atkārtoti uzsver, ka šo pasākumu attiecināmību uz valsti nevar pamatot tikai ar to, ka valstij pieder 100 % *DB AG* kapitāldaļu. Vācija apgalvo, ka šo pasākumu pieņemšanā nebija iesaistīts neviens valsts pārstāvis. Konkrētāk, saskaņā ar *DB AG* statūtiem un *DB AG* uzraudzības padomes reglamentu tādi pasākumi kā 2. un 3. pasākums nav jāapstiprina, un faktiski uzraudzības padome tos neapstiprināja.

(161) Vācija piebilst, ka no sūdzības iesniedzēja uzskaitītajiem faktoriem nevar secināt, ka 2. un 3. pasākums ir attiecināms. Pirmkārt, apgalvojums, ka Vācijas valsts ir tikai finansiāli ieinteresēta saņemt dividendes no *DB* grupas, nenorāda uz valsts iesaistīšanos abos pasākumos. Akcionāra finansiālās intereses judikatūrā nekad nav minētas kā būtisks kritērijs attiecināmībai, un tas ir pareizi, jo citādi tas nozīmētu, ka jebkurš lēmums, ko pieņēmušas korporatīvas struktūras, būtu attiecināms uz valsti, jo jebkurš lēmums var ietekmēt akcionāra finanšu intereses.

([73]) Tiesas spriedumi, 2002. gada 16. maijs, Francija/Komisija (*Stardust*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 2004. gada 29. aprīlis, Grieķija/Komisija, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, un 2003. gada 8. maijs, Itālija un *SIM 2 Multimedia* / Komisija, C-328/00 un C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Tiesas spriedums, 2021. gada 2. marts, Komisija/Itālija u. c., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, un Vispārējās tiesas spriedums, 2021. gada 15. decembris, *Oltchim*/Komisija, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Tiesas spriedums, 2017. gada 13. septembris, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 20. punkts, un Vispārējās tiesas spriedums, 2021. gada 22. septembris, *DEI*/Komisija, T-639/14 RENV, T-352/15 un T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Vācija atsaucas arī uz Lēmumu (ES) 2021/2182.

(162) Vācija arī apgalvo, ka 2. un 3. pasākuma attiecināmību nevar izsecināt arī no *BHO* 65. panta noteikumiem vai no *PCGK* noteikumiem, jo šie tiesību akti tikai papildina tiesību normas, kas attiecas uz tādu sabiedrību vadību un uzraudzību, kurās federālajai valdībai pieder kapitāldaļas, un neparedz nekādas tādas prasības darījumu apstiprināšanai, kas pārsniedz vispārējos sabiedrību tiesību noteikumus.

(163) Visbeidzot, Vācija uzskata, ka citi attiecināmības faktori, uz kuriem atsaucas sūdzības iesniedzējs, nav būtiski vai nav saprotami.

(164) Attiecībā uz priekšrocību nosacījumu Vācija norāda, ka Komisijai ir pienākums pierādīt, vai tirgus ekonomikas principu vadīta privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas nosacījumi ir vai nav izpildīti. Ja Komisijas rīcībā nav vajadzīgo pierādījumu, lai noskaidrotu, vai privāts ieguldītājs būtu veicis attiecīgos pasākumus, tas nevar kaitēt dalībvalstij ([76]). Tikai gadījumos, kad tiek apstrīdēta tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērojamība, dalībvalstij, pamatojoties uz objektīviem un pārbaudāmiem pierādījumiem, ir jāpierāda, ka tā ir veikusi attiecīgo pasākumu kā akcionāre, nevis kā valsts varas nesējs.

(165) Turklāt Vācija apgalvo, ka sūdzības iesniedzējs atsaucas uz judikatūru par kapitāla iepludināšanu, kas ir darbības, saistībā ar kurām arī privātajā sektorā reizēm tiek veiktas rentabilitātes analīzes vai darījumdarbības plāni. Turpretī attiecībā uz tādiem instrumentiem kā PZNL, kas ir neitrāls grupas strukturāls elements, *a priori* rentabilitātes analīze netiek veikta un tai nav jēgas. Tāpēc, novērtējot, vai valsts rīcība atbilda privāta tirgus dalībnieka rīcībai, nav nozīmes tam, ka pirms PZNL pieņemšanas netika veikta rentabilitātes analīze. Visbeidzot, Vācija norāda, ka tā ir iesniegusi Komisijai attiecīgos vidēja termiņa plānus, kuri atbilst laikposmam, kurā notikuši pārbaudāmie fakti, un ietver padziļinātas *DB Cargo* rentabilitātes attīstības analīzes turpmākajiem gadiem.

(166) Konkrētāk, attiecībā uz 1. pasākumu Vācija uzskata, ka sūdzības iesniedzējs savās piezīmēs nepamatoti koncentrējas uz to, ka, neraugoties uz pastāvīgajiem zaudējumiem un apgalvoto peļņas izredžu trūkumu, 2012. gadā PZNL atkal tika atjaunots. To darot, sūdzības iesniedzējs neņem vērā, ka: i) no 2006. līdz 2008. gadam *DB Cargo* pārskaitīja *DB AG* peļņu vairāk nekā 500 miljonu EUR apmērā; ii) zaudējumus 2009. gadā tiešā veidā izraisīja finanšu krīze, un turpmākajos gados *DB Cargo* izdevās tos samazināt (2010. gadā: –148 miljoni EUR, 2011. gadā: –100 miljoni EUR, 2012. gadā: –31 miljons EUR); iii) 2012. gada PZNL tika noslēgts, cerot uz peļņas atjaunošanos, kas bija paredzēta arī vidēja termiņa plānos; iv) PZNL nedrīkst aplūkot savrupi, bet gan kā instrumentu, kas ļauj izveidot fiskālo vienotību, ar kuru vienas meitassabiedrības zaudējumus var kompensēt visas grupas līmenī.

(167) Attiecībā uz 2. pasākumu Vācija atsaucas uz saviem apsvērumiem par jēdziena "grupas iekšējie pakalpojumi" neskaidrību un atkārto savus argumentus, kas izteikti apsvērumos par lēmumu par procedūras sākšanu attiecībā uz pakalpojumu funkcionālo struktūru un grupas funkcionālo struktūru nošķiršanu un to cenu noteikšanu.

(168) Attiecībā uz 3. pasākumu Vācija apgalvo, ka sūdzības iesniedzēja pieņēmumi ir nepatiesi. Vācija apgalvo, ka aizdevuma līgumi starp *DB AG* un *DB Cargo* tika noslēgti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, un šajā sakarā atkārto savus argumentus, kas izklāstīti tās apsvērumos par lēmumu par procedūras sākšanu. Turklāt Vācija apgalvo, ka tas, ka *DB Cargo* pieder valstij, neietekmē *DB Cargo* noslēgto aizdevumu nosacījumus.

(169) Attiecībā uz 4. pasākumu Vācija atkārto argumentus par principa "als-ob-Kosten" īstenošanu, ko tā izteica apsvērumos par lēmumu par procedūras sākšanu. Turklāt Vācija apgalvo, ka šī lieta atšķiras no lietas C-211/15 P *Orange/France Télécom* / Komisija. Konkrētāk, atšķirībā no *DB AG* šajā lietā *France Télécom* maksāja zemākas sociālās apdrošināšanas iemaksas nekā tā konkurenti.

([76]) Vācija atsaucas uz ģenerāladvokātes J. Kokotes [*J. Kokott*] secinājumiem lietā *Commune di Milano* / Komisija, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, 98. punkts.

(170) Vācija apstrīd arī sūdzības iesniedzēja argumentus saistībā ar procesuālajiem jautājumiem. Vācija apgalvo, ka četri apstrīdētie pasākumi nav jāaptur, jo tie neietver valsts atbalstu. Pakārtoti Vācija apgalvo, ka pasākumi ir pastāvošs atbalsts, un atkārto paustos argumentus, kas šajā ziņā izklāstīti tās 2023. gada 17. maija un 26. septembra vēstulēs.

4.1.3. *Saderība ar iekšējo tirgu*

(171) Vācija apgalvo, ka attiecīgie pasākumi nav valsts atbalsts un tāpēc nerodas jautājums par to saderību. Pakārtoti Vācija apgalvo, ka četri apstrīdētie pasākumi ir pastāvošs atbalsts un visi jautājumi, kas saistīti ar to saderību, būtu jāizskata saskaņā ar Procedūras regulas VI nodaļu.

(172) Kā papildu argumentu Vācija un *DB AG* / *DB Cargo* nolēma piemērot *DB Cargo* ekonomiskās pārveides plānu, kas, pēc Vācijas domām, vienlaikus atbilst pārstrukturēšanas plāna prasībām Komisijas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu ([77]) nozīmē.

4.1.4. DB Cargo *pārstrukturēšanas plāns*

4.1.4.1. Pārstrukturēšanas plāna un pārstrukturēšanas atbalsta apraksts

(173) 2022. gada jūlijā *DB Cargo AG* valde un *DB AG* valde pieņēma lēmumu sākt procesu, kas galu galā noslēdzās ar pārveides plānu, pieņemot darbā konsultantu uzņēmumu, lai izstrādātu pārveides stratēģiju trim *DB Cargo* darījumdarbības segmentiem (maršrutvilcienu pārvadājumi, vienvagona kravu pārvadājumi un kombinētie pārvadājumi), lai trīs gadu laikā izveidotu stabilu ekonomisko pamatu uzņēmuma darbībai. 2022. gada septembrī *DB Cargo AG* valde un *DB AG* valde saistībā ar šīs pārveides stratēģijas izstrādi par konsultantiem izraudzījās *Roland Berger*. *DB Cargo* īstenotā pārveides plāna ieviešana bija nepieciešamā reakcija uz būtiskajām problēmām, ar kurām saskaras uzņēmums.

(174) 2023. gada 30. oktobrī un pēc tam dažādu atjauninājumu veidā Vācija šo plānu iesniedza Komisijai jau īstenošanas gaitā saistībā ar šo procedūru, lai to varētu novērtēt kā pārstrukturēšanas plānu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.

4.1.4.1.1. *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāns

4.1.4.1.1.1. Pārskats par *DB Cargo* pārveides plānu

(175) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pārveides plāna mērķis ir stiprināt *DB Cargo* pozīcijas ilgtermiņā, lai tā varētu sniegt nepieciešamo ieguldījumu *DB AG* korporatīvo mērķu sasniegšanā. Rīcības plāns ir izstrādāts saskaņā ar saukli "Eiropai ir vajadzīgs spēcīgs dzelzceļa loģistikas pakalpojumu sniedzējs. Klimata un ilgtspējīgas ekonomikas labā." Tādējādi Vācija sagaida, ka *DB Cargo* sniegs būtisku ieguldījumu dzelzceļa pārvadājumu daļas palielināšanā modālajā sadalījumā Vācijas un Eiropas transporta tirgū, vienlaikus uzlabojot savu ekonomisko ilgtspēju.

(176) Vācija skaidro – lai sasniegtu rentabilitāti un konkurētspēju, *DB Cargo* pārveidos savu darījumdarbības modeli. Šāda pārveide ir nepieciešama, jo ļoti sarežģītā kopīgā darījumdarbības sistēma nav spējusi elastīgi reaģēt uz klientu vajadzībām pašreizējās infrastruktūras ietvaros. Rezultātā samazinās produktivitāte un rodas liels papildu finansiālais slogs, kas būtiski ietekmē peļņu. Vācija arī apgalvo, ka *DB Cargo* ir jāpārveido, lai šī sabiedrība atkal kļūtu rentabla un konkurētspējīga. Vācija paskaidro – lai *DB Cargo* varētu ātrāk reaģēt uz šīm problēmām un klientu pieprasījumiem, *DB Cargo* pielāgos savu darījumdarbības modeli tā, lai rastos mazākas, koncentrētākas darījumdarbības jomas. Šīs pielāgošanas pamatā ir darījumdarbības nozares / klientu grupas. Šajā kontekstā vienvagona kravu pārvadājumu segments turpinās ciešu pakalpojumu apmaiņu ar visām šādām darījumdarbības nozarēm / klientu grupām.

([77]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.).

(177) Vācija norāda, ka šīs mērķtiecīgāk veidotās darījumdarbības jomas būs pilnīgi autonomas un ar pilnīgu atbildību, kā arī saņems visus resursus savai darījumdarbībai. Paredzams, ka šāds darbības veids krasi samazinās darījumdarbības modeļa sarežģītību, un tam būtu ievērojami jāsamazina izmaksas un jāuzlabo konkurētspēja.

(178) Vācija norāda, ka dzelzceļa loģistikas jomā, lai nostiprinātu savu kā dzelzceļa loģistikas pakalpojumu sniedzēja klātbūtni tirgū, *DB Cargo* tagad savu klientu piegādes ķēdēs sistemātiski piedāvā saviem klientiem konkrētajai nozarei specifiskus pakalpojumus. Tie ir loģistikas risinājumi, kas būtībā ietver dzelzceļa pakalpojumu, kas papildināts ar papildu moduļiem (piemēram, autotransports, noliktavu pakalpojumi un citi individuāli loģistikas pakalpojumi).

(179) Ņemot vērā pašreizējo vispārējo regulējumu, vienvagona kravu pārvadājumu joma, kas ir būtiska mūsdienu dzelzceļa kravu pārvadājumu daļa kā Vācijā, tā visā Eiropā, nevar darboties kā pilna seguma tīkls tikai uz komerciāliem pamatiem. Tā rezultātā un īstenojot *DB Cargo* pārveides plānu, Vācija sagaida, ka vienvagona kravu pārvadājumi tiks tālāk attīstīti kā uz piegādi orientēts, standartizēts un noturīgs elastīgu kravu pārvadājumu tīkls, ņemot vērā 2024. gada federālajā budžetā paredzēto finansējumu, un paredzams, ka tas tiks organizēts ievērojami rentablākā veidā. Vācija arī apgalvo, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā sistēmas efektivitāti palielinās arī jaunās tehnoloģijas, piemēram, digitālā automātiskā sakabināšana (*DAC*).

(180) Vācija arī skaidro, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā nākotnes tirgus ir kombinētie pārvadājumi. Vācija norāda – lai varētu piedāvāt konkurētspējīgu pakalpojumu, *DB Cargo* plāno īstenot strukturālus pasākumus arī turpmāk.

(181) Turklāt, kā skaidro Vācija, *DB Cargo* pārveides plāna ietvaros veiks investīcijas modernās daudzsistēmu lokomotīvēs un jaunās vagonu tehnoloģijās. Ņemot vērā digitalizācijas un automatizācijas progresu, Vācija sagaida, ka *DB Cargo* spēs daudz rezultatīvāk un ātrāk veikt arī dzelzceļa transporta procesus, t. i., vilcienu formēšanu un vagonu apstrādi un tehnisko apkopi, tādējādi palielinot savu konkurētspēju.

(182) Vācija norāda, ka, izmantojot modernas un klientu prasībām atbilstošas transporta iekārtas, *DB Cargo* mērķis ir dziļāk integrēties klientu loģistikas ķēdēs. Vācija skaidro, ka *DB Cargo* tādēļ intensīvi attīsta savus kravas vagonus.

(183) Vācija paskaidro, ka, koncentrējoties uz digitalizāciju, izmaksu optimizāciju un ilgtspēju, *DB Cargo* cenšas gan izkļūt no pašreizējām grūtībām, gan nodrošināt savu nākotni kā viens no vadošajiem Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus dalībniekiem. Tāpēc Vācija apgalvo, ka pārveides plānā izklāstītās stratēģiskās iniciatīvas nodrošina skaidru virzību uz dzīvotspējas atjaunošanu, nodrošinot ilgtermiņa stabilitāti un izaugsmi.

4.1.4.1.1.2. *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pasākumi

(184) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* ir ierosinājusi pārstrukturēšanas plānu, ko raksturo kardinālas izmaiņas pārvadājumu sistēmā, segmentu savstarpējo saikņu likvidēšana, portfeļa optimizācijas pasākumi, sadarbība ar partneriem iekšējo darbību vietā un būtiski pielāgotas prasības attiecībā uz resursiem.

(185) Turklāt Vācija norāda, ka atsevišķi pārstrukturēšanas plāna pasākumi saistībā ar vienvagona kravu pārvadājumu un maršrutvilcienu segmentiem un kombinēto pārvadājumu segmenta attiecīgajām jūras, kontinentālo pārvadājumu un pārvadātāju daļām ir izstrādāti, pamatojoties uz konkrēta segmenta specifiku. Piedevām ir izstrādāti papildu visaptveroši pārstrukturēšanas pasākumi, kas vērsti uz Eiropas meitassabiedrībām, kā arī administratīvajām un ar kravu pārvadājumiem saistītajām struktūrām, kas rada pieskaitāmās izmaksas, un *Control Tower* centru ([78]).

([78]) *DB Cargo Control Tower* centra aprakstu sk. 237. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos.

(186) Šajā kontekstā Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* ir pabeigusi juridiski nepieciešamās sarunas par interešu saskaņošanu ar darba ņēmēju pārstāvjiem attiecībā uz personāla izmaksu samazināšanu – šīs izmaksas joprojām pārsniedz 100 miljonus EUR gadā pēc algu pieauguma, kas pa to laiku stājies spēkā. Saskaņošanas komiteja 2024. gada 2. oktobrī panāca kopīgu risinājumu un vienojās par darbaspēka samazināšanu par 4 582 pilna laika darbiniekiem (aptuveni 25 % darbaspēka) līdz 2026. gada 31. decembrim salīdzinājumā ar 2023. gada decembri un papildu samazinājumu par 361 pilna laika darbinieku līdz 2029. gada decembrim, kā rezultātā kopējais samazinājums ir 4 943 pilna laika darbinieki (aptuveni 27 % no darbaspēka). Vācija arī norāda, ka *DB Cargo* sākotnēji galveno pievērsa uzmanību kombinētajiem pārvadājumiem, administrācijai un ar kravu pārvadājumiem saistītām pieskaitāmajām izmaksām un *Control Tower* centra pieskaitāmajām izmaksām, un paskaidro, ka *DB Cargo* pievērsīs lielāku uzmanību turpmākajās iedaļās izklāstītajiem pārstrukturēšanas plāna pasākumiem, jo īpaši attiecībā uz vienvagona kravu pārvadājumu un maršrutvilcienu transportu, arī ietekmi, ko rada darbaspēka samazināšana.

*10. tabula*

**Saskaņošanas komitejas 2024. gada 2. oktobra sanāksmes rezultāti: darbaspēka samazinājums pilnslodzes ekvivalenta (*FTE*) izteiksmē sabiedrībā *DB Cargo AG***

| **FTE** | 2023. g. | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. | 2029. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ekspluatācijas personāls (vilcienu vadītāji, manevru vadītāji u. c.) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Tehniskā apkope | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Ar kravu pārvadājumiem saistītās pieskaitāmās izmaksas, arī saistībā ar *Control Tower* centra darbību | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pieskaitāmās administratīvās izmaksas (arī saistībā ar IT) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***DB Cargo AG*** | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 29. lpp.*

4.1.4.1.1.3. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi vienvagona kravu pārvadājumu segmentā

(187) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* veiktie vienvagona kravu pārvadājumi ietver atsevišķu vagonu un vagonu grupu savākšanu un piegādi visā valstī no dažādiem nosūtītājiem. Pēc savākšanas vagonus vairākos posmos apvieno tālsatiksmes vilcienu sastāvos. Pēc tam tālsatiksmes vilcienu sastāvi pirms piegādes pēdējā posma ir jāsadala un vagoni ir vai nu jāpiegādā atsevišķi, vai arī jāsagrupē mazākos vietējos vilcienos. Ļoti sarežģītajam komplektēšanas procesam ir vajadzīgi plaši infrastruktūras resursi, kā arī manuālas darbības un pārvaldības spējas plānošanai un nosūtīšanai.

(188) Vācija arī norāda, ka vienvagona kravu pārvadājumi mazu un vidēju sūtījumu segmentā tiek uzskatīti par ilgtspējīgāku alternatīvu, salīdzinot ar tiešo konkurentu – pārvadājumiem pa autoceļiem, izmantojot kravas automobiļus. Ir vajadzīga kravu pārvadājumu un darījumdarbības modeļa pārstrukturēšana, kā arī valsts atbalsta shēmas, lai pārvarētu vienvagona kravu pārvadājumu sistēmiskos trūkumus salīdzinājumā ar kravas automobiļu pārvadājumiem un nodrošinātu videi draudzīgākus pārvadājumus pa dzelzceļu, nevis autoceļiem. Tāpēc Vācija apgalvo, ka plānotie *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pasākumi vienvagona kravu pārvadājumu segmentā ir vērsti uz to, lai izpildītu ilgtermiņa dzīvotspējas prasības un palielinātu vienvagona kravu pārvadājumu konkurētspēju.

4.1.4.1.1.3.1. Pārstrukturēšanas plāna 1. pasākums: vienvagona kravu pārvadājumu segmenta tīkla optimizācija, pārskatot tā struktūru

(189) Vācija paskaidro, ka vienvagona kravu pārvadājumu tīkla pārveides vispārējais mērķis ir a) kardināli vienkāršot kravu pārvadājumus un uzlabot to noturību, kā arī b) īstenot no tā izrietošā komerciālā piedāvājuma standartizāciju.

(190) Attiecībā uz nākotnes kravu pārvadājumu modeli Vācija apgalvo, ka personāls un aprīkojums tiks vairāk novirzīti vienvagona kravu pārvadājumu segmentam – tās ir kardinālas pārmaiņas salīdzinājumā ar pašreizējo vienvagona, maršrutvilcienu un kombinēto pārvadājumu integrēto modeli. Vācija sagaida, ka šis pārstrukturēšanas pasākums nodrošinās lielāku stabilitāti/noturību, paaugstinās kvalitāti un ļaus ietaupīt izmaksas, pārsniedzot pozitīvu ietekmi, ko sniedz integrētas kravu pārvadājumu sistēmas nodrošinātie sinerģijas aspekti, t. i., samazināsies atcelšanas maksas un palielināsies resursefektivitāte (piemēram, mazāks vajadzīgo lokomotīvju skaits). Turklāt Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* tīkla turpmākajā projektēšanā liela uzmanība tiks pievērsta reisu biežuma palielināšanai garos maršrutos, īsāku savienojumu konsolidēšanai un elastīgākai vagonu maršrutizācijai, t. i., labākai fiksēto izmaksu sadalei un galamērķu skaita samazināšanai.

(191) Vācija arī norāda, ka komercpiedāvājums kļūs arvien standartizētāks, samazinot atsevišķu, ar konkrētu klientu saistītu pieprasījumu skaitu. Turklāt Vācija apgalvo, ka, likvidējot vajadzību noteikt prioritātes konkrētam klientam, varētu palielināties manevru iekārtu caurlaides spēja, kā arī krasi samazināties plānošanas un nosūtīšanas sarežģītība, t. i., palielināties pieskaitāmo izmaksu efektivitāte.

(192) Vācija norāda, ka ir paredzams, ka pārskatītā tīkla paplašināšana sāksies 2025. gadā.

4.1.4.1.1.3.2. Pārstrukturēšanas plāna 2. pasākums: vienvagona kravu pārvadājumu segmenta vispārējie pārvadājumu optimizācijas pasākumi

(193) Vācija norāda, ka kopā ar *DB Cargo* tīkla projektu pārstrukturēšanas plānā ir paredzēti divi visaptveroši kravu pārvadājumu optimizācijas pasākumi, lai uzlabotu ekspluatācijas izmaksas vienvagona kravu pārvadājumu segmentā:

a) pašreizējo vietējās piegādes un izplatīšanas pakalpojumu pārskatīšana vienvagona kravu pārvadājumu segmentā, t. i., tiks pārstrukturēti, samazināti vai likvidēti pašlaik neekonomiski pakalpojumi. Vācija norāda, ka šis pasākums jau tiek ieviests, un pirmie rezultāti gaidāmi ļoti drīz;

b) enerģijas izmaksu ietaupījums, izmantojot divrežīmu lokomotīves, nevis degvielas patēriņa ziņā mazāk efektīvās alternatīvas, kas darbojas ar dīzeļdzinēju. Vācija norāda, ka paredzams, ka šā pasākuma pozitīvā ietekme gaidāma, sākot ar 2026. gadu.

4.1.4.1.1.3.3. Pārstrukturēšanas plāna 3. pasākums: vienvagona kravu pārvadājumu segmenta kvalitātes uzlabošana un bāzes cenas korekcijas pasākumi

(194) Vācija norāda, ka šie kravu pārvadājumu modeļa uzlabojumi uzlabos klientam sniegto pakalpojumu kvalitāti (piemēram, palielināsies stabilitāte/noturība). Vācija paskaidro, ka saskaņā ar šiem kvalitātes uzlabojumiem *DB Cargo* apspriež cenu korekcijas, lai i) labāk segtu pašreizējo transporta izmaksu pieaugumu un ii) labāk ņemtu vērā klientu vēlmi maksāt par vienvagona kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Vācija norāda, ka attiecīgās cenu korekcijas būs faktiskais bāzes cenas pieaugums papildus faktoru izmaksu kompensācijām un stāsies spēkā jau 2024. gadā.

4.1.4.1.1.3.4. Pārstrukturēšanas plānā paredzēto vienvagona kravu pārvadājumu segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm

*11. tabula*

**Pārstrukturēšanas plānā paredzēto vienvagona kravu pārvadājumu segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. |
| Vienvagona | Tīkla optimizācija, veicot struktūras pārskatīšanu | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Vispārējie kravu pārvadājumu optimizācijas pasākumi, kas ietekmē vienvagona kravu pārvadājumu segmentu | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kvalitātes uzlabošana un bāzes cenas korekcija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 30. lpp.*

4.1.4.1.1.4. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi maršrutvilcienu segmentā

(195) Vācija paskaidro, ka maršrutvilcienu pārvadājumus raksturo tieša kravu savienošana no dzelzceļa pievedceļa / iekraušanas punktiem uz dzelzceļa pievedceļa / izkraušanas punktiem, nemainot vilciena sastāvu. Līdz ar to galvenais maršrutvilcienu segmenta snieguma virzītājspēks ir pietiekams jaudas izmantojums tālsatiksmes pārvadājumos. Attiecībā uz maršrutvilcienu segmentu Vācija norāda, ka *DB Cargo* koncentrējas uz plašu tīkla pārklājumu ar dažādiem transporta veidiem, arī sarežģītākiem loģistikas risinājumiem. Tālāk ir aprakstīti galvenie pārstrukturēšanas plāna pasākumi maršrutvilcienu segmentā – tie ir vērsti uz pāreju uz viedās loģistikas pakalpojumu sniedzēja darbību.

4.1.4.1.1.4.1. Pārstrukturēšanas plāna 4. pasākums: maršrutvilcienu segmenta loģistikas risinājumu un portfeļa optimizācija

(196) Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā saistībā ar maršrutvilcienu segmentu galvenā uzmanība tiks pievērsta viedās loģistikas risinājumiem (piemēram, pielāgotiem risinājumiem vai kompleksai/pārrobežu satiksmei) un tiks veikta strukturēta pakalpojumu portfeļa pārskatīšana, ņemot vērā divus galvenos elementus:

a) izmaiņas kravu pārvadājumu koncepcijās, lai palielinātu efektivitāti un kvalitāti, kur *DB Cargo* var piedāvāt unikālu priekšrocību klientiem;

b) cenu diferenciācija ar pielāgotām cenām tiem klientiem, kuri ir vairāk gatavi maksāt un lielā mērā paļaujas uz dzelzceļa pakalpojumiem. Šajā kontekstā varētu izbeigt darbību atsevišķos maršrutos un sadarbību ar klientiem ar vienkāršākām vajadzībām (piemēram, satiksmei "no punkta uz punktu"), lai atbrīvotos resursus izmantotu sarežģītākiem/viedajiem loģistikas risinājumiem (iespējams, sadarbībā ar partneriem), kas savukārt nodrošina lielāku peļņu. Vācija apgalvo, ka kopumā *DB Cargo* turpinās veikt tikai tādus pārvadājumus, kuriem ir pozitīvas gaidāmās ekonomiskās attīstības perspektīvas. Vācija arī norāda, ka portfeļa optimizācija tiks īstenota nekavējoties un tās pirmā ietekme būs jūtama 2024. gadā.

4.1.4.1.1.4.2. Pārstrukturēšanas plāna 5. pasākums: darbības noturības palielināšana maršrutvilcienu segmentā

(197) Vācija paskaidro, ka pašlaik *DB Cargo* maršrutvilcieni tiek komplektēti integrētā kravu pārvadājumu sistēmā, ko veido citi maršrutvilcieni, kombinētais transports un vienvagona pārvadājumu satiksme. Turklāt Vācija norāda, ka *DB Cargo* integrēto kravu pārvadājumu potenciālā sinerģija bieži netiek īstenota (piemēram, tādu neparedzamu incidentu dēļ kā steidzami infrastruktūras būvdarbi, tehniskas problēmas, resursu pieejamība) un tādējādi palielina faktiskās pārvadājumu izmaksas.

(198) Vācija paskaidro, ka šis pārstrukturēšanas plāna pasākums paredz, ka maršrutvilcienu segments nākotnē tiks veidots kā autonomāka vienība ar īpašiem resursu piešķīrumiem (līdzīgi kā saistībā ar attiecīgo pasākumu vienvagona kravu pārvadājumu jomā), lai līdz minimumam samazinātu atkarības un uzlabotu kravu pārvadājumu kvalitāti. Tāpat Vācija norāda, ka šā pārstrukturēšanas plāna pasākuma ietvaros tiks noteikta skaidra un konsekventa atbildība par nozarēm, klientiem un produktiem.

(199) Vācija arī paskaidro, ka virzība uz lielāku kravu pārvadājumu stabilitāti ([79]) tiks vēl vairāk paātrināta, īstenojot jaunus koplīgumus, lai palielinātu maiņu darba modeļu elastību. 2023. gada koplīguma sarunu kārtā ar *DB AG* un *DB Cargo* lielu devumu sniedza Vācijas dzelzceļa darbinieku arodbiedrība (*EVG*), atbalstot *DB Cargo* pārveidi, jo šī arodbiedrība noteica iespēju paplašināt lokomotīvju vadītāju maiņu darba modeļus, tādējādi palielinot *DB Cargo* elastību (šajos modeļos lokomotīvju vadītājiem (brīvprātīgi) ir paredzēts strādāt vairāku dienu darba ciklos ar vairākiem atpūtas laikposmiem ārpus mājām (kas tiek stimulēti finansiāli) un ilgākiem atpūtas periodiem mājās. Vācija norāda, ka tas palielina produktivitāti, jo samazinās personāla maiņa, kā arī ir iespējams norīkot vilcienu vadītājus neatkarīgi no sākotnējās atrašanās vietas. Vācija paredz, ka pārskatītās *DB Cargo* kravu pārvadājumu sistēmas ieviešana sāksies vēlākais 2025. gadā.

4.1.4.1.1.4.3. Pārstrukturēšanas plāna 6. pasākums: maršrutvilcienu segmenta kvalitātes uzlabojumi un saistītās bāzes cenu korekcijas

(200) Vācija apgalvo, ka pakalpojumu kvalitātes uzlabojumi *DB Cargo* klientiem (piemēram, noturības pieaugums) pamatos cenu korekcijas, par kurām panākta vienošanās, lai i) labāk segtu pašreizējo transporta izmaksu pieaugumu un ii) labāk aptvertu klientu vēlmi maksāt par kvalitatīvākiem maršrutvilcienu pakalpojumiem. Vācija paskaidro, ka attiecīgās *DB Cargo* cenu korekcijas būs faktiskais bāzes cenas pieaugums papildus faktoru izmaksu kompensācijām un stāsies spēkā jau 2024. gadā.

4.1.4.1.1.4.4. Pārstrukturēšanas plānā paredzēto maršrutvilcienu segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm

*12. tabula*

**Pārstrukturēšanas plānā paredzēto maršrutvilcienu segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no2028.g. |
| Maršrutvilcienu | Loģistikas risinājumi un portfeļa optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kravu pārvadājumu stabilitātes pieaugums (t. sk. jauni darba koplīgumi) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kvalitātes uzlabošana un bāzes cenas korekcija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 31. lpp.*

([79]) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* plāns ir panākt, lai tās kravu pārvadājumu modeļa rezultāti un prognozes kļūtu arvien precīzākas, pat ja neparedzētu apstākļu dēļ būtu jāmaina viens vai vairāki ieejas mainīgie lielumi vai pieņēmumi.

4.1.4.1.1.5. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi kombinēto pārvadājumu segmentā

(201) Vācija paskaidro, ka kombinēto pārvadājumu jomu raksturo multimodāli pārvadājumi, proti, pirmā un pēdējā kilometra piegādēm uz termināļiem vai ostām tiek izmantoti kravas automobiļi, savukārt tālsatiksmes segmentos starp tiem izmanto dzelzceļu. Segments ir iedalīts trīs apakšsegmentos: i) ar jūras transportu saistītie kombinētie pārvadājumi ietver konteineru pārvadājumus starp ostām un attiecīgajām iekšzemes daļām, ii) kontinentālie kombinētie pārvadājumi ietver pārvadājumus, izmantojot beramkravu konteinerus, puspiekabes un noņemamas virsbūves no termināļa uz termināli, un iii) pārvadātāju pakalpojumu pārdošana, kas ietver tikai vilces pakalpojumus trešo personu dzelzceļa pārvadātājiem vai ekspeditoriem.

(202) Vācija norāda, ka pirmajos divos segmentos dalībnieki vai nu aptver atsevišķu vērtības ķēdes elementu (vilces pakalpojumi, darbības terminālos, operatora pakalpojumi), vai arī piedāvā visus pakalpojumus visā vērtības ķēdē kā integrēts operators. Turklāt Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* ar savu meitassabiedrību *TFG* darbojas gan kā operators ar jūras transportu saistīto pārvadājumu segmentā, gan kā vilces pakalpojumu sniedzējs (proti, pati *DB Cargo*). Vācija norāda, ka *DB Cargo* ir vilces pakalpojumu sniedzējs arī kontinentālajā segmentā un ka tai pieder arī akcijas (bet ne kontrolpakete) uzņēmumā *Kombiverkehr GmbH & Co. KG*. Savukārt attiecībā uz pārvadātāju pakalpojumu pārdošanas apakšsegmentu Vācija norāda, ka *DB Cargo* piedāvā tikai vilces pakalpojumus.

(203) Nākamajā iedaļā ir izklāstīti galvenie pārstrukturēšanas plāna pasākumi katram no šiem trim atsevišķajiem apakšsegmentiem.

4.1.4.1.1.5.1. Pārstrukturēšanas plāna 7. pasākums: kravu pārvadājumu izmaiņas ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā

(204) Vācija paskaidro, ka pašlaik kombinēto pārvadājumu vilcienu darbība tiek nodrošināta, izmantojot integrētu operacionālo sistēmu, ko veido vienvagona kravu pārvadājumu un maršrutvilcienu darbības. Sinerģija, kas rodas, pateicoties šādai integrētai darbībai, ir mazāka nekā no tā izrietošā sarežģītība, un tas rada ar traucējumiem saistītas kvalitātes problēmas un lielākas resursu prasības salīdzinājumā ar tiešajiem konkurentiem (piemēram, ar aizsardzības sektoru saistīti pārvadājumi vai ogļu kravu pārvadājumi, kuriem vienvagona vai maršrutvilcienu kravu pārvadājumu segmentos ir augstāka prioritāte nekā intermodālajām kravām, rada kavēšanos ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā). Turklāt Vācija norāda, ka tādēļ pārstrukturēšanas plānā ir paredzēti divi pasākumi, kurus īstenos *DB Cargo*:

a) ar jūras transportu saistīto pārvadājumu segmentam tiks piešķirti īpaši resursi (vilcienu vadītāji, lokomotīves un kravas vagoni), lai uzlabotu kravu pārvadājumu kvalitāti un ļautu komplektēt vilcienus, kas iepriekš tika atcelti nepieejamības dēļ.

b) Saskaņošanas komiteja 2024. gada 2. oktobrī panāca vienošanos grozīt spēkā esošos sabiedrības darba noteikumus attiecībā uz ar jūras transportu saistītajiem kombinētajiem pārvadājumiem. Rezultātā tiks sasniegts tāds pats produktivitātes pieauguma apjoms kā alternatīvā pārveides variantā, kura pamatā ir samazināts *DB Cargo* nodrošinātais vilces pakalpojumu apjoms un vilces līdzekļu nodošana vilces pakalpojumu meitassabiedrībām ar lielāku elastību to darba līgumos, kas radīs lielāku vilcienu vadītāju darba ražīgumu (piemēram, atpūtas laiks stacijās, kas nav bāzes dzelzceļa stacija, īpaša kompensācija par ceļā pavadīto laiku). Vācija arī paskaidro, ka, 2024. gada oktobrī panākot šo vienošanos, *DB Cargo* tagad spēs samazināt savu vilcienu vadītāju skaitu, ar kravu pārvadājumiem saistītās pieskaitāmās izmaksas un *Control Tower* centra darbinieku skaitu, ņemot vērā jaunos darba noteikumus, kas ļaus palielināt darba ražīgumu. Tāpēc *DB Cargo* nebūs jāpārceļ darbības uz meitassabiedrībām, kas sniedz vilces pakalpojumus.

4.1.4.1.1.5.2. Pārstrukturēšanas plāna 8. pasākums: tīkla pārveide ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā

(205) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pašreizējā tīkla modelī jūras pārvadājumus apkalpojošais operators *TFG* izmanto manevrēšanas risinājumus, lai sadalītu satiksmi starp Vācijas jūras ostām un iekšzemi, savukārt konkurenti izmanto kombinēto pārvadājumu terminālus. Vācija apgalvo, ka pārstrukturēšanas plāna ietvaros laika gaitā *TFG* maršruti tiks attiecīgi mainīti uz kombinētā transporta mezglu termināļiem, nevis šķirotavām, lai varētu palielināt vilcienu izmantojumu, palielināt vilcienu jaudu un panākt rentablāku konteineru pārkraušanu. Vācija arī norāda, ka *DB Cargo* plāno līdz 2026. gadam ieviest jauno kravu pārvadājumu modeli, ņemot vērā nepieciešamo piekļuvi transporta mezglu termināļiem un grafiku pielāgošanu.

4.1.4.1.1.5.3. Pārstrukturēšanas plāna 9. pasākums: termināļu integrācija ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā

(206) Vācija paskaidro, ka konteineru terminālis ir svarīga kombinēto pārvadājumu vērtības ķēdes daļa un ka operatori, kas integrē termināļa darbības vilces pakalpojumu ķēdē, spēj sasniegt rentabilitāti. Vācija arī norāda, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāns ietver termināļu darbību paplašināšanu, labāk sadarbojoties ar termināļu nodrošinātāju *DUSS* (*Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße*), lai *DB Cargo* varētu piedāvāt integrētāku produktu klāstu (piemēram, iekļautu konteineru uzglabāšanu), optimizēt kravu pārvadāšanu (piemēram, labāk saskaņot sliežu ceļu un termināļu laika nišas) un panākt sinerģiju vietās, kur *DB Cargo* jau ekspluatē noliktavas un *DUSS* veic termināļu darbības līdzās *DB Cargo* infrastruktūrai.

4.1.4.1.1.5.4. Pārstrukturēšanas plāna 10. pasākums: portfeļa optimizācija ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā

(207) Vācija norāda, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts, ka tiks optimizēts ar jūras transportu saistīto satiksmes maršrutu portfelis, it īpaši attiecībā uz zema pieprasījuma un zemas rentabilitātes maršrutiem, un šā pasākuma ietekme būs vērojama jau 2024. gadā.

4.1.4.1.1.5.5. Pārstrukturēšanas plāna 11. pasākums: partnerības iespēju novērtējums ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā

(208) Vācija norāda, ka ar jūras transportu saistītajā tirgus segmentā līnijsatiksmes pārvadātāji, kā arī termināļu operatori īsteno vertikālas integrācijas stratēģijas, lai palielinātu klientu piesaisti, nodrošinātu transporta jaudu un internalizētu peļņu. Vācija arī apgalvo, ka attiecībā uz *DB Cargo* jūras pārvadājumus apkalpojošo operatoru *TFG* šāda stratēģiska attīstība, ko veic tā konkurenti, rada kravu apjoma zaudēšanas risku gadījumā, ja to galvenie klienti, t. i., līnijsatiksmes pārvadātāji, novirzītu savu apjomu konkurentiem, ar kuriem tie sadarbojas, piemēram, iepriekš minētās vertikālās integrācijas kontekstā. Tajā pašā laikā Vācija uzskata, ka partnera veiktas investīcijas varētu ļaut *TFG* nodrošināt pietiekamus apjomus un iegūt tiešu piekļuvi galaklientiem. Vācija arī paskaidro, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna ietvaros tā pašlaik izvērtē partnerības iespējas šajā sakarā.

4.1.4.1.1.5.6. Pārstrukturēšanas plāna 12. pasākums: uzņēmuma *Kombiverkehr* kontinentālo kombinēto pārvadājumu apakšsegmenta apmēra maiņa

(209) Vācija norāda, ka *DB Cargo* pieder akcijas (bet tai nav vairākuma kontroles) uzņēmumā *Kombiverkehr GmbH & Co. KG* (“*KVG*”), kas ir viens no diviem vadošajiem Eiropas operatoriem (50 % akciju pieder *DB Cargo* un atlikušie 50 % pieder vairāk nekā 200 ekspeditoriem). Vācija uzskata, ka, lai sasniegtu ilgtermiņa konkurētspēju, ir nepieciešamas izmaiņas pašreizējā darījumdarbības modelī, kurā *DB Cargo* ir tikai vilces pakalpojumu sniedzējs. Vācija arī paskaidro, ka 2023. gada augustā sākās kopīgas diskusijas par jaunu, uz partnerību balstītu darījumdarbības modeli, lai panāktu rentabilitāti, taču tās nevainagojās panākumiem.

(210) Šajā kontekstā Vācija arī paskaidro, ka vēlākais līdz 2025. gada janvārim tiks pakāpeniski izbeigtas attiecības, kas nerada vajadzīgo peļņu. Kopš 2024. gada trešā ceturkšņa *KVG* ir sācis lielu daļu savas vilcienu programmas pārorientēt uz vilces pakalpojumu sniedzējiem, kas ir trešās personas, lai kravu ekspeditori, kas pieprasa kombinēto pārvadājumu pakalpojumus, arī turpmāk varētu piekļūt lielākajai daļai *KVG* maršrutu tīkla. Tikmēr visi *DB Cargo* ar *KVG* sniegtie pakalpojumi, kas *DB Cargo* nenodrošina ekonomiski dzīvotspējīgu perspektīvu, ir pakāpeniski pārtraukti, lai apturētu turpmākus zaudējumus.

4.1.4.1.1.5.7. Pārstrukturēšanas plāna 13. pasākums: kravu pārvadājumu izmaiņas kontinentālo kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā

(211) Vācija paskaidro, ka pašlaik kombinēto pārvadājumu vilcienu darbība tiek nodrošināta, izmantojot integrētu operacionālo sistēmu, ko veido vienvagona kravu pārvadājumu un maršrutvilcienu darbības, taču sinerģija, kas rodas, pateicoties šādai integrētai darbībai, ir mazāka nekā no tā izrietošā sarežģītība, un tas rada ar traucējumiem saistītas kvalitātes problēmas un lielākas resursu prasības salīdzinājumā ar *DB Cargo* tiešajiem konkurentiem. Tāpēc Vācija apgalvo, ka pārstrukturēšanas plāna ietvaros tiks īstenoti divi pasākumi:

a) kontinentālo kombinēto pārvadājumu segmentam tiks piešķirti īpaši resursi, lai uzlabotu kravu pārvadājumu kvalitāti un ļautu komplektēt vilcienus, kas iepriekš tika atcelti nepieejamības dēļ;

b) interešu saskaņošanas procesā, kas tika pabeigts 2024. gada 2. oktobrī, puses panāca vienošanos grozīt spēkā esošos sabiedrības darba noteikumus attiecībā uz kontinentālajiem kombinētajiem pārvadājumiem. Rezultātā tagad tiek sasniegts tāds pats produktivitātes pieaugums kā alternatīvā, kas paredz vilces pakalpojumu uzticēšanu meitassabiedrībām, kas sniedz vilces pakalpojumus un kam ir lielāka elastība to darba līgumos un attiecīgi lielāks vilcienu vadītāju darba ražīgums (piemēram, atpūtas laiks stacijās, kas nav bāzes dzelzceļa stacija, īpaša kompensācija par ceļā pavadīto laiku), kas sākotnēji tika prasīts. Vācija arī norāda, ka, 2024. gada oktobrī panākot šo vienošanos, *DB Cargo* tagad spēs samazināt savu vilcienu vadītāju skaitu, ar kravu pārvadājumiem saistītās pieskaitāmās izmaksas un *Control Tower* centra darbinieku skaitu, ņemot vērā jaunos darba noteikumus, kas ļaus palielināt darba ražīgumu. Tāpēc *DB Cargo* nebūs jāpārceļ darbības uz meitassabiedrībām, kas sniedz vilces pakalpojumus.

4.1.4.1.1.5.8. Pārstrukturēšanas plāna 14. pasākums: portfeļa optimizācija pārvadātāju pakalpojumu pārdošanas apakšsegmentā

(212) Vācija paskaidro, ka portfeļa optimizācija 2023. gadā jau ir sākta *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna ietvaros attiecībā uz tām darbībām, kas pašlaik nerada vajadzīgo peļņu un nenodrošina ekonomiski dzīvotspējīgu perspektīvu. No portfeļa tiks izņemti pārvadājumi ar zemu peļņu, kas nespēj nodrošināt nepieciešamo darbības peļņas normu un/vai saistībā ar kuriem klienti nepiekrīt nepieciešamajām cenu korekcijām. Vācija arī paskaidro, ka klientu reakcija uz cenu korekcijām pašlaik ir aplēsta, pamatojoties uz *DB Cargo* pārdošanas grupas pieredzi, un attiecīgi ir plānoti pielāgojumi. Vācija paredz, ka apjoms 2024. gadā tiks samazināts par aptuveni (..) % un 2025. gadā – par aptuveni (..) % salīdzinājumā ar 2023. gada apjomu un ka gadījumā, ja vairāk *DB Cargo* klientu nepiekritīs cenu korekcijām, samazinājuma pakāpe tiks koriģēta.

4.1.4.1.1.5.9. Pārstrukturēšanas plānā paredzēto kombinēto pārvadājumu segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm

*13. tabula*

**Pārstrukturēšanas plānā paredzēto kombinēto pārvadājumu segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no2028.g. |
| Ar jūras transportu saistītie kombinētie pārvadājumi | Kravu pārvadājumu modelis / termināļa transporta mezgls Mašenā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Autonomāk veidoti pārvadājumi un tīkla pārprojektēšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Administratīvo pieskaitāmo izmaksu samazināšana visās sabiedrībās, kas sniedz ar jūras transportu saistītos kombinētos pārvadājumus (*DB Cargo AG*, *TFG*, *DBIS*) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Portfeļa optimizācija un cenu palielināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

| Segmenta veids | Pārveides pasākums | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no2028.g. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kontinentālie kombinētie pārvadājumi un pārvadātāju pakalpojumu pārdošana | | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Autonomāk veidoti pārvadājumi | | | | | |
| | Administratīvo pieskaitāmo izmaksu samazināšana kontinentālo kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *Kombiverkehr* tīkla pārveidošana (portfeļa optimizācija) un cenu palielināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 33. lpp.*

4.1.4.1.1.6. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi *DB Cargo* Eiropas meitassabiedrībās

(213) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* ir ārvalstu meitassabiedrības 13 valstīs: Nīderlandē, Francijā, Dānijā, Itālijā, Šveicē, Beļģijā, Apvienotajā Karalistē, Spānijā, Polijā un četrās EAK (Eiropas Austrumu koridora) valstīs: Čehijā, Bulgārijā, Rumānijā un Ungārijā. Meitassabiedrības lielākoties darbojas kā kravu pārvadājumu izmaksu centri, kas piedāvā dzelzceļa pakalpojumus, paplašinot dzelzceļa darbību visā Eiropā. Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* Eiropas tīkla mērķis ir piedāvāt pilna maršruta pārrobežu loģistikas risinājumus visā kontinentā ar maršruta sākuma un gala punktiem Vācijā un ārpus tās un Vāciju kā tranzīta vai nosūtīšanas/saņemšanas valsti.

(214) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* Eiropas meitassabiedrībās strādā aptuveni viena trešdaļa no tās kopējā darbinieku skaita. Līdz ar to šīs meitassabiedrības ir nozīmīgas *DB Cargo* saimnieciskajai darbībai. Vācija arī apgalvo, ka šīs meitassabiedrības ir būtiska *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna daļa un ka saistībā ar tām ir veikts izmaksu samazināšanas potenciāla novērtējums. Līdz ar to Vācija norāda, ka tiks īstenoti trīs visaptveroši izmaksu optimizācijas mehānismi.

4.1.4.1.1.6.1. Pārstrukturēšanas plāna 15. pasākums: Eiropas meitassabiedrību portfeļa optimizācija

(215) Pirmkārt, tiks optimizēts portfelis, pārskatot pārvadājumu rentabilitāti un pēc tam definējot efektivitātes uzlabošanas pasākumus trīs segmentos, proti: vienvagona kravu pārvadājumi, maršrutvilcienu pārvadājumi un kombinētie pārvadājumi. Vācija paskaidro, ka nerentabli pārvadājumi tiks optimizēti, veicot cenu korekcijas, samazinot pārvadājumu biežumu un apvienojot izcelsmes vietas un galamērķus. Pretējā gadījumā *DB Cargo* šādus pārvadājumus pārtrauks. Vācija arī paskaidro, ka šis pasākums ir cieši saskaņots ar stratēģijām visos trijos segmentos.

4.1.4.1.1.6.2. Pārstrukturēšanas plāna 16. pasākums: Eiropas meitassabiedrību izmaksu samazināšana

(216) Otrkārt, izmaksas tiks samazinātas, konsolidējot noliktavas, piemēram, starp Vāciju un Nīderlandi vai Vāciju un Šveici, vai samazinot biroja telpu platību saskaņā ar *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānu. Turklāt Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* kravu pārvadājumu un administratīvās pieskaitāmās izmaksas tiks samazinātas, piemēram, centralizējot klientu apkalpošanas uzdevumus *Control Tower* centrā vai samazinot ārējo darbinieku skaitu.

4.1.4.1.1.6.3. Pārstrukturēšanas plāna 17. pasākums: Eiropas meitassabiedrību darbības efektivitāte

(217) Treškārt, *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna ietvaros tiks īstenoti darbības efektivitātes uzlabošanas pasākumi, optimizējot vilcienu vadītāju izmantošanu pāri robežām (piemēram, starp Vāciju un Nīderlandi vai Vāciju, Šveici un Itāliju) un palielinot aktīvu produktivitāti, kā arī ieviešot standartizētu IT infrastruktūru *DB Cargo*.

4.1.4.1.1.6.4. *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā paredzēto Eiropas meitassabiedrību pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm

*14. tabula*

**Pārstrukturēšanas plānā paredzēto Eiropas meitassabiedrību segmenta pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028ff |
| Eiropas meitassabiedrības | Portfeļa optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Izmaksu samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Darbības efektivitāte | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 34. lpp.*

4.1.4.1.1.7. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi *DB Cargo* administrācijā

(218) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* starpnodaļu funkcionālās struktūras ietvaros administratīvais departaments sniedz svarīgus pakalpojumus *DB Cargo*. Vācija apgalvo, ka tās pārstrukturēšanas plāns risinās un novērsīs neefektivitāti, ko rada liekie procesi, jaudas pārpalikums un pakalpojumi ar ierobežotu pievienoto vērtību.

(219) Vācija paskaidro, ka, samazinoties dažādu *DB Cargo* darījumdarbības vienību sarežģītībai, paredzams, ka, sākot no 2024. gada, samazināsies nepieciešamās administratīvās spējas un ka pasākumu rezultātā no 2024. gada darbinieku skaits tiks samazināts par vairāk nekā 80 pilnslodzes ekvivalentiem salīdzinājumā ar 2023. gada jūliju (aptuveni 17 % no attiecīgajām nodaļām).

(220) Vācija paskaidro, ka detalizēti ir analizēti šādi *DB Cargo* izmaksu centri: IT nodaļa, (nomas) celtniecības izmaksas, izpilddirektora nodaļa, finanšu direktora nodaļa, piedāvājumu pārvaldības nodaļa, iekšzemes meitassabiedrību administratīvās izmaksas un citas administratīvās izmaksas, kā arī vadības struktūras.

4.1.4.1.1.7.1. Pārstrukturēšanas plāna 18. pasākums: Administrācijas IT standartizācija

(221) Vācija apgalvo, ka augstās ekspluatācijas izmaksas ir saistītas ar to, ka *DB Cargo* IT vide un IT iepirkuma joma lielā mērā ir balstīta uz novecojušiem risinājumiem. Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna ietvaros pamatdarbības izmaksas tiks samazinātas, optimizējot pakalpojumu līmeņa līgumus, ieviešot mākoņdatošanas risinājumus un modernizējot pašreizējās lietojumprogrammas, kā arī slēdzot novecojušas lietojumprogrammas. Turklāt Vācija norāda, ka tiks ievērojami samazināts IT projektu portfelis un samazināts personāla skaits, izmantojot ārpakalpojumu sniedzēju.

4.1.4.1.1.7.2. Pārstrukturēšanas plāna 19. pasākums: administrācijas biroja platību samazināšana

(222) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pašlaik nomā daudzus īpašumus Vācijā (aptuveni 760). Ņemot vērā tāldarba pieaugumu, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* 2024. gadā izbeigs vairākus nomas līgumus un tādējādi ietaupīs aptuveni 25 % no nomas izmaksām tās galvenajās atrašanās vietās (Maincā, Dīsburgā, Manheimā, Minhenē, Berlīnē un Leipcigā). Vācija norāda, ka, sākot ar 2025. gadu, *DB Cargo* samazinās arī biroju platības visās citās Vācijas vietās pēc tam, kad visos *DB Cargo* pārvaldības reģionos tiks samazināts ar kravu pārvadājumiem saistītais personāls.

4.1.4.1.1.7.3. Pārstrukturēšanas plāna 20. pasākums: administrācijas tirgvedības un stratēģiskās sadarbības ar *DB AG* samazināšana

(223) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* stratēģijas un politikas/regulējuma jomās tiks novērsta uzdevumu dublēšanās, un tā rezultātā samazināsies nepieciešamo resursu apjoms. Turklāt Vācija apgalvo, ka tiks pārskatīts un samazināts salīdzinoši lielais *DB Cargo* tirgvedības budžets, jo, samazinoties tirgvedības kampaņu skaitam un projektiem, tiks samazinātas *DB Cargo* vajadzības pēc tirgvedības darbībām.

4.1.4.1.1.7.4. Pārstrukturēšanas plāna 21. pasākums: administrācijas manuāli veicamo finanšu procesu digitalizācija un automatizācija

(224) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* finanšu direktora nodaļā ietilpst šādas galvenās organizatoriskās struktūrvienības: "Grāmatvedība un rēķinu sagatavošana", "Struktūru kontrole", "Produktu kontrole" un "Vadības loģika". Vācija paskaidro, ka pašlaik lielais manuāli veicamo administratīvo procesu skaits visās jomās tiks digitalizēts vai automatizēts, jo īpaši rēķinu sagatavošanas un ziņošanas procesu jomā, un tas visaptveroši samazinās administratīvās pieskaitāmās izmaksas.

4.1.4.1.1.7.5. Pārstrukturēšanas plāna 22. pasākums: administrācijas piedāvājumu pārvaldības un pakalpojumu izstrādes nodaļu lieluma optimizācija

(225) Vācija paskaidro, ka uzdevumu un pienākumu dublēšanās *DB Cargo* piedāvājumu pārvaldības un pakalpojumu izstrādes nodaļās ir novedusi pie tā, ka ir izveidotas pārāk lielas struktūras, kurām ir ievērojams optimizācijas potenciāls. *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna ietvaros šajās jomās tiks samazināts darbinieku skaits.

4.1.4.1.1.7.6. Pārstrukturēšanas plāna 23. pasākums: administrācijas struktūras un iekšzemes pārdošanas meitassabiedrību darbību saskaņošana

(226) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* iekšzemes tirdzniecības nodaļu un pārdošanas meitassabiedrību uzdevumu un pienākumu sadalījums ir neskaidrs. Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* plāno panākt administratīvo pieskaitāmo izmaksu ietaupījumus, apvienojot dublējošās funkcijas.

4.1.4.1.1.7.7. Pārstrukturēšanas plāna 24. pasākums: administrācijas vadības struktūras lieluma optimizācija

(227) Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* vēsturiski izveidojušos paralēlo struktūru dēļ *DB Cargo* strādājošo vadošo darbinieku skaits ir virs vidējā, un tas rada neefektivitāti un augstas personāla izmaksas, piemēram, uzdevumu dublēšanos starp atsevišķām *DB Cargo* struktūrvienībām un iekšzemes un ārvalstu meitassabiedrībām. Vācija arī apgalvo, ka organizatoriskā sarežģītība palielina arī administratīvos un pārvaldības centienus. Vācija norāda, ka pārstrukturēšanas plāns paredz samazināt vadošo amatu skaitu administratīvajās nodaļās, piemēram, apvienojot komandas vai izmantojot ārpakalpojumus.

4.1.4.1.1.7.8. Pārstrukturēšanas plāna 25. pasākums: citu administratīvo izmaksu samazināšana

(228) Vācija paskaidro, ka pārstrukturēšanas plāna ietvaros plānots samazināt arī citas administratīvās izmaksas, tajā skaitā darbinieku pabalstus un pārāk apjomīgu ēdināšanas piedāvājumu (ņemot vērā tāldarba plašāku izmantošanu).

4.1.4.1.1.7.9. *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā paredzēto administratīvo pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm

*15. tabula*

**Pārstrukturēšanas plānā paredzēto administratīvo pasākumu ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no 2028. g. |
| Administratīvās pieskaitāmās izmaksas | IT vides pārskatīšana virzībā uz lielāku standartizāciju | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Biroja platību ar salīdzinoši augstām papildu izmaksām samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Ar *DB AG* kopīgo tirgvedības un stratēģisko darbību apjoma samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Manuāli veikto finanšu procesu digitalizācija un automatizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Piedāvājumu pārvaldības un pakalpojumu izstrādes nodaļu lieluma optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *DB Cargo* un iekšzemes pārdošanas meitassabiedrību struktūru saskaņošana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Pārvaldības struktūru lieluma optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Citu administratīvo izmaksu samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 36. lpp.*

4.1.4.1.1.8. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi *DB Cargo* ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centra darbību saistītajām pieskaitāmajām izmaksām

(229) Vācija paskaidro, ka attiecībā uz pieskaitāmajām izmaksām, kas saistītas ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centra darbību, *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā galvenā uzmanība tiks pievērsta plānošanas sarežģītības samazināšanai, resursu pieejamībai un vadībai, un it īpaši pakalpojumu kataloga samazināšanai un procesu vienkāršošanai, lai samazinātu resursus, kas vajadzīgi attiecīgo uzdevumu veikšanai.

(230) Šajā kontekstā Vācija apgalvo, ka pasākumi, ar kuriem vienkāršo kravu pārvadājumu modeļus katrā *DB Cargo* segmentā, piemēram, pāreja no integrētiem kravu pārvadājumiem uz konkrētam segmentam specifiskām kravu pārvadājumu sistēmām, ļaus vienkāršot procesus saistībā ar kravu pārvadājumu *Control Tower* centra pieskaitāmajām izmaksām. Kā skaidro Vācija, pateicoties spēcīgākam tīklam, ir nepieciešama mazāka *DB Cargo* kapacitāte, piemēram, vilcienu plānošanai un grafiku sastādīšanai, kā arī kravu pārvadājumu iekārtu vadībai. Turklāt Vācija apgalvo, ka līdzīga ietekme tiks panākta, jo ievērojami samazināsies mijiedarbības un saskaņošanas vajadzības saistībā ar dažādo *DB Cargo* segmentu plānošanu/dispečēšanu.

(231) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* plāno, ka procesu vienkāršošanas ieviešana ievērojami samazinās to darbinieku skaitu, kas *Control Tower* centrā nepieciešami plānošanai, dispečēšanai un tehniskajai apkopei, un padarīs kombinētos pārvadājumus autonomākus. Attiecībā uz plānošanu un dispečēšanu Vācija apgalvo, ka galvenā *DB Cargo* pieeja ir apvienot funkcionālās struktūras, lai uzlabotu sinerģiju, palielinātu automatizāciju un samazinātu nebūtiskus procesa posmus, kā rezultātā, salīdzinot ar 2023. gada jūliju, vajadzīgais personāls samazināsies par vairāk nekā 50 pilnslodzes ekvivalentiem. Šajā nolūkā pārstrukturēšanas plānā ir iekļauti tālāk aprakstītie pasākumi.

4.1.4.1.1.8.1. Pārstrukturēšanas plāna 26. pasākums: ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centru saistīto aktīvu pārvaldības integrācija un personāla plānošana

(232) Vācija paskaidro, ka, integrējot *DB Cargo* aktīvu pārvaldības (vilcienu šķirotavu (*ZBA*) plānošana) un personāla plānošanas funkcijas, tiek panākta vienota pārraudzība, ko veic plānošanas personāls. Plānošanas personāla loma aprobežojas ar īstermiņa grafika noteikšanu (no ceturtdienas līdz nākamās nedēļas svētdienai). Turklāt Vācija paskaidro, ka pēc plānošanas uzsākšanas veiktās izmaiņas maiņu darbā pārvalda *ZBA* plānošanas struktūra, kas ņem vērā nākamās nedēļas turpmākā grafika izstrādes ietekmi (piemēram, darbinieku atpūtas starplaikus). Vācija uzskata, ka šāda savstarpēja plānošanas un izpildes aspektu ņemšana vērā samazina prasības *DB Cargo* personāla dispečeriem, tādējādi ļaujot samazināt *DB Cargo* darbinieku skaitu.

4.1.4.1.1.8.2. Pārstrukturēšanas plāna 27. pasākums: ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centru saistīto darbību detalizētas plānošanas apjoma samazināšana

(233) Vācija paskaidro, ka, racionalizējot *DB Cargo* plānošanas procedūras, ir iespējams ievērojami samazināt būtisko uzdevumu skaitu, tādējādi samazinot aktīvu plānošanai nepieciešamo darbaspēku. Konkrētāk, Vācija apgalvo, ka gaidāmajā *DB Cargo* vilcienu šķirotavu (*ZBA*) un maiņas staciju (*Kbf*) plānošanā galvenā uzmanība tiks pievērsta tikai ikgadējai provizoriskai plānošanai. Šī plānošana aprobežosies ar minimālo maiņas prasību izpildi un neietvers izmaiņas visa gada garumā. Turklāt tiks izstrādāta kopdarbīga plānošana *DB Cargo* tehniskajam personālam, proti, manevru vadītājiem (*AB*) un vagonmeistariem (*TWB*).

4.1.4.1.1.8.3. Pārstrukturēšanas plāna 28. pasākums: ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centru saistīto darbinieku dispečēšanas funkciju konsolidācija

(234) Vācija paskaidro, ka, lai nākotnē samazinātu *DB Cargo* reģionālo vilcienu dispečeru un reģionālo tīklu pārvaldnieku skaitu, *DB Cargo* teritorijas kontrolieris uzņemsies arī vietējā teritoriālā dispečera pienākumus. Vācija apgalvo, ka dispečēšana notiks vai nu no centrālā vadības centra, vai tieši uz vietas un ka šis process tiks veikts ciešā sadarbībā ar *Control Tower* centrā esošajiem tīkla pārvaldniekiem.

4.1.4.1.1.8.4. Pārstrukturēšanas plāna 29. pasākums: ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centru saistītā tālsatiksmes maiņu darba plānošanas procesa optimizācija

(235) Vācija paskaidro, ka, īstenojot IPV (integrētās plānošanas un vadības) sistēmu, *DB Cargo* tālsatiksmes maiņu darba plānošanas process ir balstīts uz optimizāciju un automatizāciju, kas dod iespēju daudz efektīvāk izmantot esošo kapacitāti. Vācija arī paskaidro, ka paredzētajā *VT* (ekspluatācijas dienu) režīmā *VT*, *KT* (kalendāro dienu) un adaptīvās maiņu darba plānošanas sistēmas apvienošana tiks organizēta ar IPV starpniecību, paredzot gan konsolidāciju, gan automatizāciju. Vācija apgalvo, ka ar šo vienoto pieeju tiek pārņemta procesuālā un reģionālā atbildība par visiem *DB Cargo* maršrutiem. Vācija apgalvo, ka rezultāts ir viendabīga, visaptveroša informācija par maiņām, kas ietver gan tālsatiksmes, gan maza attāluma apkalpojošo personālu. Vācija uzskata, ka šiem procesa uzlabojumiem ir potenciāls radīt ievērojamus kapacitātes ietaupījumus *DB Cargo* plānošanā.

4.1.4.1.1.8.5. Pārstrukturēšanas plāna 30. pasākums: ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* centru saistīto tehniskās apkopes darbu digitalizācija

(236) Vācija skaidro, ka līdz 2027. gadam tiks ieviesti digitālie risinājumi tehniskās apkopes jomā, lai samazinātu nepieciešamo personālu un ietaupītu *DB Cargo* izmaksas, piemēram, ievērojami samazinot *MöB* (vietējais nodošanas ekspluatācijā personāls) pārraudzības lomu attiecībā uz objektiem, izmantojot vienotu aktīvu un tehniskās apkopes integrāciju un liekot lietā tādus digitālos risinājumus kā *BISON* (uz attēliem balstīta ļaunprogrammatūras atklāšana) un *WMS* (dzelzceļa darbnīcu pārvaldības sistēma). Vācija arī paskaidro, ka šāda pāreja nozīmē, ka ne katra papildu darbība ir skaidri jāapstiprina, jo objekti aktīvi darbosies uz savu atbildību. Turpmāk kontroles pasākumi būs vērsti uz rentablām stratēģijām un uz sniegumu balstītu novērtēšanu, nevis izteikti paļausies uz stingru pārraudzību. Vācija uzskata, ka ar šiem pasākumiem būtu jāierobežo pārmērīgi *DB Cargo* kravas vagonu tehniskās apkopes darbi. Turklāt gaidāmā (virtuālās) centralizācijas ieviešana, ko veicinās novērošanas kameru izmantošana, paver iespēju racionalizēt darbu pārvaldību maksimāla noslogojuma periodos. Līdz ar to Vācija secina, ka šis pārstrukturēšanas plāna pasākums dod iespēju *DB Cargo MöB* pārdalīt kapacitāti, ieviešot efektīvāku operacionālo sistēmu.

4.1.4.1.1.8.6. Pārstrukturēšanas plāna 31. pasākums: ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* saistīto darbību efektivitātes uzlabošana

(237) Vācija skaidro, ka *DB Cargo Control Tower* ir centrālais koordinācijas centrs darbībām ar klientiem. Tā galvenais uzdevums ir pārraudzīt sūtījumus visā Eiropā, iesaistot visus partnerus no pārvadājumu sākuma līdz beigām. Tajā tiek apvienota klienta perspektīva un pārvadājumu iespējas, lai optimizētu risinājumus klientiem, koncentrējoties uz efektivitāti un rezultātiem *DB Cargo* labā. *Control Tower* ik gadu pārvalda vairāk nekā 650 000 vilcienu un vairāk nekā 7 miljonus sūtījumu visā Eiropā. Tas tika izveidots 2022. gadā, apvienojot bijušo *DB Cargo* klientu apkalpošanas nodaļu un operāciju centru.

(238) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā ir iekļautas vairākas iniciatīvas *Control Tower* efektivitātes palielināšanai. No vienas puses, šīs iniciatīvas ir vērstas uz turpmāku IT procesu/lietotņu izstrādi un ieviešanu, kas ļaus ievērojami samazināt manuāli veicamo darbu apjomu. No otras puses, minētās iniciatīvas ir vērstas uz integrētas snieguma pārvaldības turpmāku īstenošanu un klientu saskarnes pārveidošanu, ieviešot standartus, kas aizstās pašreizējo lielo skaitu individuālo risinājumu, vienlaikus ņemot vērā attiecīgās klientu prasības. Vācija uzskata, ka šādu iniciatīvu rezultātā nepieciešamais *DB Cargo* darbinieku skaits samazināsies par vairāk nekā 200 pilnslodzes ekvivalentu salīdzinājumā ar šādu darbinieku skaitu 2023. gada jūlijā (aptuveni 18 % no aplūkotajām nodaļām, izņemot kombinēto pārvadājumu daļu).

(239) Vācija arī paskaidro, ka jaunā stratēģija katram *DB Cargo* apakšsegmentam kombinēto pārvadājumu jomā vēl vairāk samazina ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* saistītās pieskaitāmās izmaksas. Vācija uzskata, ka kopumā būtu sagaidāms pieskaitāmo izmaksu samazinājums par aptuveni 130 pilnslodzes ekvivalentiem *DB Cargo* kravu pārvadājumu jomā un par aptuveni 155 pilnslodzes ekvivalentiem saistībā ar *Control Tower* (abi šie skaitļi ir papildus skaitļiem, kas norādīti iepriekšējās iedaļās). Aptuveni 50 % no šīs *DB Cargo* darbinieku skaita samazināšanas notiks meitassabiedrību līmenī. Pamatojoties uz to, Vācija uzskata, ka, samazinot pieskaitāmās izmaksas un racionalizējot procesus, var panākt ievērojamus izmaksu ietaupījumus.

*16. tabula*

**Pārstrukturēšanas plānā paredzēto pieskaitāmo izmaksu, kas saistītas ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* darbību, ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no 2028. g. |
| Ar kravu pārvadājumiem un *Control Tower* saistīto darbību pieskaitāmās izmaksas | Plānošana un dispečēšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Tehniskā apkope | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *Control Tower* centrs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kombinēto pārvadājumu autonomāka darbība | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 38. lpp.*

4.1.4.1.1.9. Pārstrukturēšanas plāna pasākumi, reaģējot uz faktiskiem papildu riskiem

(240) Vācija paskaidro, ka laikposmā no 2023. līdz 2024. gadam ir īstenojušies vairāki riski, kas tiek novērsti, veicot pretpasākumus to mazināšanai saskaņā ar paplašināto pārveides un pārstrukturēšanas plānu. Daži no riskiem, kas materializējušies un tiek novērsti, ir federālā budžeta samazināšana dzelzceļa kravu pārvadājumu atbalsta shēmām, vilcienu vadītāju brīdinājuma streiks, negatīvas kravu apjoma izmaiņas, personāla un faktoru izmaksu pieaugums un kavēšanās pārveides pasākumu īstenošanā.

4.1.4.1.1.9.1. Pārstrukturēšanas plāna 32. pasākums: būtisks darbinieku skaita samazinājums, reaģējot uz negatīvām kravu apjoma tendencēm

(241) Vācija paskaidro, ka Saskaņošanas komitejas 2024. gada 2. oktobrī pieņemtais lēmums (186. apsvērums) ļauj *DB Cargo* kompensēt personāla izmaksu pieaugumu, kas izriet no jaunajiem koplīgumiem. Apstiprinātais pilna laika darbinieku skaits atspoguļo i) lēmumu par pārveides plāna daudzajiem pārstrukturēšanas pasākumiem un to īstenošanu un papildus tam ii) transporta apjoma samazināšanos, kā arī iii) administratīvo darbinieku skaita samazināšanas programmu, kas pazīstama ar nosaukumu "Kopā spēcīgi" un ko ierosināja *DB AG*, lai samazinātu administratīvās pozīcijas finanšu, IT un cilvēkresursu jomā (*DB Cargo* šo programmu izpilda papildus darbinieku skaita samazināšanas pasākumiem, kas jau ir atspoguļoti pārveides plānā).

4.1.4.1.1.9.2. Pārstrukturēšanas plāna 33. pasākums: faktoru izmaksu samazinājums, reaģējot uz negatīvām kravu apjoma tendencēm

(242) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* īstenos vairākus pretpasākumus, kas tieši ietekmēs materiālās izmaksas. Tie ietver i) tehniskās apkopes grafiku, kā arī saglabāšanas ciklu pielāgošanu samazinātajam transporta apjomam, ii) visu to procesu un aktīvu digitalizācijas pētniecības un izstrādes projektu atcelšanu, kuru amortizācijas periodi pārsniedz trīs gadus, un iii) portfeļa optimizācijas paātrināšanu kontinentālo kombinēto pārvadājumu un maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā.

4.1.4.1.1.9.3. Pārstrukturēšanas plāna 34. pasākums: vienreizēja ietekme uz neto ienākumiem 2024. gadā, reaģējot uz negatīvām kravu apjoma tendencēm

(243) Vācija paskaidro, ka 2024. gadā tika panākta zināma vienreizēja pozitīva ietekme uz pamatdarbības un neto ienākumiem. Šie ienākumi bija saistīti ar i) vairs neizmantojamo konteineru pārdošanu no izbeigtās *DB Cargo* darījumdarbības daļas Krievijā, ii) konsultāciju un citu pakalpojumu samazināšanu un iii) (..) kravas vagonu nodošanu metāllūžņos intermodālo pārvadājumu segmentā. Turklāt *DB Cargo* 2024. gadā arī noteica vienreizēju samazinājumu 51 miljona EUR apmērā faktiskajās cenās saistībā ar *DB Energie* nodrošināto vilces enerģiju.

4.1.4.1.1.9.4. Pārstrukturēšanas plāna 35. pasākums: *DB Cargo* tehniskās apkopes produktivitātes palielināšana

(244) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* īsteno produktivitātes palielināšanas programmu, kas vērsta uz tās iekšējo lokomotīvju un vagonu tehnisko apkopi. Minētā programma ir izmaksu samazināšanas plāns, kas vērsts uz tehniskās apkopes infrastruktūru, kā arī materiālu un personāla efektivitātes uzlabošanu, un paredzams, ka ar to līdz 2026. gadam tiks nodrošināts izmaksu samazinājums 25 miljonu EUR apmērā, bet līdz 2030. gadam – izmaksu samazinājumu 100 miljonu EUR apmērā.

4.1.4.1.1.9.5. Pārstrukturēšanas plāna 36. pasākums: *DB* grupas iekšējie pakalpojumi un vilces enerģijas izmaksu samazināšana

(245) Vācija paskaidro, ka, ņemot vērā vispārēju enerģijas izmaksu samazinājumu Vācijā, *DB* grupas enerģijas piegādātājs *DB Energie* ir spējīgs laikposmā no 2025. gada līdz 2030. gadam samazināt vilces enerģijas tirgus pārdošanas cenas. Turklāt tiks samazinātas arī *DB AG* iekšējā IT pakalpojumu sniedzēja (*DB Systel*) cenas. Paredzams, ka būtisku produktivitātes pieaugumu nodrošinās mākslīgā intelekta izmantošana digitālo pakalpojumu radīšanā.

4.1.4.1.1.9.6. Pārstrukturēšanas plāna 37. pasākums: amortizācija un investīciju apjoma samazināšana

(246) *DB Cargo* pārskatīja investīciju budžetus līdz 2030. gadam un samazināja tos līdz minimumam. Mazāki izdevumi investīcijām samazinās *DB Cargo* amortizācijas izmaksas. Lokomotīvju un vagonu lietderīgās ekspluatācijas laika pieņēmumi tiks koriģēti attiecībā uz amortizāciju atbilstoši pašreizējam vagonu parka lietderīgās ekspluatācijas laikam.

4.1.4.1.1.9.7. Pārstrukturēšanas plāna 38. pasākums: lokomotīvju pārdošana un atpakaļnoma

(247) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pārdos un nodos atpakaļnomai (..) lokomotīves, kas radīs aptuveni (..) EUR slēptajās rezervēs par katru lokomotīvi.

4.1.4.1.1.9.8. Pārstrukturēšanas plāna 39. pasākums: pāriešana no lokomotīvju pirkšanas uz to nomāšanu

(248) Vācija norāda, ka tā vietā, lai veiktu tiešus (..) lokomotīvju pirkumus, *DB Cargo* tās nomās, lai ietaupītu naudas līdzekļus un padarītu darījumdarbības modeli elastīgāku, sadalot šādu lokomotīvju nomas izmaksas laika gaitā.

4.1.4.1.1.9.9. Pārstrukturēšanas plāna 40. pasākums: apgrozāmā kapitāla uzlabojumi

(249) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* līdz 2024. gada beigām pārdos debitoru parādus (..) EUR apmērā ar mērķi palielināt kopējo naudas līdzekļu apjomu un ierobežot parādsaistības.

4.1.4.1.1.9.10. Pārstrukturēšanas plāna 41. pasākums: cenu palielināšana vienvagona kravu pārvadājumu segmentā

(250) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* no 2026. gada veicinās klientu vēlmi maksāt vairāk vienvagona kravu pārvadājumu segmentā. Tā arī pārnesīs ietekmi, ko radīs samazināta piekļuve sliežu ceļiem un manevru sistēmu subsīdijas, kas no 2027. gada ietekmēs visu dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari Vācijā.

4.1.4.1.1.10. Pārstrukturēšanas plāna pasākumu vispārējā ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm

(251) 17. tabulā ir parādīta pārveides plānā izklāstīto galveno pasākumu paredzamā finansiālā ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm norādītajos periodos.

*17. tabula*

**Pārstrukturēšanas plāna pasākumu vispārējā ietekme uz *DB Cargo EBIT* prognozēm**

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no2028.g. |
| Vienvagona | Tīkla optimizācija, veicot struktūras pārskatīšanu | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Vispārējie kravu pārvadājumu optimizācijas pasākumi, kas ietekmē vienvagona kravu pārvadājumu segmentu | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kvalitātes uzlabošana un bāzes cenas korekcija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Maršrutvilcienu | Loģistikas risinājumi un portfeļa optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kravu pārvadājumu stabilitātes pieaugums (t. sk. jauni darba koplīgumi) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kvalitātes uzlabošana un bāzes cenas korekcija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Ar jūras transportu saistītie kombinētie pārvadājumi | Kravu pārvadājumu modelis / termināļa transporta mezgls Mašenā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Autonomāk veidoti pārvadājumi un tīkla pārprojektēšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Administratīvo pieskaitāmo izmaksu samazināšana visās sabiedrībās, kas sniedz ar jūras transportu saistītos kombinētos pārvadājumus (*DB Cargo AG*, *TFG*, *DBIS*) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Portfeļa optimizācija un cenu palielināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

| | | *Ietekme uz* EBIT *(miljonos EUR)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenta veids | Pārveides pasākums | 2024. g. | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | no2028.g. |
| Kontinentālie kombinētie pārvadājumi un pārvadātāju pakalpojumu pārdošana | Autonomāk veidoti pārvadājumi | | | | | |
| | Administratīvo pieskaitāmo izmaksu samazināšana kontinentālo kombinēto pārvadājumu apakšsegmentā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *Kombiverkehr* tīkla lieluma optimizācija (portfeļa optimizācija) un cenu palielināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Eiropas meitassabiedrības | Portfeļa optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Izmaksu samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Darbības efektivitāte | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pieskaitāmās administratīvās izmaksas | IT vides pārskatīšana virzībā uz lielāku standartizāciju | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Biroja platību ar salīdzinoši augstām papildu izmaksām samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Ar *DB AG* kopīgo tirgvedības un stratēģisko darbību apjoma samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Manuāli veikto finanšu procesu digitalizācija un automatizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Piedāvājumu pārvaldības un pakalpojumu izstrādes nodaļu lieluma optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *DB Cargo* un iekšzemes pārdošanas meitassabiedrību struktūru saskaņošana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Pārvaldības struktūru lieluma optimizācija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Citu administratīvo izmaksu samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Kravu pārvadājumu pieskaitāmās izmaksas | Plānošana un dispečēšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Tehniskā apkope | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | *Control Tower* centrs | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | Kombinēto pārvadājumu autonomāka darbība | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Kopā** | | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

Avots: *Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 38. un 39. lpp.*

(252) Nākamajā tabulā ir parādīta izvērtējamo turpmāko pasākumu paredzamā finansiālā ietekme uz *DB Cargo*, ņemot vērā riskus, kas materializējās 2023. un 2024. gadā (sk. 240. apsvērumu).

*18. tabula*

**Pārstrukturēšanas plāna pretpasākumu vispārējā ietekme uz *DB Cargo* pamatscenārija *EBIT* prognozēm**

| | Pamatscenārijā iekļauto pretpasākumu ietekme uz EBIT | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. | 2029. g. | 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pamatscenārija *EBIT* 2023. gadā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | **Δ Kopējais materializējušos risku apjoms** | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | **Pretpasākumi kopā** | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 1) | Pretpasākumi negatīvai apjoma tendencei | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | — Mazāks darbinieku skaits nekā iepriekšējā pamatscenārijā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | — Pretpasākumu materiālās izmaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | — Tehniskās apkopes produktivitātes palielināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | — Vienvagona kravu pārvadājumu tīkla turpmāka izmaksu optimizācija, sākot no 2029. gada | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | — Grupas ieguldījuma, vilces enerģijas cenu un IT pakalpojumu cenu samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2) | Amortizācijas samazināšana, samazinot investīcijas un ņemot vērā lokomotīvju un vagonu faktisko lietderīgās ekspluatācijas laiku | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 3) | Cenu palielināšana konkrēti vienvagona kravu pārvadājumu segmentā 2026. gadā un cenu ietekmes pārnešana vai samazināts federālais budžets atbalsta shēmām, sākot no 2027. gada | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 4) | Apakšuzņēmuma līgumu īpatsvara palielināšana maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā, tajā skaitā (..) lokomotīvju pārdošana 2025./2026. gadā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 5) | (..) lokomotīvju pārdošana un atpakaļnoma | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 6) | Pāriešana no (..) lokomotīvju pirkšanas uz to nomāšanu | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 7) | Apgrozāmā kapitāla uzlabojumi | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 44. lpp.*

4.1.4.2. Pārstrukturēšanas plāna finansēšana

(253) Pārstrukturēšanas plāna finansēšanu un ar to saistītās izmaksas galvenokārt veido finansējums, kas izriet no privātiem avotiem (pašu ieguldījums), un tikai daļēji no finansējuma, kas izriet no valsts atbalsta.

(254) Pārstrukturēšanas izmaksas un iepriekš minētie finansējuma avoti ir aprakstīti nākamajās iedaļās.

4.1.4.2.1. Pārstrukturēšanas izmaksas

(255) *DB Cargo* pārstrukturēšanas izmaksas kopā būtu 4 187 miljoni EUR; tās ir apkopotas 19. tabulā un tās veido šādas pozīcijas:

a) zaudējumi no pamatdarbības: Vācija norāda, ka *DB Cargo* darbības zaudējumi, kas radušies laikposmā no 2022. līdz 2024. gadam (858 miljoni EUR 2022. gadā, 584 miljoni EUR 2023. gadā un 472 miljoni EUR, kas gaidāmi 2024. gadā ([80])), veido aptuveni pusi no pārstrukturēšanas izmaksām.

b) Citas pārstrukturēšanas izmaksas: pārstrukturēšanas periodā *DB Cargo* radīsies arī citas ar pārstrukturēšanu saistītas izmaksas vai pamatdarbības izmaksas, kuras pārstrukturēšanas plāna īstenošanas gaitā netiks segtas no paredzamajiem ieņēmumiem un kuras ir nepieciešamas tā sekmīgai pabeigšanai, piemēram:

a) padomdevēju izmaksas, ar darbaspēku un personālu saistītie *DB Cargo* meitassabiedrību maksājumi un izmaksas, kas saistītas ar darījumdarbības pārnešanu uz *DB Cargo* meitassabiedrībām, kā arī

b) citi kapitālizdevumi investīciju plānā, neraugoties uz plānoto summas samazinājumu, apgrozāmo kapitālu, refinansēšanas izmaksām aizdevumiem, kuriem drīzumā beidzas termiņš, un pamatdarbības izdevumiem.

4.1.4.2.2. Pārstrukturēšanas pasākumu finansēšanas avoti

4.1.4.2.2.1. Pārstrukturēšanas atbalsts

(256) Vācija summas, kas *DB Cargo* piešķirtas saskaņā ar PZNL, lai segtu tās 2022., 2023. un 2024. gada pamatdarbības zaudējumus, norāda kā atbalsta finansējuma avotus pārstrukturēšanas izmaksām, t. i., 858 miljonus EUR 2022. gadā, 584 miljonus EUR 2023. gadā un 472 miljonus EUR, kas gaidāmi 2024. gadā ([81]) – kopsummā tie ir 1 914 miljoni EUR.

4.1.4.2.2.2. Paša labuma guvēja ieguldījums

(257) Vācija norāda šādus galvenos *DB Cargo* ieguldījuma pārstrukturēšanas izmaksās avotus un informē, ka visi finanšu instrumenti, kas tiks izmantoti kā pārstrukturēšanas izmaksu finansēšanas avoti grupas iekšienē, tiks emitēti *DB Cargo AG* ar tirgus nosacījumiem un tiks nodrošināti pārstrukturēšanas periodā, lai sekmētu pārstrukturēšanas plāna rezultatīvu finansēšanu ([82]):

a) Subordinētie konvertējamie aizdevumi 842 miljonu EUR apmērā, kas pieejami no 2024. gada 15. novembra līdz 2026. gada 31. decembrim (ieskaitot) ([83]), ko veido:

a) 2024. gada 15. novembrī – subordinētie konvertējamie aizdevumi kopā 218 miljonu EUR apmērā līdz 2031. gada 31. decembrim,

b) 2025. gada 1. aprīlī – subordinētie konvertējamie aizdevumi kopā 110 miljonu EUR apmērā līdz 2031. gada 31. decembrim,

c) 2025. gadā – subordinētie konvertējamie aizdevumi kopā 83 miljonu EUR apmērā līdz 2031. gada 31. decembrim,

d) 2026. gada 1. decembrī – subordinētie konvertējamie aizdevumi kopā 315 miljonu EUR apmērā līdz 2031. gada 31. decembrim,

e) 2026. gadā subordinētie konvertējamie aizdevumi kopā 116 miljonu EUR apmērā līdz 2031. gada 31. decembrim.

([80]) Prognoze 2024. gada 22. novembrī.

([81]) Zaudējumu summa, ko paredzēts pārnest par 2024. gadu (prognoze 2024. gada 22. novembrī), bez ietekmes uz prognozēto *EBITDA* un *EBT* ietver atliktā nodokļa saistības, kas aplēstas 18 miljonu EUR apmērā. Tādējādi zaudējumi, ko *DB Cargo* nodeva *DB AG*, pārsniedz tos, kas pretējā gadījumā tiktu nodoti, ja PZNL netiktu izbeigts.

([82]) 29. tabula. Aizdevumi, kredītlīnijas, pagaidu kredītlīnijas un mezanīna kapitāls (subordinētie konvertējamie aizdevumi) *DB Cargo AG* 2025.–2029. gadā, ko Vācija piešķīrusi 2024. gada 31. oktobrī iesniegtajā "*DB Cargo* valsts atbalsta pārstrukturēšanas plānā", kas attiecīgi atjaunināts.

([83]) No 2. punkta 1. apakšpunkta aizdevuma līgumā "Mezanīna aizdevuma līgums par finanšu shēmu [842] 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

Šos aizdevumus var izmantot vienīgi, lai refinansētu starp līgumslēdzējām pusēm noslēgtos aizdevuma līgumus ([84]).

Procentu likmei izmaksātajām daļām jābūt vienādai ar ([85]): i) EUR mijmaiņas likmi pieciem gadiem (2,275 % 2024. gada novembra vidū) ([86]); ii) plus starpība, kas noteikta saskaņā ar aizdevēja refinansēšanas tirgus nosacījumiem (2024. gada septembrī starpība bija (..) % gadā aizņēmumiem EUR) un noteikto aizņēmēja kredītspēju (aizdevēja noteiktais aizņēmēja kredītreitings pašlaik ir "(..)"). Kredītreitingus parasti pārskata un koriģē reizi gadā; kā arī iii) plus marža (..) % gadā, lai atspoguļotu aizdevumu subordināciju. Šāda marža tika iegūta, salīdzinot *DB* grupas subordinēto obligāciju, kuru termiņš bija 2029. gadā, tirgus vērtējumu ar *DB* grupas augstākas prioritātes naudas obligāciju termiņa salīdzinājumu. Līdz ar to pašlaik piemērojamā procentu likme ir (..) % gadā.

Turklāt *DB Cargo* var izmantot aizdevumus tikai tad, ja pieprasījuma iesniegšanas brīdī tiek ievērota pārstrukturēšanas plāna izpilde. Tas jo īpaši nozīmē, ka *DB Cargo* sasniedz šādus finanšu rādītājus ([87]):

| | | |
|---|---|---|
| (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) |

Saskaņā ar šiem aizdevuma līgumiem aizdevējam (*DB AG*) ir tiesības jebkurā laikā konvertēt vienu vai vairākas nenomaksātās daļas vai neatmaksāto daļu summas pašu kapitālā, piešķirot *DB Cargo* kapitāla rezervi, ar nosacījumu, ka *DB Cargo* vismaz divus kalendāros gadus pēc kārtas ir radījusi pozitīvu gada pārpalikumu, kas nepārsniedz divkāršu uzkrāto gada pārpalikumu kopš 2025. gada 1. janvāra, no kura jāatskaita jau pašu kapitālā konvertētās summas ([88]).

Visbeidzot, aizņēmējam nav tiesību sniegt kredītu vai citus finanšu pakalpojumus trešām personām (izņemot aizdevēju un *Deutsche Bahn Finance GmbH*) ([89]).

f) Kredītlīnija 325 miljonu EUR apmērā, ko jau ir nodrošinājusi un parakstījusi *DB AG* un kas pieejama no 2024. gada 1. augusta līdz 2026. gada 31. decembrim (ieskaitot) ([90]). Atsevišķam izņemtajam kredītam piemērojamo procentu likmi aprēķina, pamatojoties uz starpbanku aizdevumu procentu likmi (piemēram, *Euribor* 6 mēnešu 2,743 % likmi no 2024. gada novembra vidus, pamatojoties uz gada likmi) ([91]), kas piemērojama aizdevuma pieteikuma iesniegšanas brīdī (*Reuters* tirgus dati) un kurai pieskaita maržu, kas noteikta saskaņā ar tirgus nosacījumiem (pašlaik tā ir (..) % gadā aizņēmumiem EUR) aizdevēja refinansēšanai un noteiktajai aizņēmēja kredītspējai. Aizdevējs patlaban aizņēmējam ir piešķīris kredītreitingu "(..)". Kredītreitingus parasti pārskata un koriģē katru gadu. Līdz ar to piemērojamā procentu likme, piemēram, sešu mēnešu periodam, pašlaik ir (..) % gadā.

([84]) No 1. punkta 3. apakšpunkta aizdevuma līgumā "Mezanīna aizdevuma līgums par finanšu shēmu [842] 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

([85]) No 5. punkta 1. un 2. apakšpunkta aizdevuma līgumā "Mezanīna aizdevuma līgums par finanšu shēmu [842] 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

([86]) Aprēķināts no publiski pieejamiem avotiem, piemēram, vietnē www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).

([87]) No 2. punkta 3. apakšpunkta aizdevuma līgumā "Mezanīna aizdevuma līgums par finanšu shēmu [842] 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

([88]) No 7. punkta a) apakšpunkta aizdevuma līgumā "Mezanīna aizdevuma līgums par finanšu shēmu [842] 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

([89]) No 12. punkta aizdevuma līgumā "Mezanīna aizdevuma līgums par finanšu shēmu [842] 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

([90]) No 1. punkta 1. un 2. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par kredītlīniju 325 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

([91]) Publiski pieejami no tādiem avotiem kā www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Saskaņā ar šo aizdevuma līgumu *DB Cargo* nav tiesību sniegt kredītus vai citus finanšu pakalpojumus trešām personām (izņemot aizdevēju un *Deutsche Bahn Finance GmbH*) ([92]).

Turklāt *DB Cargo* apņemas saņemt iepriekšēju *DB AG* kredītkomiteju apstiprinājumu šādiem komercpolitikas lēmumiem ([93]):

a) ja *DB Cargo* attiecīgajā laikā ir izmantojusi kredītlīniju 250 miljonu EUR apmērā vai mazāk: i) investīciju un aktīvu atsavināšanas projekti, kas nav daļa no pašreizējā vidēja termiņa darījumdarbības plāna un kuru kopējā summa pārsniedz 10 miljonus EUR vienam projektam, un ii) citu nākotnes saistību uzņemšanās, kas nav daļa no pašreizējā vidēja termiņa darījumdarbības plāna un kuru kopējā summa pārsniedz 10 miljonus EUR vienam projektam;

b) ja *DB Cargo* attiecīgajā laikā ir izmantojusi kredītlīniju vairāk nekā 250 miljonu EUR apmērā: i) investīciju un aktīvu atsavināšanas projekti, kuru kopējais apjoms pārsniedz 5 miljonus EUR vienam projektam, un ii) citu tādu nākotnes saistību uzņemšanās, kas pārsniedz 5 miljonus EUR vienam projektam;

c) pārdošanas un nomas projektu gadījumā *DB Cargo* apņemas nodrošināt, ka aizdevējs pārbauda tirgus apstākļus.

Visbeidzot, kredītlīnijas nodrošināšana ir atkarīga no *DB Cargo* apņemšanās nodrošināt, ka tiek ievēroti tālāk uzskaitītie finanšu rādītāji, un vajadzības gadījumā veikt korektīvus pasākumus, lai novērstu attiecīgā rādītāja pārsniegšanu. Ja rādītājs ir pārsniegts, kreditoram ir tiesības izbeigt kredītlīgumu ([94]).

| | |
|---|---|
| (..) | (..) |
| (..) | (..) |
| (..) | (..) |
| (..) | (..) |

b) Pagaidu kredītlīnija 434 miljonu EUR apmērā, ko jau ir nodrošinājusi un parakstījusi *DB AG* un kas pieejama no 2024. gada 1. augusta līdz 2025. gada 31. martam (ieskaitot) ([95]) atbilstoši tirgus nosacījumiem. Piemērojamo procentu likmi aprēķina, pamatojoties uz starpbanku procentu likmi, kas piemērojama nolīgtajam procentu periodam (piemēram, *Euribor* 6 mēnešu 2,743 % likmi no 2024. gada novembra vidus, pamatojoties uz gada likmi) ([96]) aizdevuma pieteikuma iesniegšanas brīdī (pamatojoties uz *Reuters* reāllaika tirgus datiem), pieskaitot maržu, kas noteikta atbilstoši tirgus nosacījumiem (pašlaik tā ir (..) % gadā aizņēmumiem EUR) aizdevēja refinansēšanai un noteiktajai aizņēmēja kredītspējai ([97]). Aizņēmējam pašlaik ir piešķirts kredītreitings "(..)". Kredītreitingus parasti pārskata un koriģē katru gadu. Līdz ar to piemērojamā procentu likme, piemēram, sešu mēnešu periodam, Komisijas lēmuma pieņemšanas brīdī ir (..) % gadā.

([92]) No 12. punkta 1. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par kredītlīniju 325 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).
([93]) No 12. punkta 2. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par kredītlīniju 325 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).
([94]) No 12. punkta 3. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par kredītlīniju 325 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).
([95]) No 1. punkta 1. un 2. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par pagaidu kredītlīniju ("pagaidu finansējums") 434 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).
([96]) Publiski pieejami no tādiem avotiem kā www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) No 5. punkta 1. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par pagaidu kredītlīniju ("pagaidu finansējums") 434 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

Līdz visu saskaņā ar šīm kredītlīnijām nesamaksāto kredītu summu pilnīgai atmaksai *DB Cargo* apņemas nesniegt nekādu nodrošinājumu citiem kreditoriem, it īpaši apgrūtinājumu veidā attiecībā uz tās pašreizējiem vai nākotnes aktīviem, ja vien aizdevējs nav iepriekš rakstiski piekritis šādu garantiju piešķiršanai ([98]).

c) atsavināšanas darbības [460–560] miljonu EUR apmērā, kas jāveic līdz 2026. gadam (kā aprakstīts 305. apsvēruma a) punktā un 318. apsvērumā), ko veido:

   a) paredzamā aktīvu (lokomotīvju) pārdošana par aptuveni (..) miljoniem EUR sakarā ar to, ka 2025.–2026. gadā palielinājās apakšuzņēmuma līgumu īpatsvars maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā,

   b) plānotā lieko lokomotīvju pārdošana kombinēto pārvadājumu segmentā aptuveni (..) miljonu EUR apmērā 2025.–2026. gadā,

   c) plānotā lieko lokomotīvju pārdošana Vācijas–Francijas koridorā par aptuveni (..) miljoniem EUR 2025.–2026. gadā,

   d) noteiktu meitassabiedrību kapitāldaļu atsavināšana ((..)) aptuveni (..) miljonu EUR apmērā 2025. gadā, kā arī

   e) paredzamā būtiskas *DB Cargo* daļas (..) pārdošana 2025.–2026. gadā;

   f) faktorings saistībā ar [...] [100–140] miljonu EUR *DB Cargo* debitoru parādu, kuriem ir izdevīgs kredītprofils un līdz ar to zemākas finansēšanas izmaksas;

   g) *DB JobService GmbH* veikta *DB Cargo* darbinieku algu un atlaišanas pabalstu pārņemšana kopsummā par [100–140] miljoniem EUR, kas izriet no pārstrukturēšanas plāna, piemērojot darba koplīgumus un *DB AG* grupas iekšējos noteikumus. *DB JobService GmbH* darbojas kā kolektīvās nodarbinātības un darbā iekārtošanas aģentūra, kuras pakalpojumus *DB AG* ir ieinteresēta izmantot centralizēti "iekšējā" darba tirgū, ņemot vērā sinerģiju un izmaksu ietaupījumus prasmju atbilstības vai atlaišanas pabalstu summu ziņā salīdzinājumā ar aģentūras funkciju uzticēšanu ārpakalpojumu sniedzējiem, kas ir trešās personas.

(258) Labuma guvēja paša ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās, kas izriet no dažādiem finansējuma avotiem, kurus ierosinājušas Vācijas iestādes, kā apkopots 19. tabulā, kopā būtu 2 291 miljons EUR, kas ir 54 % no pārstrukturēšanas izmaksām 4 205 miljonu EUR apmērā, kā izriet no aplēsēm.

*19. tabula*

**Kopsavilkums par pārstrukturēšanas izmaksām un to finansējuma avotiem**

*(miljonos EUR)*

| PĀRSTRUKTURĒŠANAS IZMAKSAS | milj. EUR | FINANSĒJUMA AVOTI | milj. EUR |
|---|---|---|---|
| Faktiskie pamatdarbības zaudējumi (2022.–2023. g.) | 1 442 | **Pašu ieguldījums**, t. sk. | **2 291** |
| Paredzamie pamatdarbības zaudējumi (2024. gads) | 472 | Subordinētie konvertējamie aizdevumi *DB AG* | 842 |
| Paredzamie pamatdarbības zaudējumi (2025. gads) | (..) | Kredītlīnija *DB AG* | 325 |
| Ar personālu saistītie izdevumi (*JobService GmbH*) | (..) | Pagaidu kredītlīnija *DB AG* | 434 |
| Citas izmaksas, kas saistītas ar darījumdarbības pārnešanu uz *DB Cargo* meitassabiedrībām | (..) | Atsavināšanas darbības | 4 (..) |
| To aizdevumu refinansēšana, kuru atmaksāšanas termiņš tuvojas beigām, kapitālizdevumi, pamatdarbības izdevumi, apgrozāmais kapitāls | 2 020 | Debitoru parādu faktorings | (..) |
| | | *JobService GmbH* ieguldījums | (..) |
| **Kopējās pārstrukturēšanas izmaksas** | **4 205** | | |
| | | **Pārstrukturēšanas atbalsts**; no tā: | **1 914** |
| | | Faktiskais PZNL aptvērums (2022.–2023. g.) | 1 442 |
| | | Paredzamais PZNL aptvērums (2024. g.) | 472 |

([98]) No 14. punkta 2. apakšpunkta līgumā "Pamatlīgums par pagaidu kredītlīniju ("pagaidu finansējums") 434 000 000,00 EUR apmērā" (līguma nosaukuma tulkojums).

4.1.4.2.3. Finanšu prognozes pamatscenārijā un pesimistiskā scenārijā

(259) Vācija paskaidro, ka pieņēmumu, saskaņā ar kuriem *DB Cargo* pašlaik īsteno visaptverošu pārstrukturēšanas plānu, mērķis ir atjaunot šīs sabiedrības rentabilitāti. *DB Cargo* izstrādāja savu pārstrukturēšanas plānu ciešā sadarbībā ar ārējiem konsultantiem. Vācija norāda, ka pārstrukturēšanas plāns jau tiek īstenots un ka ir uzsāktas likumā paredzētās apspriešanās ar *DB Cargo* darbinieku pārstāvjiem par pasākumiem personāla jomā.

(260) Vācija paskaidro, ka pamatā esošie izmaksu pieņēmumi laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam ir balstīti uz *DB* grupas prognozēm, izņemot izmaksu attīstību saistībā ar lokomotīvēm un kravas vagoniem, kas ir atkarīga no vispārējām inflācijas attīstības prognozēm. Tālāk norādīta laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam prognozētā izmaksu attīstība.

*20. tabula*

**Pieņēmumi par izmaksām 2025.–2029. gadā**

| Izmaksu kategorijas (attīstība sal. ar iepriekšējo gadu) | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. | 2029. g. | CAGR 2025.–2029. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Enerģija | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Maršruti | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *DB* tīkla objekti | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pakalpojumu iegāde starpt. | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pakalpojumu iegāde iekšzemē | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pakalpojumu apmaiņa starpt. | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pakalpojumu apmaiņa iekšzemē | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Personāla pamatd. izmaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Personāla pieskaitāmās izmaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citas izmaksas | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

Avots: *Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 57. lpp.*

(261) Vācija apgalvo, ka pārstrukturēšanas plāna pamatscenārija pieņēmumi ietekmē visus *DB Cargo* darījumdarbības segmentus (vienvagona kravu pārvadājumi, maršrutvilcienu pārvadājumi, kombinētie pārvadājumi) un ir balstīti uz četriem galvenajiem pīlāriem.

(262) Pirmkārt, tiek ierosinātas kardinālas izmaiņas kravu pārvadājumu sistēmā, likvidējot savstarpējās saiknes starp darījumdarbības segmentiem un stiprinot pārvaldības stimulus atsevišķiem darījumdarbības virzieniem. Šīs izmaiņas samazinās darbību sarežģītību un tādējādi palielinās *DB Cargo* nodrošināto kravu pārvadājumu stabilitāti un kvalitāti visos segmentos. Izmaiņas kravu pārvadājumu sistēmā ļaus arī samazināt pieskaitāmās izmaksas.

(263) Otrkārt, piešķirot prioritāti rentabilitātei, nevis izaugsmei, *DB Cargo* koncentrējas uz tiem segmentiem un klientiem, attiecībā uz kuriem *DB Cargo* ieņem vai pēc pārstrukturēšanas plāna īstenošanas ieņems konkurētspējīgu tirgus pozīciju, t. i., kur tas var veikt kravu pārvadājumus ar viszemākajām izmaksām vai piedāvā unikālu produktu portfeli.

(264) Treškārt, *DB Cargo* ir atvērta un aktīvi pēta iespējas elastīgi attīstīt darījumdarbību un sadarboties ar partneriem, kas ir trešās personas, lai īstenotu apakšuzņēmuma līgumus vai izveidotu kopuzņēmumus tirgos ar nākotnes izaugsmes iespējām, ja un kad šādas iespējas īstenosies nākotnē.

(265) Visbeidzot, pārstrukturēšanas plāns būtiski maina to, kā tiek organizēta vienvagona kravu pārvadāšana. Vācija apgalvo, ka kopā ar valsts finansējuma shēmu vienvagona kravu pārvadājumiem šim pasākumam būtu jāļauj atjaunot šā strukturāli nelabvēlīgā stāvoklī esošā segmenta rentabilitāti.

(266) Vācija norāda, ka pārstrukturēšanas plāna rezultātā saskaņā ar pamatscenāriju sagaidāms, ka *DB Cargo* sasniegs rentabilitāti 2026. gadā un ilgtermiņā saglabās rentabilitāti (ar pozitīvu mērķa *EBIT* 251 miljona EUR apmērā 2028. gadā un 268 miljonu EUR apmērā 2030. gadā). Tas nozīmē, ka *EBIT* marža 2028. gadā un arī 2030. gadā būs 6,3 %, kas, kā norāda Vācija, atbilstu pašreizējiem nozares standartiem.

(267) Pamatscenārijā ir ņemts vērā fakts, ka, lai gan *DB Cargo* kopējā tirgus pozīcija Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē tāpat kā iepriekšējos gados, visticamāk, turpinās samazināties, *DB Cargo* turpmākajos gados paredz relatīvi stabilu absolūto kravas pārvadājumu apjomu vienvagona un maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā (pretstatā samazinājumam kombinēto pārvadājumu segmentā), un tas veicinās dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurētspēju un līdz ar to arī dzelzceļa pārvadājumu daļas palielināšanos modālajā sadalījumā.

(268) Vācija arī apgalvo, ka pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts ievērojams *DB Cargo* darbaspēka ieguldījums attiecībā uz lielāku elastību un jaunu, fakultatīvu (bet atalgotu) maiņas darba modeļu ieviešanu ar ilgāku vilcienu vadītāju darba laiku. *DB Cargo* Saskaņošanas komiteja 2024. gada 2. oktobrī vienojās līdz 2026. gada decembra beigām samazināt darbaspēku par 4 582 pilna laika darbiniekiem (aptuveni 25 % no darbaspēka salīdzinājumā ar 2023. gada decembri), un līdz 2029. gada decembra beigām šis skaits sasniegs 4 943 pilna laika darbiniekus (aptuveni 27 % no darbaspēka).

(269) Ņemot vērā pašreizējo ekonomisko vidi, ko raksturo prasmīgu darba ņēmēju trūkums, augošs privātā sektora pieprasījums pēc ilgtspējīgiem transporta veidiem un finansiālais atbalsts vienvagona kravu pārvadājumu segmentam, Vācija uzskata, ka pārstrukturēšanas plānu pozitīvi ietekmēs labvēlīgi ārējie apstākļi un ka pārstrukturēšanas periodā tiks atjaunota dzīvotspēja.

(270) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pamatscenārijs ļaus uzņēmumam atjaunot dzīvotspēju līdz pārstrukturēšanas perioda beigām (2026. gada 31. decembrim), kad paredzams, ka sabiedrība uzrādīs pozitīvu neto peļņu 95 miljonu EUR apmērā.

(271) Vācija paskaidro, ka sagaidāms, ka šādi finanšu rādītāji tiks sasniegti, pateicoties pozitīvas *EBIT* radīšanai jau līdz 2026. gadam (188 miljoni EUR), kas izriet no mērena ieņēmumu pieauguma ((..)) attiecībā pret izmaksu bāzi, kas, paredzams, būtībā saglabāsies nemainīga visā pārstrukturēšanas periodā ((..)) apvienojumā ar ievērojamu darbaspēka pārstrukturēšanu ((..)) un produktivitātes pieaugumu, padarot uzņēmumu elastīgāku (materiālu izmaksas un citi pamatdarbības izdevumi (..)).

(272) Vācija norāda, ka ieņēmumu mērenais pieaugums pamatscenārijā galvenokārt ir saistīts ar dažādiem iepriekš 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) iedaļā izklāstītajiem pārstrukturēšanas plāna pasākumiem, it īpaši šādiem:

a) vienvagona kravu pārvadājumu segments: rezultātā panāktie produktu kvalitātes uzlabojumi ļaus koriģēt bāzes cenas, un paredzams, ka gaidāmā federālā vienvagona kravu pārvadājumu subsīdija veicinās to, ka vienvagona kravu pārvadājumu segments 2026. gadā būs ar pozitīvu darbības bilanci un no 2027. gada atkal sasniegs samērīgu rentabilitāti neto ienākumu līmenī. Cenu attīstība atspoguļo faktoru izmaksu pieauguma ietekmi. Rezultātā tiek prognozēts, ka laikposmā no 2025. līdz 2030. gadam vienvagona kravu pārvadājumu

segmentā būs mērens apjoma pieaugums ar kombinēto gada izaugsmes tempu (“*CAGR*”) (..) % apmērā, savukārt paredzams, ka cenas pastāvīgi pieaugs ar *CAGR* (..) %. Tomēr Vācija uzsver, ka bez federālā atbalsta vienvagona kravu pārvadājumu segmentam un neraugoties uz piemērojamajiem pārstrukturēšanas plāna pasākumiem, šis segments turpinātu radīt zaudējumus;

a) maršrutvilcienu pārvadājumu segments: pamatojoties uz produktivitātes un kvalitātes pieaugumu, *DB Cargo* prognozē, ka spēs mēreni paaugstināt cenas, ja tirgū kombinētais gada izaugsmes temps (*CAGR*) ([99]) būs aptuveni (..) %. Turklāt, ņemot vērā izmaiņas globālajā politiskajā situācijā (piemēram, priekšroka enerģētikai un aizsardzībai), ir gaidāms papildu ieņēmumu potenciāls, ko rada kravu pārvadājumu strukturālo pārmaiņu ietekme. Rezultātā tiek prognozēts, ka laikposmā no 2025. līdz 2030. gadam maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā būs neliels apjoma pieaugums, proti, *CAGR* būs (..) %, savukārt paredzams, ka cenas pastāvīgi pieaugs ar *CAGR* (..) %. Cenu attīstība atspoguļo faktoru izmaksu pieauguma ietekmi;

b) kombinēto pārvadājumu segments: tiek pētītas partnerības iespējas tirgus segmentos ar nākotnes izaugsmes iespējām, t. i., ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu segmentā. Tiek prognozēts, ka laikposmā no 2025. līdz 2030. gadam ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu segmentā būs mērens apjoma pieaugums, proti, *CAGR* būs (..) %, savukārt paredzams, ka cenas pastāvīgi pieaugs ar *CAGR* (..) %. Cenu attīstība atspoguļo faktoru izmaksu pieauguma ietekmi;

(273) No otras puses, Vācija paskaidro, ka izmaksu samazinājums pamatscenārijā galvenokārt ir saistīts ar dažādiem iepriekš 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) iedaļā izklāstītajiem pārstrukturēšanas plāna pasākumiem, it īpaši šādiem:

a) vienvagona kravu pārvadājumu segments: kravu pārvadājumu sistēmas kardinālas izmaiņas (segmenta autonomāka darbība) un *DB Cargo* vienvagona kravu pārvadājumu tīkla fundamentāla pārskatīšana un pārplānošana, cita starpā palielinot reisu biežumu garos maršrutos, pārskatot vietējās piegādes un izplatīšanas pakalpojumus, kā arī standartizējot komercpiedāvājumu;

b) maršrutvilcienu pārvadājumu segments: pārveide par viedās loģistikas pakalpojumu sniedzēju, i) optimizējot klientu portfeli virzībā uz sarežģītiem un inovatīviem dzelzceļa transporta risinājumiem un ieviešot īpašus transporta pakalpojumus svarīgiem klientiem, un ii) palielinot kravu pārvadājumu noturību un kvalitāti, cita starpā nodalot maršrutvilcienu pārvadājumu segmentu no vienvagona kravu pārvadājumu segmenta un palielinot darba ražīgumu, pateicoties elastīgākiem darba līgumiem ar ilgāku vilcienu vadītāju darba laiku (pēc brīvprātības principa) un ārpakalpojumu sniedzēju izmantošanu;

c) kombinēto pārvadājumu segments: kravu pārvadājumu autonomāka veidošana un atsevišķu uzņēmumu veidošana ar īpašiem resursiem, kas, kā sagaida *DB Cargo*, sekmēs stimulus labākai pārvaldībai (pamatojoties uz atbildību par visiem pārvadājumu posmiem) un līdz ar to arī efektivitāti. Galvenie pasākumi ir portfeļa optimizācija, pakāpeniski pārtraucot nerentablos pārvadājumus (piemēram, par aptuveni (..) % samazinot pārvadātāju pakalpojumu pārdošanas apjomu), mainot kontinentālajiem kombinētajiem pārvadājumiem piedāvāto tīklu un ieviešot pārskatītu kravu pārvadājumu modeli, kas pakāpeniski atceļ pašreizējo modeli, kad visi ar jūras pārvadājumiem saistītie vagoni tiek novirzīti uz vienu transporta mezglu Mashenē (netālu no Hamburgas ostas). Turklāt procesi tiks racionalizēti atbilstoši konkrētām darījumdarbības vajadzībām. Papildus tam Saskaņošanas komiteja 2024. gada 2. oktobrī vienojās grozīt spēkā esošos *DB Cargo* darba noteikumus attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem. Vācija paskaidro, ka tas būtiski vienkāršo *DB Cargo* darījumdarbības modeli kombinētajiem pārvadājumiem, kas nodrošinās tādu pašu produktivitātes pieaugumu, kāds tika panākts ar *DB Cargo* iepriekš iesniegto priekšlikumu samazināt nodrošināto vilces pakalpojumu apjomu un nodot to vilces līdzekļus meitassabiedrībām, kurām ir elastīgāki darba līgumi un tādējādi augstāks vilcienu vadītāju darba ražīgums (piemēram, atpūtas laiks stacijās, kas nav bāzes dzelzceļa stacija, īpaša kompensācija par ceļā pavadīto laiku). Vācija arī paskaidro, ka, 2024. gada oktobrī panākot šo vienošanos, *DB Cargo* varēs samazināt savu vilcienu vadītāju skaitu, ar kravu pārvadājumiem saistītās pieskaitāmās izmaksas un *Control Tower* centra darbinieku skaitu, ņemot vērā jaunos darba noteikumus, kas

([99]) Saīsinājums *CAGR* apzīmē kopējo gada izaugsmes tempu.

ļaus palielināt darba ražīgumu. Tāpēc *DB Cargo* nebūs jāpārceļ darbības uz meitassabiedrībām, kas sniedz vilces pakalpojumus. Šo pasākumu rezultātā samazināsies darbinieku skaits: par aptuveni 330 pilnslodzes ekvivalentiem samazināsies vilcienu vadītāju skaits, par aptuveni 130 pilnslodzes ekvivalentiem samazināsies ar kravu pārvadājumu plānošanas un vadības pieskaitāmajām izmaksām saistīto darbinieku skaits, kā arī par aptuveni 155 pilnslodzes ekvivalentiem samazināsies *Control Tower* centra darbinieku skaits, salīdzinot ar faktisko šādu amata vietu skaitu 2023. gada jūlijā. Pamatojoties uz to, Vācija uzskata, ka *DB Cargo* var gūt ievērojamus izmaksu ietaupījumus arī šajā segmentā.

(274) Turklāt Vācija piebilst, ka pārstrukturēšanas plānā ir iekļauti pasākumi administratīvo un kravu pārvadājumu pieskaitāmo izmaksu segšanai. No vienas puses, Vācija sagaida, ka princips "vispirms peļņa, tad izaugsme" un portfeļa optimizācija ļaus samazināt pieskaitāmās izmaksas, piemēram, personāla izmaksas un visas citas ar personālu saistītās izmaksas, piemēram, biroja telpu nomas izmaksas. No otras puses, Vācija paskaidro, ka pārstrukturēšanas plānā tiks īstenoti vairāki efektivitātes uzlabošanas pasākumi, tajā skaitā IT struktūru tālejoša standartizācija, dublējošu organizatorisko struktūru skaita samazināšana, kā arī pārskatītas plānošanas, dispečēšanas un *Control Tower* centra procedūras, un ka šādiem pasākumiem būtu jāveicina izmaksu samazināšana un jānodrošina spēja piedāvāt rentablus pakalpojumus par konkurētspējīgu cenu. Šie pasākumi radīs samazinājumu par vairāk nekā 400 pilnslodzes ekvivalentu salīdzinājumā ar šādu amata vietu faktisko skaitu 2023. gada jūlijā (papildus jau aprakstītajiem kombinēto pārvadājumu segmentā paredzētajiem pasākumiem).

(275) Vācija arī uzsver, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāns atšķiras no iepriekšējiem centieniem palielināt uzņēmuma efektivitāti un rentabilitāti. Konkrētāk, Vācija paskaidro, ka tas ir plašāks par pakāpeniskākiem pasākumiem darbības efektivitātes uzlabošanai, jo ar to būtiski maina *DB Cargo* kravu pārvadājumu procesus, kā arī tās organizatorisko struktūru un korporatīvo stratēģiju.

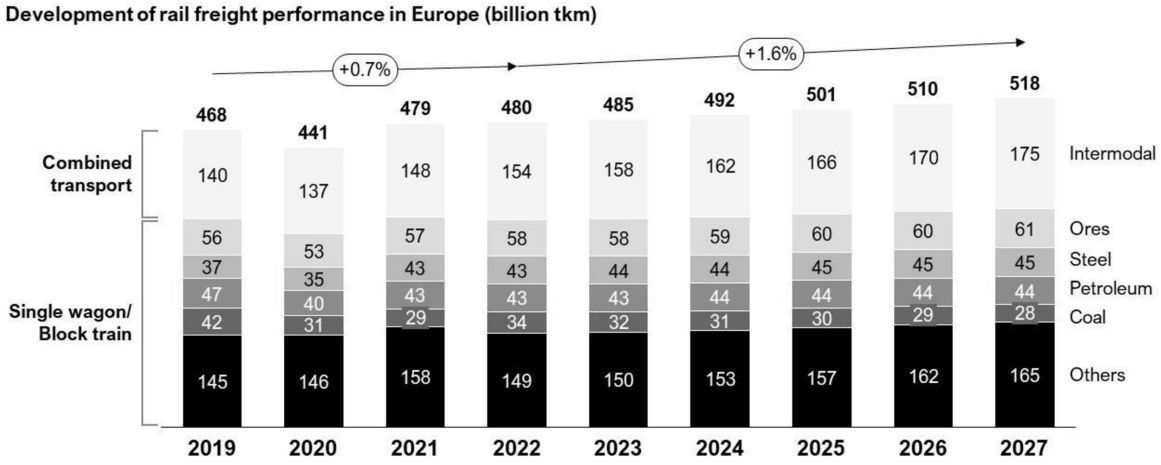
(276) Vācija piebilst, ka ārējie nosacījumi veiksmīgai pārstrukturēšanas plāna īstenošanai būs labvēlīgāki nekā iepriekš tālāk izklāstīto iemeslu dēļ.

a) Paredzams, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus izaugsmi veicinās ne tikai galveno nozaru izaugsme, bet arī politiskais atbalsts (piemēram, emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas) un ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā. Lai gan dzelzceļa kravu pārvadājumu daļa modālajā sadalījumā iepriekš mainījās maz, Vācija apgalvo, ka tagad gan Vācijas valdība, gan Eiropas Komisija ir stingri apņēmušās palielināt dzelzceļa kravu pārvadājumu modālo īpatsvaru un ka, pateicoties augstākai prioritātei, ko tās piešķir transporta nozares dekarbonizācijai klimata aizsardzības politikas kontekstā, tiks veiktas lielākas investīcijas dzelzceļa kravu pārvadājumu infrastruktūrā un sniegts tiešs finansiāls atbalsts, lai kompensētu pašreizējos vienvagona kravu pārvadājumu tīklu strukturālos trūkumus salīdzinājumā ar kravas automobiļu pārvadājumiem.

b) Turklāt Vācija uzskata, ka līdztekus publiskajam sektoram pieaug arī privātā sektora pieprasījums pēc oglekļneitrāliem transporta veidiem un ka tam būtu jāveicina esošo un nākotnes klientu vēlme maksāt par dzelzceļa kravu pārvadājumu risinājumiem, un tas savukārt veicinās dzelzceļa pārvadājumu segmenta pozīciju nostiprināšanos intermodālā konkurencē ar autotransportu.

c) Visbeidzot, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* darbinieku vidū pašlaik strauji mainās demogrāfiskā situācija, kas tādējādi atbalsta pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, jo darbinieki, kuri uzņēmumā ienāca 20. gs. 80. gados vērienīgo darbā pieņemšanas programmu ietvaros, tagad sāk doties pensijā, un rezultātā darbinieku pensionēšanās līmenis pārsniedz 3,5 % gadā – šis process turpināsies līdz 2020. gadu beigām. Vācija apgalvo, ka šis process atbalsta *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānu, jo darbinieku skaita samazināšana neradīs lielu vajadzību atlaist darbiniekus.

(277) Ņemot vērā iepriekš minēto, lai gan ārējie apstākļi, piemēram, tirdzniecības konflikti un Covid-19 pandēmija, ir samazinājuši ekonomisko aktivitāti un līdz ar to nesenā pagātnē nedaudz samazinājuši pieprasījumu pēc dzelzceļa kravu pārvadājumiem (līdzīga dinamika kā citos kravu pārvadājumu segmentos), paredzams, ka turpmākajos gados dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus aktivitāte atkal pieaugs, un laikposmā no 2022. līdz 2027. gadam *CAGR* būs 1,6 %.




*Avots:* *Vācijas 2023. gada 31. oktobrī sniegtā informācija, 58. lpp., konsultāciju uzņēmuma* SCI/Verkehr *dati.*

(278) Aplūkojot katru atsevišķu darījumdarbības segmentu nošķirti, Vācija attiecībā uz pārvadājumu apjoma pieaugumu sniedz tālāk izklāstītos apsvērumus.

a) Vienvagona/maršrutvilcienu kravu pārvadājumi: Vācija paskaidro, ka daudzas un dažādas preces tiek pārvadātas gan kā vienvagona sūtījumi, gan maršrutvilcienu veidā. Daži no svarīgākajiem preču veidiem ir rūda, tērauds, nafta, ogles, ķīmiskās vielas, autobūves izstrādājumi, atkritumi un patēriņa preces. Līdzīgi kā kombinēto pārvadājumu segmentā, dažos pēdējos gados maršrutvilcienu un vienvagona kravu pārvadājumu segmentus ir skāruši makroekonomiski traucējumi, kā rezultātā 2020. gadā tajos pārvadāto kravu apjoms samazinājās par 7 %, taču nākamajā gadā strauji atguvās (2021. gadā – 8,6 %).

b) Paredzams, ka laikposmā no 2022. līdz 2027. gadam kopumā gaidāms mērens dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pieaugums, proti, 0,8 % *CAGR* gadā. Vācija apgalvo, ka šo izaugsmi veicina pamatā esošo nozaru attīstība. Ņemot vērā ekonomikas pāreju uz starppatēriņa preču ražošanu vai atjaunīgo energoresursu izmantošanas tendenci, pieprasījums pēc dažām izejvielām (jo īpaši rūdas un oglēm) visā Eiropā nepalielinās. Tādējādi paredzams, ka pieprasījums pēc maršrutvilcienu un vienvagona kravu pārvadājumiem šajās nozarēs saglabāsies stabils vai samazināsies. Paredzams, ka citi produktu veidi (piemēram, tērauds, ķimikālijas, autobūves izstrādājumi, patēriņa preces) radīs papildu pieprasījumu pēc maršrutvilcienu un vienvagona kravu pārvadājumiem. Piemēram, ir gaidāma spēcīga izaugsme autobūves nozarē (8,6 % *CAGR* laikposmā no 2022. līdz 2027. gadam), jo tā atgūstas no pagātnes problēmām, piemēram, piegādes ķēdes traucējumiem. Tajā pašā laikā attīstās jauni tirgi, kas, paredzams, piedāvās turpmāku izaugsmes potenciālu dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Vācija skaidro, ka šādas darījumdarbības iespējas ir, piemēram, dzelzceļa cauruļvadu risinājumi zaļajam ūdeņradim, kam vajadzīgi dzelzceļa savienojumi, lai novērstu nepilnības esošajos cauruļvadu tīklos, loģistikas koncepcijas automobiļu akumulatoru ražošanai, kā arī tērauda rūpniecības dekarbonizācija Eiropā, kas turpmākajos gados novedīs pie jauniem aprites ekonomikas risinājumiem, kuros metāllūžņiem būs daudz lielāka nozīme tērauda ražošanā. Šo pārmaiņu rezultātā nepieciešamais pārvadājumu apjoms var izraisīt dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares atdzimšanu.

c) Kombinētie pārvadājumi. Vācija norāda, ka kombinētie pārvadājumi veido trešdaļu no Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus un arī veicina izaugsmi ar rādītājiem, kas vēsturiski ir pārsnieguši vidējo rādītāju. Šis segments uzrāda spēcīgu atveseļošanos pēc Covid-19 pandēmijas: 8,6 % apmērā 2021. gadā un 3,2 % apmērā 2022. gadā, kā rezultātā laikposmā no 2017. līdz 2022. gadam tās *CAGR* bija 4,2 % gadā. Vācija paskaidro, ka turpmākajos gados paredzams, ka izaugsme saglabāsies augsta, proti, 2,6 % (*CAGR*) (2022.–2027. gads), ko galvenokārt veicinās IKP pieaugums. Turklāt Vācija apgalvo, ka kombinēto pārvadājumu segments gūs labumu, jo īpaši sakarā ar gatavo preču apjoma pieaugumu, jūras satiksmes apjoma pieaugumu galvenajās Eiropas ostās, konteinerizācijas pieaugumu un jaunām puspiekabju pārkraušanas tehnoloģijām. Tajā pašā laikā, pateicoties investīcijām infrastruktūrā (jo īpaši terminālos), kas ļauj palielināt jaudu atbilstoši pieprasījuma pieaugumam, pieejamāki kļūst kombinētie pārvadājumi.

(279) Ņemot vērā iepriekš minētās tirgus izaugsmes prognozes, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* pieņēmumi par apjoma pieaugumu ir piesardzīgi un ka īstermiņā un vidējā termiņā *DB Cargo* nepaļaujas uz tirgus virzītu vienvagona kravu pārvadājumu segmenta izaugsmi. Vācija uzskata, ka maršrutvilcienu un kombinēto pārvadājumu segmentos *DB Cargo* plānos paredzētā izaugsme ir zemāka par tirgus izaugsmes tempu.

(280) Visbeidzot, Vācija apgalvo, ka iepriekš minētie pārstrukturēšanas plāna apsvērumi ir jāizvērtē, ņemot vērā ne tikai spēcīgo intermodālo konkurenci ar autotransportu, bet arī augsto konkurenci dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū no intramodālā viedokļa. Šajā kontekstā Vācija paskaidro, ka operatoriem, kas nav *DB Cargo*, Vācijā pieder 57 % no dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma (tonnkilometru izteiksmē, 2022. g.), kas ir ievērojama daļa salīdzinājumā ar citām Eiropas dalībvalstīm. Šajā ziņā Vācija norāda, ka, neraugoties uz to, ka *DB Cargo* ir bijušais vēsturiskais operators, tā daļa no kopējā dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma Vācijā ir otrā mazākā no visām dalībvalstīm, kurās *DB Cargo* darbojas, no visiem vēsturiskajiem operatoriem attiecīgajā valstī. Vācija arī norāda, ka, piemēram, *LINEAS* pieder 57 % Beļģijā, *Groupe SNCF* pieder 67 % Francijā un *CD Cargo* pieder 65 % Čehijā. Tajā pašā laikā *DB Cargo* daļa no kopējā dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma Vācijā kopš 2016. gada ir samazinājusies par 11 procentpunktiem.

4.1.4.2.3.1. Pamatscenārija finanšu dati

(281) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem pieņēmumiem, kas izmantoti *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna finanšu prognozēs, Vācija paskaidro, ka pārstrukturēšanas plāna pamatscenārijā ir ņemtas vērā vairākas norises, kas notikušas 2023. gadā un 2024. gada sākumā, piemēram, vilcienu vadītāju streiki (no 2024. gada janvāra līdz aprīlim), federālā budžeta samazinājums atbalsta shēmām, negatīva apjoma tendence (neskaitot streikus un ieskaitot transporta apjomu zudumu cenu pārneses dēļ) ekonomikas attīstības tempa krituma, inflācijas un personāla algu pieauguma, cenu konkurences palielināšanās un dažu *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pasākumu kavēšanās dēļ. Vācija norāda, ka šajā kontekstā pamatscenārijā ir iekļauti arī pretpasākumi (242. apsvērums), kuru mērķis ir novērst šo norišu nelabvēlīgo ietekmi, lai *DB Cargo* varētu atjaunot dzīvotspēju pārstrukturēšanas periodā.

(282) 21. tabulā ir atspoguļota pamatscenārija kvantitatīvā ietekme *DB Cargo* prognozētajā peļņas un zaudējumu pārskatā pārstrukturēšanas periodā (no 2022. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. decembrim).

*21. tabula*

***DB Cargo* pamatscenārija peļņas un zaudējumu pārskats**

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021. g. | Faktiskie 2022. g. | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Horizontālā projekcija 2025. g. | Horizontālā projekcija 2026. g. | Horizontālā projekcija 2027. g. | Horizontālā projekcija 2028. g. | Horizontālā projekcija 2029. g. | Horizontālā projekcija 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ieņēmumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi pamatdarbības ienākumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Kopējais sniegums** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Materiālu izmaksas ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Personāla izdevumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi pamatdarbības izdevumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Starpuzņēmumu pakalpojumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021. g. | Faktiskie 2022. g. | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Horizontālā projekcija 2025. g. | Horizontālā projekcija 2026. g. | Horizontālā projekcija 2027. g. | Horizontālā projekcija 2028. g. | Horizontālā projekcija 2029. g. | Horizontālā projekcija 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***EBITDA*** …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Amortizācija …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EBIT*** …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *EBIT marža* …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Neto procenti …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Ienākumi no investīcijām …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi finanšu ienākumi …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Ārkārtas ienākumi …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EBT*** …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Nodokļi …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EAT*** …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Peļņas un zaudējumu nodošana …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Neto ienākumi** …… | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 16. lpp.*

(283) Kā redzams 21. tabulā, Vācija sagaida, ka *DB Cargo* 2024. gadā joprojām uzrādīs zaudējumus 348 miljonu EUR apmērā *EBIT* līmenī, savukārt no 2026. gada *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pamatscenārijs liecina par pozitīviem *EBIT* rādītājiem, sākot no (..) miljoniem EUR pārstrukturēšanas perioda beigās (2026. gada beigās), kopumā pateicoties jaunām kravu pārvadājumu koncepcijām, kas ļauj palielināt produktivitāti un samazināt personāla izmaksas, reaģējot uz kravu apjoma samazināšanos.

(284) Neraugoties uz to, ka līdz 2025. gadam neto ienākumi saskaņā ar prognozēm joprojām būs negatīvi (–(..) EUR), tiek plānots, ka līdz pārstrukturēšanas perioda beigām tie kļūs pozitīvi ((..) EUR) un pēc tam stabili pieaugs.

(285) Attiecībā uz *DB Cargo* prognozētajiem bilances rādītājiem, kā redzams 22. tabulā, Vācija sagaida, ka *DB Cargo* saglabās pozitīvu pašu kapitāla pozīciju visā pārstrukturēšanas periodā (no 2022. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. decembrim) un pēc tam.

*22. tabula*

***DB Cargo* pamatscenārija bilance**

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021. g. | Faktiskie 2022. g. | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Plāns 2025. g. | Plāns 2026. g. | Plāns 2027. g. | Plāns 2028. g. | Plāns 2029. g. | Plāns 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Aktīvi kopā** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Ilgtermiņa aktīvi** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Materiālie pamatlīdzekļi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Nemateriālie aktīvi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Finanšu aktīvi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Apgrozāmie aktīvi** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Krājumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pircēju un pasūtītāju parādi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi debitoru parādi un aktīvi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Finanšu debitoru parādi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Nauda un tās ekvivalenti ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Saistības kopā** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Pašu kapitāls** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Saistības** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Rezerves ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Finanšu saistības ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Kreditoru parādi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citas saistības ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

Avots: *Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 17. lpp.*

(286) Pamatojoties uz *DB Cargo* prognozētajiem finanšu pārskatiem, Vācija norāda, ka paredzams, ka *DB Cargo* galvenie finanšu darbības rādītāji pārstrukturēšanas periodā mainīsies, kā apkopots 23. tabulā.

*23. tabula*

**DB Cargo pārstrukturēšanas plāna pamatscenārijs**

**Finanšu darbības rādītāji pārstrukturēšanas periodā un pēc tam**

*(miljonos EUR)*

| Galvenie snieguma rādītāji | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Plāns 2025. g. | Plāns 2026. g. | Plāns 2027. g. | Plāns 2028. g. | Plāns 2029. g. | Plāns 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Izmantotais kapitāls | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pašu kapitāla pozīcija (gada beigās) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Parāda saistības | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Kases stāvoklis (gada beigās) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *EBITDA* marža (%) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *EBIT* marža (%) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *RoE* (%) (izņemot peļņu un zaudējumu nodošanu) ([1]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *RoCE* (%) ([2]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

([1]) *RoE* (pašu kapitāla atdeve) = peļņa pēc nodokļu nomaksas (*EAT*) / pašu kapitāls
([2]) *RoCE* (izmantotā kapitāla atdeve) = *EBIT* / izmantotais kapitāls
*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 19. lpp.*

(287) Kā izriet no 23. tabulas, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pamatscenārija rezultātā *DB Cargo* finanšu rādītāji pārstrukturēšanas perioda laikā uzlabosies un ka *DB Cargo ROCE* pārstrukturēšanas perioda beigās pārsniegs *DB Cargo WACC* rādītāju ([100]).

(288) Tālāk 24. tabulā ir sniegti jaunākie (t. i., 2021. un 2023. gada) rentabilitātes dati par dažiem *DB Cargo* konkurentiem Eiropas Savienībā. Šis salīdzinājums ietver trīs dažādas grupas, kuras var nošķirt, ņemot vērā ar piedāvātajiem pakalpojumiem saistīto tirgus aptvērumu, un katrai no tām ir atšķirīgs rentabilitātes profils: i) integrētu loģistikas pakalpojumu sniedzēji ar vienvagona kravu pārvadājumu segmenta darījumdarbības daļu vai bez tās, ii) vilces pakalpojumu sniedzēji un iii) integrēto kombinēto pārvadājumu operatori.

(289) Saskaņā ar Vācijas sniegtajiem datiem *EBIT* marža līdzīgo uzņēmumu grupā, ko veido dažādi Eiropas dzelzceļa kravu pārvadātāji, laikposmā no 2021. līdz 2023. gadam bija vidēji 2 % (medianālā vērtība – arī 2 %). Pamatojoties uz prognozētajiem 2025. gada rādītājiem, paredzams, ka *DB Cargo EBIT* marža (..) % apmērā būs nedaudz zemāka par nozares vidējo rādītāju. Tomēr *DB Cargo* plāno līdz pārveides perioda beigām (2026. gada decembra beigām) uzlabot savu *EBIT* maržu līdz (..) %. Šāds līmenis ir labvēlīgāks salīdzinājumā ar to integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzēju apakšgrupu, kuri neveic darījumdarbību vienvagona kravu pārvadājumu segmentā un kurā tika sasniegta 5 % vidējā *EBIT* marža.

([100]) Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* vidējā svērtā kapitāla cena (*WACC*) ir (..) %. *WACC* ir summa, ko iegūst, reizinot parāda izmaksas un pašu kapitāla izmaksas ar attiecīgajiem svērumiem. Pašu kapitāla izmaksas 20 % apmērā aprēķina, izmantojot kapitāla aktīvu cenu noteikšanas modeli, un tās veido i) bezriska likme 2,5 % apmērā un ii) uzņēmumam specifiskā riska prēmija, ko iegūst no tirgus riska prēmijas ((..) %), kas reizināta ar beta koeficientu ((..)). Pamatojoties uz iekšējo kredītreitingu ("(..)"), pieņem, ka parāda izmaksas ir 4,5 %. Svēršanas pamatā ir parāda līmenis, kas paredzams 2024. fiskālā gada beigās, (..) miljonu EUR apmērā un pašu kapitāla līmenis (..) miljonu EUR apmērā – tātad parāda attiecība pret pašu kapitālu ir 370 %. Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo WACC* tiek prognozēta aptuveni (..) % apmērā.

*24. tabula*

**Līdzīgo uzņēmumu grupas galvenie rādītāji 2021./2023. gadā**

| Nosaukums | Valsts | Saimnieciskās darbības segments | Ieņēmumi 2023. g. (miljonos EUR) (1) | *EBIT* marža vidēji 2021.–2023. g. |
|---|---|---|---|---|
| *ČD Cargo* | Čehija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*BT*, *CT*) | 613 | 6 % |
| *Rail Cargo Austria* | Austrija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*SW*, *BT*, *CT*) | 1 907 | 1 % |
| *ZSSK Cargo* | Slovākija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*SW*, *BT*, *CT*) | 304 | 2 % |
| *PKP Cargo* | Polija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*SW*, *BT*, *CT*) | 1 263 | 2 % |
| *TX Logistik* | Vācija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*BT*, *CT*) | 250 (1) | 4 %2) |
| *LINEAS* | Beļģija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*SW*, *BT*, *CT*) | 463 | – 24 % |
| *Green Cargo AB* | Zviedrija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*SW*, *BT*, *CT*) | 426 | 3 % |
| *Fret SNCF* | Francija | Integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs (*SW*, *BT*, *CT*) | 730 | – 3 % |
| *RheinCargo* | Vācija | *TOC* | 175 (1) | 2 % (2) |
| *Lokomotion* | Vācija | *TOC* | 112 (1) | 3 % (2) |
| *Hector Rail Germany* | Vācija | *TOC* | 34 | – 2 % |
| *HHLA Intermodal* (*Metrans*) (3) | Čehija | Integrēto *CT* operators | 621 | 16 % |
| *PCC Intermodal* | Polija | Integrēto *CT* operators | 136 | 6 % |
| *BoxXpress* | Vācija | Integrēto *CT* operators | 129 | 2 % |
| *Loconi* | Polija | Integrēto *CT* operators | 49 (1) | 5 % (2) |
| *Hupac* | Šveice | Integrēto *CT* operators | 740 | 1 % |
| *Naviland Cargo* | Francija | Integrēto *CT* operators | 167 (1) | 6 % |
| ***Vidējā aritmētiskā vērtība*** | | | ***508*** | ***2 %*** |
| ***Mediāna*** | | | ***426*** | ***2 %*** |
| ***Vidējā aritmētiskā vērtība – integrēto loģistikas pakalpojumu sniedzējs bez SW*** | | | ***432*** | ***5 %*** |

Piezīme. *SW* – vienvagona kravu pārvadājumi; *BT* – maršrutvilcienu pārvadājumi; *CT* – kombinētie pārvadājumi; *TOC* – vilcienu ekspluatācijas uzņēmums.

(1) Jaunākie pieejamie dati ir par 2022. gadu.

(2) *EBIT* maržas vidējā vērtība attiecībā uz 2021.–2022. gadu saistībā ar 1); sk. iepriekš.

(3) *Metrans* ir daļa no *HHLA* intermodālo pārvadājumu segmenta un 2023. gadā veidoja vairāk nekā 95 % no *HHLA* ieņēmumiem šajā segmentā.

*Avots:* *Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 27. lpp.*

4.1.4.2.3.2. Pesimistiskā scenārija finanšu dati

(290) Vācija paskaidro, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pesimistiskā scenārija pamatā ir pamatscenārijs, kas pielāgots konkrētām iespējamām nelabvēlīgām norisēm.

(291) Šādas iespējamas nelabvēlīgas norises ir apkopotas 25. tabulā.

*25. tabula*

***DB Cargo* pesimistiskajā scenārijā iekļautie riski**

| 2024. gada pesimistiskā scenārijā iekļautie riski | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. | 2029. g. | 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) Neto risks, ka tiks samazināts federālais budžets dzelzceļa kravu pārvadājumu atbalsta shēmām | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 2) Vienvagona kravu pārvadājumu segmenta finansēšanas shēmas samazināšana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 3) Augstākas pamatdarbības izmaksas, jo tiek atlikta *DB InfraGO TAF/TSI* sistēmas ieviešana | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 4) Mazāks kravu apjoma pieaugums, nekā sākotnēji plānots, jo palielinās maksa par piekļuvi sliežu ceļiem un manevru pakalpojumiem, kas pārnesta uz klientiem, kā arī sakarā ar prognozēto ekonomisko vājināšanos tērauda rūpniecības nozarē Vācijā (ietekme uz *EBIT* pēc tam, kad izslēgtas tikai mainīgās izmaksas, konkrēti piekļuves sliežu ceļiem un enerģijas izmaksas). | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Δ Kopējais materializējušos risku apjoms** | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 53. lpp.*

(292) Kā redzams 25. tabulā, Vācija uzskata, ka pesimistiskajam scenārijam būtu jāatspoguļo tādi riski kā, cita starpā, turpmāka federālo atbalsta shēmu samazināšana un mazāks kravu apjoma pieaugums, nekā paredzēts pamatscenārijā, ņemot vērā ilgstošu ekonomisko vājināšanos tērauda rūpniecības nozarē Vācijā, papildus tiem, kas jau ir iekļauti pamatscenārijā.

(293) Vācija arī norāda, ka ir noteikti pretpasākumi, kurus varētu realizēt, ja īstenotos pesimistiskais scenārijs. Paredzams, ka šādi pretpasākumi (galvenokārt papildu izmaksu un personāla samazināšana un lokomotīvju pārdošanas un atpakaļnomas operācijas) mazinās iepriekš uzskaitītos papildu riskus, kas iekļauti pesimistiskā scenārijā, kā norādīts nākamajā tabulā.

*26. tabula*

**Pretpasākumi, kas iekļauti *DB Cargo* pesimistiskajā scenārijā**

| Pesimistiskajā scenārijā iekļautie pretpasākumi | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. | 2029. g. | 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pamatscenārija *EBIT* 2024. gadā | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Δ Kopējais materializējušos risku apjoms** | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| 1) Operacionālie pretpasākumi | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

| Pesimistiskajā scenārijā iekļautie pretpasākumi | 2025. g. | 2026. g. | 2027. g. | 2028. g. | 2029. g. | 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2) Lokomotīvju pārdošana un atpakaļnoma | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Pesimistiskā scenārija *EBIT* 2024. gadā** | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 55. lpp.*

(294) Šādiem pretpasākumiem būtu jāļauj *DB Cargo* atgūt rentabilitāti 2026. gadā (ar plānoto *EBIT* (..) EUR apmērā) un turpmāk, neraugoties uz negatīvu *EBIT* līmeni (..) EUR apmērā 2025. gadā, kā apstiprināts tālāk dotajā *DB Cargo* prognozētā pesimistiskā scenārija peļņas un zaudējumu pārskatā.

*27. tabula*

***DB Cargo* pesimistiskā scenārija peļņas un zaudējumu pārskats**

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021 | Faktiskie 2022 | Faktiskie 2023 | Prognoze 2024 | Plāns 2025 | Plāns 2026 | Plāns 2027 | Plāns 2028 | Plāns 2029 | Plāns 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ieņēmumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi pamatdarbības ienākumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Kopējais sniegums** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Materiālu izmaksas ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Personāla izdevumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi pamatdarbības izdevumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Starpuzņēmumu pakalpojumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EBITDA*** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Amortizācija ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EBIT*** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *EBIT marža* ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Neto procenti ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Ienākumi no investīcijām ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021 | Faktiskie 2022 | Faktiskie 2023 | Prognoze 2024 | Plāns 2025 | Plāns 2026 | Plāns 2027 | Plāns 2028 | Plāns 2029 | Plāns 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Citi finanšu ienākumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Ārkārtas ienākumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EBT*** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Nodokļi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| ***EAT*** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Peļņas un zaudējumu nodošana ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Neto ienākumi** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 22. novembrī iesniegtā informācija (galīgais pārstrukturēšanas plāns), 49. lpp.*

(295) Neraugoties uz to, ka līdz 2025. gadam *DB Cargo* neto ienākumi būs izteikti negatīvi ((..) EUR), Vācija sagaida, ka līdz pārstrukturēšanas perioda beigām arī saskaņā ar pesimistisko scenāriju *DB Cargo* neto ienākumi kļūs pozitīvi ((..) EUR), bet pēc tam tie pastāvīgi pieaugs.

(296) Attiecībā uz *DB Cargo* prognozētajiem bilances rādītājiem saskaņā ar pesimistisko scenāriju, kā redzams 28. tabulā, Vācija sagaida, ka *DB Cargo* saglabās pozitīvu pašu kapitāla pozīciju visā pārstrukturēšanas periodā un pēc tam.

*28. tabula*

***DB Cargo* pesimistiskā scenārija bilance**

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021. g. | Faktiskie 2022. g. | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Plāns 2025. g. | Plāns 2026. g. | Plāns 2027. g. | Plāns 2028. g. | Plāns 2029. g. | Plāns 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Aktīvi kopā** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Ilgtermiņa aktīvi** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Materiālie pamatlīdzekļi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Nemateriālie aktīvi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Finanšu aktīvi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Apgrozāmie aktīvi** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Krājumi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*(miljonos EUR)*

| | Faktiskie 2021. g. | Faktiskie 2022. g. | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Plāns 2025. g. | Plāns 2026. g. | Plāns 2027. g. | Plāns 2028. g. | Plāns 2029. g. | Plāns 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pircēju un pasūtītāju parādi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citi debitoru parādi un aktīvi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Finanšu debitoru parādi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Nauda un tās ekvivalenti ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Saistības kopā** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Pašu kapitāls** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| **Saistības** ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Rezerves ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Finanšu saistības ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Kreditoru parādi ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Citas saistības ..... | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

*Avots: Vācijas 2024. gada 31. oktobrī sniegtā informācija, 49. un 50. lpp.*

(297) Pamatojoties uz iepriekš dotajiem *DB Cargo* prognozētajiem finanšu pārskatiem, Vācija norāda, ka tiek plānots, ka *DB Cargo* galvenie finanšu darbības rādītāji pārstrukturēšanas periodā mainīsies, kā apkopots nākamajā tabulā.

*29. tabula*

***DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pesimistiskais scenārijs**

**Finanšu darbības rādītāji pārstrukturēšanas periodā**

| Galvenie snieguma rādītāji (miljonos EUR) | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Plāns 2025. g. | Plāns 2026. g. | Plāns 2027. g. | Plāns 2028. g. | Plāns 2029. g. | Plāns 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Izmantotais kapitāls | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Pašu kapitāla pozīcija (gada beigās) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Parāda saistības | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Kases stāvoklis (gada beigās) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *EBITDA* marža (%) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

| Galvenie snieguma rādītāji (miljonos EUR) | Faktiskie 2023. g. | Prognoze 2024. g. | Plāns 2025. g. | Plāns 2026. g. | Plāns 2027. g. | Plāns 2028. g. | Plāns 2029. g. | Plāns 2030. g. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *EBIT* marža (%) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *RoE* (%) (izņemot peļņu un zaudējumu nodošanu) ([1]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| *RoCE* (%) ([2]) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

([1]) *RoE* (pašu kapitāla atdeve) = peļņa pēc nodokļu nomaksas (*EAT*) / pašu kapitāls
([2]) *RoCE* (izmantotā kapitāla atdeve) = *EBIT* / izmantotais kapitāls
*Avots: Vācijas 2024. gada 31. oktobrī sniegtā informācija, 50. lpp.*

(298) Kā izriet no 29. tabulas, Vācija apgalvo, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pamatscenārija rezultātā *DB Cargo* finanšu rādītāji pārstrukturēšanas perioda laikā uzlabosies un ka *DB Cargo ROCE* pārstrukturēšanas perioda beigās pārsniegs *DB Cargo WACC* rādītāju.

4.1.5. *Pasākumi konkurences un tirdzniecības izkropļojumu ierobežošanai*

(299) Pēc daudzām diskusijām ar Komisiju nolūkā samazināt pārstrukturēšanas atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, Vācija ir ierosinājusi tālāk izklāstītos pasākumus, kas ir pievienoti pārveides plānam un papildina to, un kas būtu spēkā līdz 2026. gada 31. decembrim.

4.1.5.1. Vispārējās saistības tirdzniecības politikas jomā

(300) Vācija apņemas, ievērojot iespējas, kas tai ir saskaņā ar tās sabiedrību tiesībām, nodrošināt, ka *DB Cargo* pārveides plāna īstenošanas laikā īsteno piesardzīgu, stabilu un ilgtspējīgu tirdzniecības politiku ar mērķi atjaunot un saglabāt ilgtermiņa dzīvotspēju saskaņā ar pārveides plāna noteikumiem.

(301) Vācija arī apņemas nodrošināt, ka *DB Cargo* neveicinās šajā lietā aplūkotā atbalsta piešķiršanu vai no tā gūto priekšrocību piešķiršanu.

4.1.5.1.1. Iegādes aizliegums

(302) Vācija savu iespēju robežās saskaņā ar *BHO* 65. pantu nodrošina, ka *DB Cargo* neiegādājas nekādas kapitāldaļas līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Tas *mutatis mutandis* attiecas uz uzņēmumu iegādi, nododot aktīvus.

(303) Šis iegādes aizliegums neattiecas uz grupas iekšējām atsavināšanas darbībām un pārstrukturēšanu.

(304) Izņēmuma gadījumos *DB Cargo* var iegādāties citas sabiedrības kapitāldaļas ar iepriekšēju Komisijas atļauju, it īpaši, ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspēju, vai citu sevišķi svarīgu iemeslu, piemēram, valsts drošības interešu, dēļ, piemēram, attiecībā uz pirkumiem, kas saistīti ar pārvadājumiem Bundesvēra vajadzībām. Tas neskar LESD 346. pantu.

4.1.5.1.2. Kapitāldaļu pārdošana

(305) Vācija apņemas *BHO* 65. pantā paredzēto iespēju robežās nodrošināt, ka *DB Cargo* pārdod tālāk aprakstītās kapitāldaļas neatkarīgam pircējam (..). Jēdzieni "pārdošana", "atsavināšana" un "nodalīšana" ietver ne tikai sabiedrības kapitāldaļu nodošanu, bet arī sabiedrības aktīvu nodošanu.

a) Kapitāldaļu atsavināšana šādā ar terminālu darbību saistītā jomā:

a) (..)

b) (..)

c) (..)

d) (..)

e) (..)

f) (..)

b) Būtiska mazākuma līdzdalības atsavināšana ar jūras transportu saistīto kombinēto pārvadājumu jomā (..) (tajā skaitā (..) lokomotīvju atsavināšana).

c) Kapitāldaļu atsavināšana loģistikas meitassabiedrībās:

a) (..)

b) (..)

c) (..)

(306) Atsavināšanu veic nediskriminējošā veidā saskaņā ar ekonomikas principiem un uz tirgu balstītām pārdevēja garantijām ("apliecinājumi un garantijas").

(307) Atsavināšana tiks veikta pēc iespējas drīzāk un ne vēlāk kā (..). Uzskata, ka pārdošana ir notikusi dienā, kad tiek parakstīts juridiski saistošs pirkuma līgums ("pārdošanas līgums"). Ja daļas tiek pārdotas vairākiem pircējiem, attiecīgais datums ir pēdējā pārdošanas līguma noslēgšanas datums.

(308) Tomēr pienākums atsavināt sabiedrību kapitāldaļas ir piemērojams tikai tad, ja tas tiek darīts ekonomiski dzīvotspējīgos apstākļos un tādējādi neapdraud pārstrukturēšanas plāna sekmīgu īstenošanu. Tas nozīmē, ka:

a) (..)

b) (..)

c) (..)

(309) Saskaņā ar *BHO* 65. pantā noteikto procedūru un, ciktāl iespējams, Vācija nodrošina, ka *DB Cargo* uzsāk pārdošanas procedūru agrīnā posmā, lai varētu ievērot attiecīgos pārdošanas termiņus.

(310) Attiecīgajam līdzdalības ieguvējam:

a) jābūt neatkarīgam no *DB AG* un *DB Cargo*;

b) ir jābūt finanšu resursiem, speciālām zināšanām un stimuliem, kas vajadzīgi, lai konkurences apstākļos uzturētu un attīstītu iegādāto uzņēmumu vai aktīvus, kā arī

c) pamatojoties uz Komisijas rīcībā esošo informāciju, iegāde *prima facie* nedrīkst radīt bažas par konkurenci, kā arī nedrīkst pastāvēt saistību izpildes kavēšanās risks. Konkrētāk, ir jābūt pamatotām prognozēm, ka pircējs iegūs visus nepieciešamos normatīvos apstiprinājumus atsavināmā uzņēmuma iegādei.

(311) Neparedzētas kavēšanās gadījumā Komisija pēc pieprasījuma var piekrist pagarināt pārdošanas termiņu. Vācija iesniegs pieprasījumu savlaicīgi, bet vismaz divas nedēļas pirms sākotnējā īstenošanas termiņa beigām.

(312) Ja, (..), izrādās, ka iepriekš minētos atsavināšanas darījumus vai to daļas nav iespējams veikt līdz (..), Vācija un *DB Cargo* var ierosināt alternatīvus pasākumus konkurences traucējumu ierobežošanai līdzīgā apjomā un iesniegt tos Komisijai apstiprināšanai.

(313) Līdz brīdim, kad notiek nodošana, *DB Cargo* ar parasta tirgotāja ("*ordentlicher Kaufmann*") rūpību ir jānodrošina, ka atsavināmais uzņēmums saglabā tā ekonomisko dzīvotspēju, pārdošanas iespējas un konkurētspēju, un līdz minimumam samazina risku zaudēt konkurences potenciālu. Konkrētāk, *DB Cargo*:

a) nedara neko, kas varētu būtiski negatīvi ietekmēt atsavināmā uzņēmuma vērtību, pārvaldību vai konkurētspēju vai mainīt darījumdarbības būtību un darbības jomu, tā tehnisko vai komerciālo stratēģiju vai investīciju politiku;

b) pamatojoties uz esošajiem darījumdarbības plāniem un tos uzturot, piešķir vai nodrošina pietiekamus resursus atsavināmo aktīvu attīstīšanai;

c) veic visus saprātīgos pasākumus un, cita starpā, rada atbilstošus stimulus (parasti attiecīgajā nozarē), lai nodrošinātu, ka darbinieki nepamet atsavināmo uzņēmumu, vai uzsāk minētos pasākumus un stimulus un nepieņem darbā vai nepārceļ darbiniekus uz *DB Cargo* atlikušo darījumdarbības struktūru.

4.1.5.2. Pasākumi konkurences stiprināšanai (pakalpojumu iegāde)

(314) Vācija apņemas nodrošināt, ka *DB Cargo* aizvien vairāk pērk iekšzemes tālsatiksmes maršrutvilcienu pārvadājumu pakalpojumus no ārējām trešām personām. Tāpēc līdz pārstrukturēšanas perioda beigām *DB Cargo* palielinās to vilcienkilometru daļu, ko tā nodrošina ar ārpakalpojumu sniedzēju starpniecību Vācijā (..), no visiem Vācijā nodrošinātajiem tālsatiksmes vilcienkilometriem. Paredzams, ka 2024. gadā *DB Cargo* kopumā Vācijā veiks 27,7 miljonus vilcienkilometru. Paredzams, ka *DB Cargo* nodrošinās 24,4 miljonus vilcienkilometru ar saviem pārvadājumu resursiem. Paredzams, ka 3,3 miljonus vilcienkilometru *DB Cargo* vārdā nodrošinās ārēji dzelzceļa uzņēmumi (pakalpojumu iegāde).

(315) 314. apsvērumā minētais mērķrādītājs ir atkarīgs no paredzamā vilcienkilometru skaita sasniegšanas maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā saskaņā ar pārstrukturēšanas plāna pamatscenāriju. Ja darījumdarbības attīstība ir negatīva un līdz ar to netiek sasniegts paredzētais vilcienkilometru skaits, mērķrādītājs jāsamazina šādi: ja paredzamais vilcienkilometru skaits ir mazāks par (..) % (vai (..) %, sk. 314. apsvērumu) vai vairāk, nav pienākuma slēgt apakšuzņēmuma līgumus. Starp tiem ir proporcionāls procentuālais samazinājums saistībām slēgt apakšuzņēmuma līgumus, piemēram, ja kalendārajā gadā tiek sasniegti tikai (..) % no paredzamā vilcienkilometru skaita, vismaz (..) % ir jānodod ārpakalpojumā. Šis mehānisms nodrošina, ka gadījumā, ja ikgadējo iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu vilcienkilometru skaits *DB Cargo* maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā ir nepietiekams, tiek novērsta esošās vilcienu jaudas palielināšanās "bez noslogojuma" ("*Leerlauf*") un līdz ar to – turpmāka rentabilitātes samazināšanās.

(316) Šo pakalpojumu iegādi īsteno tirgum atbilstošā veidā saskaņā ar tālāk izklāstītajiem pamatprincipiem.

a) Pakalpojumu sniedzēja izvēle jāveic, pamatojoties uz nediskriminējošiem ekonomikas principiem. Līgumu slēgšanas tiesību piešķiršana pakalpojumu sniedzējiem ir balstīta uz komerciāliem kritērijiem.

Konkrētāk, pakalpojumu sniedzējam ir jāatbilst visām kvalitātes prasībām, ko pieprasa *DB Cargo* klienti.

b) *DB Cargo* plāno uzaicināt piemērotus piegādātājus no visas ES saistībā ar lielākiem pakalpojumu iepirkuma kopumiem un centīsies pirmajā kārtā saņemt vismaz divus piedāvājumus, ja paredzētajam apakšuzņēmuma līgumam ir vairāk nekā viens piemērots piegādātājs. Lai nodrošinātu pārredzamību, noraidītais(-ie) pretendents(-i) tiks pienācīgi informēts(-i) un tā piedāvājuma noraidīšana tiks pienācīgi pamatota. Iepriekšējā teikumā aprakstītie pienākumi attiecas tikai uz piegādātājiem, kas iesnieguši piedāvājumu.

c) Pakalpojumu sniedzējam jābūt jau esošam vai potenciāli efektīvam, neatkarīgam konkurentam, kuram ir pietiekami finanšu līdzekļi un pierādīta pieredze, lai varētu sniegt tālsatiksmes iekšzemes maršrutvilcienu pārvadājumu pakalpojumus. Līguma noslēgšanai piemēro parastās tirgus prasības, t. i., *DB Cargo* ir tiesības noraidīt pieprasījumu tādu iemeslu dēļ kā kompetences trūkums, uzticamības trūkums, finanšu resursu trūkums vai atbilstības apsvērumi.

d) Ja pakalpojumu sniedzējs nespēj vai vairs nespēj sniegt līgumā paredzētos pakalpojumus, *DB Cargo* saskaņā ar šo saistību noteikumiem uz atlikušo laikposmu ieceļ tiesību pārņēmēju. Ja arī tas nav iespējams, līguma izpildi atlikušajā termiņā var veikt arī pašiem sniedzot pakalpojumus.

4.1.5.3. Kravu pārvadājumu apjoma ierobežojums

(317) *DB Cargo* līdz pārstrukturēšanas perioda beigām nepārsniegs 2023. gada iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu, kas izteikts tonnkilometros. 2022. gadā *DB Cargo* Vācijā pati veica dzelzceļa kravu pārvadājumus 58,9 miljardu tonnkilometru apjomā. 2023. gadā pārvadājumu pakalpojumu apjoms samazinājās līdz 51,2 miljardiem tonnkilometru.

4.1.5.4. Lokomotīvju pārdošana

(318) Vācija nodrošina, ka *DB Cargo* atsavinās daļu savu lokomotīvju neatkarīgam pircējam, ievērojot tālāk izklāstītos nosacījumus.

a) Lai nodrošinātu pakalpojumu iegādes pienākuma izpildi (sk. 4.1.5.2. iedaļu), *DB Cargo* pēc pakalpojumu sniedzēja(-u) pieprasījuma atsavinās (..) maršrutvilcienu pārvadājumu segmentā izmantotās lokomotīves pakalpojumu sniedzējam(-iem). Ja pirkuma mērķrādītājs pienākuma izpildei tiek samazināts paredzamā vilcienkilometru apjoma nesasniegšanas dēļ (sk. 315. apsvērumu), pārdodamo lokomotīvju skaits tiek attiecīgi koriģēts.

b) Saistībā ar pārvadājumu maksimālā apjoma noteikšanu (sk. 317. apsvērumu) *DB Cargo* atsavinās (..) lokomotīves neatkarīgiem pircējiem. Tas nozīmē, ka solītais satiksmes apjoma samazinājums (..) tiek īstenots atbilstoši plānotajam.

c) Lokomotīves jāpārdod līdz (..), bet tikai tādā apjomā, lai parastos tirgus apstākļos (ko nosaka, pamatojoties uz vispārpieņemtām vērtēšanas metodēm) varētu iegūt vismaz (..).

d) Ja pārstrukturēšanas periodā izrādās, ka iepriekš minēto lokomotīvju pārdošana pilnībā vai daļēji nebūs iespējama līdz (..), Vācija un *DB Cargo* var ierosināt alternatīvus līdzīga lieluma vai ietekmes pasākumus, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, un iesniegt tos Komisijai apstiprināšanai.

4.1.5.5. Saistībām piemērojamie vispārīgie un nobeiguma noteikumi

(319) Vācija bez Komisijas iepriekšēja apstiprinājuma negrozīs pārstrukturēšanas plāna galvenos elementus un pašreizējās saistības.

(320) Šīs saistības Vācija ir uzņēmusies tikai Komisijai kā vienīgais adresāts un tikai šīs procedūras vajadzībām (SA.50952). Trešās personas no šīm saistībām nevar atvasināt nekādas tiesības uz konkrētu Vācijas, *DB AG* un/vai *DB Cargo* rīcību.

(321) Vācija savu sabiedrību tiesību iespēju robežās nodrošina, ka pārstrukturēšanas plāns, tajā skaitā visas saistības saskaņā ar norādīto grafiku, tiek pilnībā īstenots.

(322) Ja konkrētām saistībām nav noteikts termiņš, tās jāīsteno bez liekas kavēšanās.

(323) Vajadzības gadījumā Komisija pēc pienācīgi pamatota Vācijas pieprasījuma var piešķirt saistību vai pārstrukturēšanas plānā noteikto termiņu pagarinājumu vai izņēmuma apstākļos atcelt, grozīt vai aizstāt vienu vai vairākus šajās saistībās vai pārstrukturēšanas plānā izklāstītos pienākumus un nosacījumus. Ja Vācija pieprasa termiņa pagarinājumu, ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms attiecīgā termiņa beigām jāiesniedz Komisijai pienācīgi pamatots pieprasījums.

4.1.5.6. Progress attiecībā uz kapitāldaļu un lokomotīvju pārdošanu

(324) Kā aprakstīts 305. apsvēruma a) punktā, *DB Cargo* grupa plāno atsavināt šādas kapitāldaļas uzņēmumos, kas darbojas termināļu teritorijās:

a) (..);

b) (..);

c) (..);

d) (..);

e) (..).

(325) Kapitāldaļu atsavināšanas process uzņēmumos, kas darbojas terminālu teritorijās vai (..), pašlaik ir dažādos attīstības posmos, un Vācija par to pēdējoreiz ziņojusi 2024. gada 21. novembrī, konkrētāk:

a) (..);

b) attiecībā uz kapitāldaļu atsavināšanu uzņēmumos, kas darbojas terminālu teritorijās, konkrēti:

(1) (..);

(2) (..);

(3) (..);

(4) (..);

(5) (..);

c) attiecībā uz loģistikas meitassabiedrībām, konkrēti:

(1) (..);

(2) (..);

(3) (..) ([101]), (..) ([102]);

(4) (..).

(326) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju uzņēmumi, uz kuriem attiecas *DB Cargo* grupas kapitāldaļu pārdošana dažādās dalībvalstīs, ir izrādījušies vidēji un laika gaitā dzīvotspējīgi uzņēmumi. 30. tabulā ir parādīti ieņēmumi, ko attiecīgās sabiedrības guvušas 2021., 2022. un 2023. gadā – kopumā ne mazāk kā (..) EUR pirms nodokļu nomaksas, galvenokārt Vācijā.

*30. tabula*

**Atsevišķu sabiedrību gūtā peļņa**

*(miljonos EUR (noapaļoti))*

| | | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |

([101]) (..).
([102]) (..).

*(miljonos EUR (noapaļoti))*

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

([1]) (..).
*Avots:* *Vācijas iesniegtā informācija.*

(327) Atsavināmās (..) lokomotīves (318. apsvērums) tiks iegūtas no *DB Cargo* esošā ritošā sastāva parka un, pēc Vācijas domām, tās ir modernas, vērtīgas un uzturētas saskaņā ar piemērojamajām vadlīnijām. Lokomotīves tiks sagrupētas trīs grupās: i) iekšzemes satiksmes standarta elektrolokomotīves, ii) iekšzemes satiksmes augstas veiktspējas elektrolokomotīves un iii) modernas savstarpēji izmantojamas elektrolokomotīves.

## 5. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

(328) Šajā iedaļā ir novērtēts, vai izmeklētie pasākumi ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un, ja tā ir, vai tie ir uzskatāmi par jaunu atbalstu. Tajā arī novērtēts, vai tie ir likumīgi, kā arī to, vai tos var uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

### 5.1. Valsts atbalsta esība

(329) LESD 107. panta 1. punktā teikts: "ja vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(330) Attiecīgi, lai pasākums, kas veikts saistībā ar kādu uzņēmumu, būtu uzskatāms par atbalstu minētās normas nozīmē, ir jābūt izpildītiem šādiem kumulatīviem nosacījumiem: i) pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam no valsts līdzekļiem; ii) tam jārada priekšrocība uzņēmumam, kas ir saņēmējs; ii) piešķirtajai priekšrocībai jābūt selektīvai un iv) pasākumam jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud tos radīt un jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

(331) Attiecībā uz Vācijas izvirzīto argumentu, saskaņā ar kuru attiecīgie pasākumi ir saistīti ar iekšējām attiecībām vienā ekonomiskā vienībā, ko vada *DB AG* (sk. 102.–104. apsvērumu), ir jāatgādina, ka valsts atbalsta tiesību izpratnē pārvedumi publiskas sabiedrību grupas ietvaros var būt valsts atbalsts, ja, piemēram, līdzekļi no mātessabiedrības tiek nodoti meitassabiedrībai, pat ja tās veido vienu uzņēmumu no ekonomiskā viedokļa ([103]). Tas, ka daži izmeklētie pasākumi attiecas uz iekšējām attiecībām *DB AG* vadītajā grupā, neliedz šos pasākumus novērtēt saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu.

([103]) Sk. Komisijas paziņojumu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 49. punkts un tajā minētā judikatūra. Sk. arī Vispārējās tiesas spriedumu, 2015. gada 25. jūnijs, *SACE* un *SACE BT* / Komisija, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Turklāt, kā norādīts 10., 15., 23.–38. apsvērumā, *DB Cargo* ir dibināta kā akciju sabiedrība (*Aktiengesellschaft*), kurai ir aktīvi, personāls un līdzekļi, lai par samaksu sniegtu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus ģeogrāfiskajos tirgos, kuros tā darbojas. *DB Cargo* pārvalda savu darbību autonomi tādā nozīmē, ka tā pati lemj par savu komerciālo, tirgvedības un stratēģisko politiku neatkarīgi no *DB AG* darbībām. *DB Cargo* ir savi klienti, kas ir specifiski dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarei un atšķiras no pasažieru pārvadājumu pakalpojumu pircējiem. Turklāt *DB Cargo* grūtības radušās tās pašas darbību rezultātā un ir raksturīgas tikai šīm darbībām (sk. 449. apsvērumu un turpmākos apsvērumus). Līdzīgā situācijā Komisija jau ir uzskatījusi, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu sabiedrība, kas pieder lielākai dzelzceļa sabiedrību grupai, ir atsevišķs uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu piemērošanas nolūkā ([104]).

(333) No tā izriet, ka *DB Cargo* ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas nolūkā. Ja tiek konstatēts, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, sniedz ekonomisku priekšrocību *DB Cargo*, tie dod priekšroku uzņēmumam, kas gūst labumu no šiem pasākumiem.

5.1.1. *Valsts līdzekļu izmantošana*

(334) Vienīgi priekšrocības, kas tieši vai netieši tiek piešķirtas no valsts līdzekļiem, var būt valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ([105]). Valsts līdzekļi ietver visus publiskā sektora līdzekļus ([106]), arī valsts iekšējo struktūru līdzekļus ([107]) un – noteiktos apstākļos – privātu struktūru līdzekļus. Publisko uzņēmumu līdzekļi ir arī valsts līdzekļi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo valsts spēj virzīt šo līdzekļu izmantošanu ([108]), kā arī tāpēc, ka publiska uzņēmuma zaudējumi vai peļņa samazina vai palielina valsts līdzekļus.

(335) *DB AG* pilnībā pieder Vācijas valstij (11.–13. apsvērums). *DB ML* pilnībā piederēja *DB AG*, pirms tā tika apvienota ar *DB AG* (14. apsvērums). Tātad *DB AG* līdzekļi ir valsts līdzekļi un *DB ML* līdzekļi bija valsts līdzekļi, un tādējādi 1., 2. un 3. pasākums tiek finansēti no valsts līdzekļiem. Tā kā 4. pasākumu finansē ar publiskas struktūras – *BEV* – līdzekļiem (77. apsvērums), arī to finansē no valsts līdzekļiem.

(336) Tāpēc nākamajās iedaļās Komisija novērtēs, vai izmeklējamie pasākumi ir attiecināmi uz valsti un, ja tā ir, vai tie piešķir selektīvu priekšrocību *DB Cargo*. Ja šie nosacījumi būs izpildīti, Komisija novērtēs, vai attiecīgie pasākumi var radīt vai draud radīt konkurences izkropļojumus un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

5.1.2. *Attiecināmība uz valsti*

(337) Lai noteiktu, vai pasākums, kas piešķirts ar publisku uzņēmumu starpniecību, ir attiecināms uz valsti, ir jānosaka, vai var uzskatīt, ka publiskās iestādes ir tādā vai citādā veidā iesaistītas pasākuma pieņemšanā. Publiskā uzņēmuma veiktā atbalsta pasākuma attiecināmību uz valsti var secināt no netiešu pierādījumu kopuma, kurš izriet no attiecīgā gadījuma apstākļiem un konteksta, kādā šis pasākums ir pieņemts ([109]).

([104]) Komisijas 2005. gada 2. marta Lēmums C(2004) 3955 final lietā N 386/2004 – *France Aide à la restructuration à Fret SNCF* (OV C 172, 12.7.2005., 3. lpp.), 133.–135. un 146. apsvērums.

([105]) Tiesas spriedums, 1978. gada 24. janvāris, *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, 25. un 26. punkts; Vispārējās tiesas spriedums, 1996. gada 12. decembris, *Air France* / Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63. punkts.

([106]) Vispārējās tiesas spriedums, 1996. gada 12. decembris, *Air France* / Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 56. punkts.

([107]) Tiesas spriedums, 1987. gada 14. oktobris, Vācija/Komisija, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17. punkts; Vispārējās tiesas spriedums, 2002. gada 6. marts, *Territorio Histórico de Álava* u. c. / Komisija, apvienotās lietas T-92/00 un T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, 57. punkts.

([108]) Tiesas spriedums, 2002. gada 16. maijs, Francija/Komisija (*Stardust*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 38. punkts. Sk. arī Tiesas spriedumus, 2004. gada 29. aprīlis, Grieķija/Komisija, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, 53. un 54. punkts, 2003. gada 8. maijs, Itālija un *SIM 2 Multimedia SpA* / Komisija, apvienotās lietas C-328/99 un C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, 33. un 34. punkts, un 2020. gada 10. decembris, C-160/19 P, *Comune di Milano* / Komisija, ECLI:EU:C:2020:1012, 31. un 34. punkts un tajos minētā judikatūra.

([109]) Tiesas spriedums, 2021. gada 2. marts, Komisija / Itālija u. c., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 59. un 60. punkts un tajos minētā judikatūra.

(338) Šajā saistībā nevar tikt pieprasīts, lai, pamatojoties uz precīzu instrukciju, Komisija pierādītu, ka publiskās iestādes ir konkrēti aicinājušas publisko uzņēmumu veikt attiecīgos atbalsta pasākumus. Būtiska ir jebkura norāde par publisko iestāžu iesaistīšanos pasākuma pieņemšanā vai par to, ka ir maz ticams, ka tās varētu neiesaistīties, ņemot vērā arī pasākuma kopumu, saturu vai tajā ietvertos nosacījumus, vai, gluži pretēji, par to, ka šīs iestādes nav iesaistījušās pasākuma pieņemšanā ([110]).

(339) Turklāt starp netiešajiem pierādījumiem, kas ļauj secināt par šādu attiecināmību, ir apstāklis, ka attiecīgais publiskais uzņēmums nevarēja pieņemt strīdīgo lēmumu, neņemot vērā valsts varas iestāžu prasības vai valsts iestāžu norādījumus, valsts uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās, tā darbības raksturs un tās veikšana tirgū parastos konkurences apstākļos ar privātiem tirgus dalībniekiem, uzņēmuma juridiskais statuss vai arī valsts iestāžu īstenotās uzraudzības intensitāte ([111]).

5.1.2.1. *DB Cargo* gada zaudējumu kompensācija saskaņā ar peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu ("1. pasākums")

(340) Komisija norāda, ka *DB AG* (un pirms apvienošanās ar *DB AG* – arī *DB ML*) ir publiski uzņēmumi, kas saskaņā ar privāttiesībām ir reģistrēti kā *Aktiengesellschaften*. *Aktiengesellschaft* direktoru padome ir neatkarīga no uzraudzības padomes un pilnsapulces ([112]). Tas nozīmē, ka pilnsapulce principā nevar dot norādījumus direktoru padomei. Tomēr, kā vairākkārt ir norādījušas Savienības tiesas, ar apstākli, ka publiskais uzņēmums ir izveidots kā vispārējo tiesību akciju sabiedrība, nepietiek, lai, ņemot vērā autonomiju, kādu šī juridiskā forma tam var sniegt, izslēgtu, ka šādas sabiedrības īstenots atbalsta pasākums ir valsts atbalsts. Kontroles esība un dominējošas ietekmes piemērošanas iespējamība kontroles apstākļos nepieļauj izslēgt valsts atbildību par šāda veida uzņēmuma veiktajiem atbalsta pasākumiem un līdz ar to, neraugoties uz valsts uzņēmuma juridisko formu, kura kā atsevišķa pazīme kopā ar citām konkrētajā gadījumā ļauj noteikt valsts saistību klātbūtni vai to trūkumu, neļauj izslēgt arī risku apiet līguma nosacījumus par valsts atbalstiem ([113]). Šajā kontekstā nevar izslēgt, ka valsts ar savu klātbūtni uzraudzības padomē, no kuras pusi locekļu izvirza akcionārs, varētu netieši ietekmēt direktoru padomes lēmumus. Saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem par *Aktiengesellschaften* direktoru padomi ievēl uzraudzības padome, kuras locekļiem nav saistoši akcionāru norādījumi. Tomēr Komisija norāda, ka ir norādes, ka dažiem uzraudzības padomes locekļiem arī varētu būt saistošs pienākums pret valsti. Tas attiecas uz gadījumiem, kad valsts kā akcionāre uzraudzības padomē ieceļ parlamenta deputātus vai valdības pārstāvjus (piemēram, iesaistīto ministriju valsts sekretārus un direktorus). Šiem uzraudzības padomes locekļiem ir arī pienākums vai spēcīgs stimuls rīkoties valdības interesēs saistībā ar transporta politiku un budžeta jautājumiem attiecībā uz *DB AG* (96. apsvēruma b) punkta 2) apakšpunkts).

(341) Turklāt, tā kā *DB AG* pilnībā pieder valstij (11. apsvērums), Vācijas Federatīvā Republika kā vienīgais akcionārs var pati pieņemt visus lēmumus *DB AG* pilnsapulcē un tādējādi īstenot (ekskluzīvu) ietekmi uz *DB AG* stratēģisko orientāciju. Piedevām Komisija norāda, ka Vācijas Federatīvā Republika, būdama akcionāre ar 100 % pārstāvību pilnsapulcē, var (ekskluzīvā veidā) ietekmēt *DB AG* locekļu ievēlēšanu uzraudzības padomē, kas savukārt ievēlē *DB AG* direktoru padomi. Tādējādi Vācija varēja netieši ietekmēt *DB AG* direktoru padomes pieņemtos vadības lēmumus arī attiecībā uz *DB AG* meitassabiedrībām (tajā skaitā *DB Cargo*) un – līdz 2016. gadam – *DB ML*, pat ja izraudzītie uzraudzības padomes locekļi, stingri ņemot, nav valdības pārstāvji.

([110]) Tiesas spriedums, 2021. gada 2. marts, Komisija/Itālija u. c., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 60. un 61. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra.

([111]) Tiesas spriedums, 2021. gada 2. marts, Komisija / Itālija u. c., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, 62. punkts un tajā minētā judikatūra.

([112]) Sk. *Aktiengesetz* 76. panta 1. punktu.

([113]) Tiesas spriedums, 2020. gada 10. decembris, *Comune di Milano* / Komisija, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, 49. punkts un tajā minētā judikatūra.

(342) *DB AG* uzraudzības padomē nav valdības pārstāvju vairākuma. Tomēr *DB AG* uzraudzības padomē ir trīs valdības pārstāvji, kurus tieši norīkojušas trīs *DB AG* uzraudzībā iesaistītās ministrijas (proti, Satiksmes ministrija, Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija), kā arī divi Federālā parlamenta deputāti.

(343) Turklāt saskaņā ar *Aktiengesetz* 293. panta 2. punktu kontroles un/vai peļņas un zaudējumu nodošanas līguma noslēgšanai starp divām *Aktiengesellschaften* ir vajadzīgs katras pilnsapulces apstiprinājums ar trīs ceturtdaļu balsu vairākumu. Vācija apgalvo, ka saskaņā ar šo noteikumu valsts piekrita noslēgt peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu starp *DB AG* un *DB Cargo*. Šajā ziņā, lai gan 2012. gada PZNL netika noslēgts tieši starp *DB AG* un *DB Cargo*, bet gan starp *DB ML* un *DB Cargo*, jānorāda, ka minētā PZNL noslēgšanas brīdī starp *DB AG* un *DB ML* bija noslēgts kontroles un peļņas un zaudējumu nodošanas līgums (sk. 45. apsvērumu). Šajā ziņā Vācija apstiprina, ka līdz brīdim, kad 2016. gadā PZNL tika nodots no *DB ML* uz *DB AG*, ir pastāvējusi virkne PZNL (ar dažādiem apakšsabiedrību līmeņiem, kuru augšgalā atrodas *DB AG*), kuros *DB Cargo* bija galīgā ietekmētā meitassabiedrība, un *DB AG* bija galīgā ietekmētā mātessabiedrība (47. apsvērums). Valsts amatpersonu iesaistīšana PZNL noslēgšanā izriet arī no *BHO* 65. panta 2. punkta noteikumu piemērošanas saistībā ar 65. panta 3. punktu, kas paredz, ka kontroles līgumu noslēgšanai valstij piederošos uzņēmumos ir nepieciešams attiecīgā ministra apstiprinājums (107. apsvērums). Tā kā Komisijas pārbaudītajā PZNL ir ietverts kontroles elements, attiecīgajam ministram bija jāpiekrīt minētā līguma noslēgšanai.

(344) Attiecībā uz 2012. gadā noslēgto PZNL Komisija norāda, ka tā sākotnējais minimālais ilgums bija pieci gadi. Pēc sākotnējā piecu gadu darbības termiņa minētais līgums katra finanšu gada beigās tiek automātiski pagarināts par vēl vienu gadu, ja vien kāda no pusēm nenolemj to izbeigt, kā tas notika 2024. gadā (sk. 51. apsvērumu). PZNL nebija noteikts maksimālais zaudējumu apmērs, ko varētu segt *DB Cargo* mātessabiedrība. Tādējādi starp *DB ML* un *DB Cargo* noslēgtais PZNL varēja ietekmēt *DB AG* budžetu, ņemot vērā starp *DB AG* un *DB ML* noslēgto peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu. Pēc *DB ML* un *DB AG* apvienošanas *DB Cargo* zaudējumi tiešā veidā ietekmēja *DB AG*.

(345) Komisija apstiprina sākotnējo konstatējumu lēmumā par procedūras sākšanu, ka lēmums noslēgt PZNL ir attiecināms uz Vācijas valsti. Ņemot vērā šāda neierobežota līguma ietekmi uz valstij piederošās *DB AG* budžetu, lēmums noslēgt PZNL 2012. gadā ir jāuzskata par stratēģisku attiecībā uz *DB AG*, *DB ML* un *DB Cargo*. Pārbaudītā PZNL stratēģisko nozīmi apstiprina arī oficiālās apstiprināšanas prasības, kas piemērojamas peļņas un zaudējumu nodošanas līgumiem, tajā skaitā kontroles aspekts. Ir maz ticams, ka Vācijas valdība nav ietekmējusi *DB AG* lēmumu pieņemšanas procesu saistībā ar šādiem stratēģiskiem lēmumiem vai ka valdība nezināja un nepiedalījās lēmuma pieņemšanā, kas *DB AG* radīja potenciāli ļoti būtisku finansiālu slogu. Šī ietekme jo īpaši tiek īstenota ar uzraudzības padomes un pilnsapulces starpniecību, kā arī tiešu kontaktu veidā starp augsta ranga valdības pārstāvjiem un *DB AG* vadību.

(346) Konkrētāk, Vācijas sabiedrību tiesībās ir noteikts, ka PZNL ir jāapstiprina līgumslēdzēju pušu akcionāriem. Tādējādi tas, ka starp *DB AG* un *DB Cargo* (un attiecīgi starp *DB AG* un *DB ML*) pastāv juridiski spēkā esošs PZNL, nav izskaidrojams citādi, kā tikai ar valsts pārstāvja, kas atbild par valsts līdzdalību attiecīgajās sabiedrībās, tiešu iesaistīšanos. Turklāt 2016. gadā valsts pārstāvis kā vienīgais *DB AG* akcionārs tieši apstiprināja *BB AG* un *DB ML* apvienošanos, kā to paredz Vācijas sabiedrību tiesības. *DB ML* un *DB AG* apvienošanās rezultātā visas tiesības un saistības, arī 2012. gada PZNL (kas bija noslēgts starp *DB ML* un *DB AG*), tika nodotas no *DB ML DB AG*, tādējādi sabiedrību *DB AG* tieši ietekmēja *DB Cargo* faktiskie un nākotnes zaudējumi. Apvienošanās tika veikta vairākus mēnešus pirms 2012. gada PZNL piecu gadu termiņa beigām, kas pēc tam tika automātiski pagarināts uz nenoteiktu laiku, ar iespēju *DB AG* vai *DB Cargo* to katru gadu atcelt.

(347) Saskaņā ar judikatūru zināmos apstākļos ir iespējams, ka atbilstību četriem LESD 107. panta 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem var novērtēt citā laikā, nevis konkrētā pasākuma spēkā stāšanās brīdī ([114]). Saistībā ar Komisijas konstatējumiem par ekonomiskās priekšrocības esību (sk. 393.–411. apsvērumu) jautājums par to, vai Vācijas valsts bija iesaistīta lēmumos par PZNL noslēgšanu un turpināšanu no 2012. gada vai tikai vēlāk, var palikt atklāts. Svarīgāk ir tas, ka tad, kad bija izpildīti visi nosacījumi par valsts atbalsta esību saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, PZNL joprojām bija spēkā, pamatojoties uz to, ko Komisija uzskata par valsts ietekmes īstenošanu.

(348) Šajā sakarā laika gaitā sāka parādīties papildu norādes par attiecināmību. Attiecībā uz pasākuma darbības jomu, ņemot vērā to, ka Vācijai pilnībā piederēja attiecīgās sabiedrības, nevar uzskatīt, ka Vācijai būtu palikusi nepamanīta saskaņā ar PZNL segto zaudējumu atkārtota rašanās (sk. 5. tabulu, 53. apsvērums) un to apmērs, it īpaši sākot no 2019. gada, kad ikgadējie zaudējumi teju divkāršojās salīdzinājumā ar zaudējumiem, kas reģistrēti attiecīgi 2015., 2016. un 2017. gadā, un 2020. gadā pieauga līdz 870 miljoniem EUR. Ņemot vērā to zaudējumu atkārtotu rašanos un apmēru, kas bija jāsedz saskaņā ar PZNL, ir maz ticams, ka Vācijas valsts nebija iesaistīta lēmumos par minētā līguma atjaunošanu. Drīzāk ir iespējams, ka Vācijas valsts īstenoja savu dominējošo ietekmi uz *DB AG*, lai nodrošinātu, ka PZNL turpina atbalstīt *DB Cargo*, neraugoties uz pieaugošajiem zaudējumiem, ko PZNL radīja *DB AG*. Konkrētāk, lai gan PZNL ikgadējā pagarināšana tika veikta klusējot, tie nozīmēja konkrētu un arvien nozīmīgāku izvēli turpināt atbalstīt *DB Cargo*, neraugoties uz zaudējumu uzkrāšanos. Komisija uzskata, ka ir maz ticams, ka *DB AG* vadība būtu varējusi brīvi pārtraukt šo atbalstu, it īpaši ņemot vērā pieaugošo zaudējumu apjomu, kas PZNL padarīja vēl svarīgāku *DB Cargo* finansiālās dzīvotspējas saglabāšanai.

(349) Tas, ka Vācijas valsts nav iesaistīta faktiskajā lēmumā par PZNL atjaunošanu, ir jo mazāk ticams, ņemot vērā *DB Cargo* darbību raksturu un to nozīmīgumu publiskajām iestādēm, paturot prātā, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru labuma guvēja darbību raksturs ir norāde par attiecināmību ([115]).

(350) Neraugoties uz dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizāciju 2007. gadā, *DB Cargo* joprojām bija svarīga loma šajā tirgū un it īpaši tā vienvagona kravu pārvadājumu segmentā, kur tās daļa joprojām ir aptuveni 90 % (33. apsvērums). Kā atzīst Vācija (33. apsvērums), *SWL* segments vairākus gadus sistemātiski ir radījis zaudējumus un tāpēc nav pievilcīgs jaunpienācējiem bez subsīdijām (sk. 466. apsvērumu un turpmākos apsvērumus par *SWL* segmenta nozīmi un 587.–589. apsvērumu par plānoto valsts atbalstu šim sektoram).

(351) Šajā ziņā Komisija norāda, ka dzelzceļa kravu pārvadājumiem ir stratēģiska nozīme federālās valdības transporta politikā, jo tie veicina pārvirzi no autotransporta uz dzelzceļa transportu un ir svarīgi, lai nodrošinātu daudzu patērētājiem un rūpniecībai būtisku preču piegādes drošību ([116]). Konkrētāk, Vācijā vienvagona kravu pārvadājumi veido aptuveni ceturto daļu no dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Šis sektors ir svarīgs elements loģistikas ķēdēs visā valstī, un tam ir būtiska nozīme daudzu svarīgu rūpniecības objektu savienošanā. Turklāt vienvagona kravu pārvadājumiem ir atbalsta funkcija attiecībā uz citiem dzelzceļa kravu pārvadājumu veidiem, piemēram, kombinētajiem pārvadājumiem un maršrutvilcienu pārvadājumiem, un tādējādi šis segments būtiski veicina dzelzceļa konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, tādējādi tas ir arī svarīgs transporta dekarbonizācijas un klimata mērķu sasniegšanas instruments. Šie apsvērumi lika Vācijai no 2020. gada finansēt *SWL* nozares atbalsta shēmas ([117]).

([114]) Vispārējās tiesas spriedumi, 2012. gada 13. februāris, *Budapesti Erőmű Zrt* / Komisija, T-80/06 un T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, 55. un 67. punkts, un 2014. gada 30. aprīlis, *Dunamenti Erőmű Zrt* / Komisija, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, 66. punkts, kas apstiprināts ar Tiesas spriedumu, 2015. gada 1. oktobris, *Electrabel SA* un *Dunamenti Erőmű Zrt* / Komisija, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Tiesas spriedums, 2002. gada 16. maijs, Francija/Komisija (*Stardust*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 56. punkts.

([116]) Sk.: *Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur*, "Masterplan Schienengüterverkehr", 2017. gada 23. jūnijs, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (skatīts 2024. gada 15. novembrī).

([117]) Sk. 2020. gada 4. novembra Lēmumu C(2020) 7533 final, 3.–5. apsvērums, un Komisijas 2024. gada 21. maija Lēmumu C(2024) 3488 final, 4.–8. apsvērums.

(352) Neraugoties uz sliktajiem finanšu rādītājiem, vienvagona kravu pārvadājumu sektors ir būtisks Vācijas dzelzceļa kravu pārvadājumiem, kā arī Vācijas rūpniecībai un būtisks modālajai pārvirzei. *DB Cargo* loma Vācijas ekonomikas un vides politikā kā vienam no galvenajiem transporta dekarbonizācijas un valsts rūpnieciskās pievilcības virzītājspēkiem ir papildu norāde, kas liecina par PZNL attiecināmību, jo ir maz ticams, ka Vācijas valsts nebūtu atbalstījusi uzņēmuma finanses, izmantojot PZNL, jo īpaši no brīža, kad *DB Cargo* zaudējumi – ja tos nesedz mātessabiedrība – būtu radījuši sabiedrībai grūtības un apdraudējuši tā darbības turpināšanu ([118]).

(353) Šajā kontekstā Komisija arī norāda, ka *DG AB* stratēģiskajos dokumentos (*Oliver Wyman* pētījums) ir minēta *DB Cargo* kā valstij piederošas sabiedrības "īpašā atbildība" par vairāk nekā 17 000 darbinieku Vācijā (2018. gadā) (sk. arī 397. apsvērumu).

(354) Komisija secina, ka 1. pasākums, t. i., *DB Cargo* zaudējumu segšana saskaņā ar PZNL gan tā sākotnējā termiņā, gan pēc pagarināšanas klusējot līdz tā izbeigšanai, kā pašlaik paredzēts 2024. gada 31. decembrī, ir attiecināms uz Vācijas valsti.

5.1.2.2. Grupas iekšējo pakalpojumu ("2. pasākums") cenas un izdevīgie *DB Treasury* nodrošināto aizdevumu finansēšanas nosacījumi ("3. pasākums")

(355) Pamatojoties uz Vācijas un ieinteresēto personu iesniegto argumentu un pierādījumu pārbaudi, Komisija nevar apstiprināt savu sākotnējo konstatējumu, ka 2. un 3. pasākums ir attiecināms uz valsti.

(356) Pretēji sūdzības iesniedzēja apgalvojumiem ar to, ka *DB AG* un galu galā valsts pilnībā pieder *DB Cargo*, nepietiek, lai pierādītu 2. un 3. pasākuma attiecināmību uz Vācijas valsti.

(357) *DB AG* un *DB Cargo* ir reģistrētas kā *Aktiengesellschaften* saskaņā ar privāttiesībām, kā rezultātā direktoru padome ir neatkarīga no uzraudzības padomes un pilnsapulces. Atšķirībā no stratēģiskiem lēmumiem (piemēram, tāda līguma kā PZNL noslēgšana) grupas iekšējo pakalpojumu līgumu noslēgšana vai aizdevumu sniegšana grupas iekšienē ir darījumi, kas tiek veikti parastas ikdienas darījumdarbības gaitā. Ir ļoti maz ticams, ka valsts, kas rīkojas kā akcionāre ar savu pārstāvju uzraudzības padomē starpniecību, varētu cieši sekot šādiem darījumiem un tos ietekmēt, it īpaši ņemot vērā ierobežoto faktisko valsts pārstāvību *DB AG* un *DB Cargo* vadības struktūrās.

(358) *DB AG* direktoru padomes reglamentā aizdevumu ņemšana grupas ietvaros ir skaidri izslēgta no to jautājumu loka, par kuriem ir nepieciešams *DB AG* direktoru padomes lēmums vai *DB AG* uzraudzības padomes apstiprinājums (17., 20. un 22. apsvērums). Tāpat saskaņā ar *DB Cargo* direktoru padomes reglamentu aizdevumu ņemšana *DB AG* un *DB Finance B.V.* ir skaidri izslēgta no to pasākumu saraksta, kuriem ir nepieciešams *DB AG* (proti, akcionāru) direktoru padomes apstiprinājums. Iepriekšminētajā reglamentā nav nekādas atsauces uz grupas iekšējiem pakalpojumu līgumiem, atstājot to noteikumu noteikšanu zemāka līmeņa vadības ziņā. Tādējādi atšķirībā no PZNL parakstīšanas iekšējās korporatīvās vienošanās parakstīšanai attiecībā uz grupas iekšējiem pakalpojumiem vai aizdevumu līgumiem, piemēram, tiem, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, nav nepieciešama iesaistīšanās ne attiecīgo uzņēmumu akcionāru, uzraudzības padomju, ne direktoru padomju līmenī.

([118]) Šajā nozīmē sk. Vispārējās tiesas spriedumu, 2023. gada 13. septembris, T-525/20, *ITD* un *Danske Fragtmænd* / Komisija, ECLI:EU:T:2023:542, 86.–96. un 104.–107. punkts.

(359) Ir jāskata relatīvi 2. un 3. pasākuma iespējamā finansiālā ietekme uz *DB AG* budžetu, kas, pēc sūdzības iesniedzēja domām, ir papildu norāde par attiecināmību. Pirmkārt, attiecībā uz grupas iekšējiem pakalpojumu līgumiem Vācija pamatoti apgalvo, ka vairāki pakalpojumi tika sniegti visas grupas interesēs. Otrkārt, ņemot vērā sūdzības iesniedzēja apgalvojumus, Komisija ir novērtējusi aizdevumu, kas veido 3. pasākumu, nozīmi saistībā ar piemērotākiem rādītājiem, kas ir relatīvi nozīmīgi aizdevējam un aizņēmējam, piemēram, grupas kopējām refinansēšanas vajadzībām, un *DB Cargo* apgrozījumu, neņemot vērā daudz lielāko *DB AG* budžeta summu, uz kuru atsaucas sūdzības iesniedzējs. Laikposmā no 2013. gada līdz 2019. gadam astoņu aizdevumu kopējā summa 2019. gada 31. decembrī bija aptuveni 2,1 miljards EUR. Savukārt *DB Finance* saistības 2019. gadā vien bija 23,3 miljardi EUR, kas ir deviņas reizes vairāk vienā gadā. Vēl svarīgāk no aizņēmēja viedokļa ir tas, ka *DB Cargo* kopējais apgrozījums laikposmā no 2013. gada līdz 2019. gadam bija 23,8 miljardi EUR – tas ir vienpadsmit reizes vairāk nekā aizdevuma summas, un iekšējie aizņēmumi *DB* grupā nav ne gadījuma rakstura vai vienreizēji notikumi saistībā ar attiecīgajiem aizdevumiem, ne arī specifiski raksturīgi *DB Cargo* starp *DB AG* meitassabiedrībām.

(360) Pretēji sūdzības iesniedzēja apgalvojumiem Vācijas valsts finansiālās intereses saņemt dividendes no *DB* grupas arī nenorāda, ka valstij būtu bijis jābūt iesaistītai 2. un 3. pasākumā. Akcionāra iesaistīšanās konkrētā darījumā, kas veikts parastā darījumdarbības gaitā, nevar tikt izsecināta no akcionāra vispārējām interesēm ierobežot sabiedrības zaudējumus nolūkā saņemt dividendes. Kā pamatoti norāda Vācija, akcionāra vispārējo finansiālo interešu atzīšana par būtisku kritēriju attiecināmībai nozīmētu, ka jebkurš lēmums, ko pieņēmušas korporatīvas struktūras, būtu attiecināms uz valsti, jo jebkurš lēmums var ietekmēt akcionāra finanšu intereses.

(361) Pretēji sūdzības iesniedzēja norādītajam 2. un 3. pasākuma attiecināmību nevar izsecināt ne no *BHO* 65. panta noteikumiem, ne no *PCGK* noteikumiem.

(362) *BHO* ([119]) 65. pantā ir paredzēti noteikumi par to, kā Vācijas federatīvā republika iegādājas privātu sabiedrību akcijas, piemēram, prasība saņemt attiecīgā ministra iepriekšēju piekrišanu tādiem darījumiem kā privātas sabiedrības akciju iegāde vai pārdošana, darījumiem, kas saistīti ar uzņēmuma pamatkapitāla vai priekšmeta izmaiņām, vai darījumiem, kas saistīti ar kontroles maiņu. *BHO* 65. panta 1. punkta 3. apakšpunktā ir paredzēts, ka federālajai zemei ir jāpiešķir atbilstoša ietekme uzraudzības padomēs vai līdzvērtīgā uzraudzības struktūrā. 65. panta 6. punktā ir paredzēts, ka atbildīgajai federālajai ministrijai ir jāizmanto sava ietekme, lai nodrošinātu, ka uzņēmuma uzraudzības struktūru locekļi, kas ir izvēlēti vai deleģēti pēc Vācijas federatīvās republikas lūguma, savā darbībā ņem vērā arī valsts īpašās intereses. Tādējādi *BHO* 65. panta noteikumi rada vispārīga rakstura pienākumus un attiecas tikai uz noteiktiem stratēģiskiem lēmumiem, kas saistīti ar valsts līdzdalību. Tajos nav paredzēti noteikumi, kas prasītu valsts iesaistīšanos grupas iekšējo līgumu un aizdevumu noteikumu pieņemšanā vai definēšanā.

(363) *PCGK* sniedz norādes par to sabiedrību atbildīgu pārvaldību, kurās Vācijas valstij ir līdzdalība; šīs norādes nav obligātas un ir vispārīgas (47. zemsvītras piezīme). Ja nav nekādu norāžu, nemaz nerunājot par pierādījumiem, kas sniegti izmeklēšanas laikā, par to, ka *PCGK* norādes saistībā ar 2. un 3. pasākumu, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir ļaunprātīgi izmantotas vai kļuvušas saistošas *DB Cargo* vai *DB AG* amatpersonu, dienestu vai publisku struktūru darbības vai ietekmes dēļ, tas nevar kalpot par norādi attiecībā uz šāda 2. un 3. pasākuma attiecināmību.

(364) Komisija secina, ka oficiālās izmeklēšanas gaitā savāktie pierādījumi apstiprina lēmumā par procedūras sākšanu izklāstītās sākotnējās norādes un nenosaka 2. un 3. pasākuma attiecināmību uz Vācijas valsti LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas nolūkā.

(365) Ņemot vērā valsts atbalsta pastāvēšanas nosacījumu kumulatīvo raksturu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, Komisija secina, ka 2. un 3. pasākums nav valsts atbalsts minētās tiesību normas nozīmē.

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

5.1.2.3. DB Cargo nodarbināto civildienesta ierēdņu atalgojuma daļēja segšana, ko veic *BEV* (“4. pasākums”)

(366) Kā paskaidroja Vācija, *BEV* sociālo izmaksu segšana attiecas uz visām *DB AG* norīkotajām dzelzceļa amatpersonām, nevis tikai uz *DB AG* grupas darbiniekiem, kas norīkoti *DB Cargo*.

(367) Darbā norīkošanas sistēmas piemērošana ir obligāta ([120]). Lēmums par struktūru, kura sedz izmaksas, kas saistītas ar to civildienesta ierēdņu īpašo statusu, kuri ir norīkoti darbā *DB AG*, kā arī citas darbā norīkošanas sistēmas iezīmes nosaka tiesību normas (“*Gesetz*”) – *DBGrG* –, nevis *BEV*, *DB AG* vai *DB Cargo* autonomi pieņemti lēmumi (78. apsvērums) ([121]). Tādēļ 4. pasākums ir attiecināms uz valsti.

5.1.3. *Selektīva priekšrocība*

(368) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ([122]). Tiek ņemta vērā vienīgi pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ([123]). Ja notikusi valsts iejaukšanās ar nosacījumiem, kas atšķiras no parastiem tirgus nosacījumiem, un tās rezultātā ir uzlabojies uzņēmuma finansiālais stāvoklis, priekšrocība pastāv. Lai to noteiktu, uzņēmuma finansiālais stāvoklis pēc pasākuma ir jāsalīdzina ar tā finansiālo stāvokli situācijā, ja pasākums nebūtu veikts ([124]). Šajā ziņā Komisija atgādina, ka jēdziens “valsts iejaukšanās” attiecas ne tikai uz valsts pozitīvām darbībām, bet arī uz faktu, ka publiskās iestādes noteiktos apstākļos pasākumus neveic ([125]).

(369) Komisija novērtēs, vai pastāv selektīva priekšrocība tikai attiecībā uz pasākumiem, kurus Komisija uzskatīja par attiecināmiem uz valsti, t. i., 1. un 4. pasākumu.

5.1.3.1. *DB Cargo* gada zaudējumu kompensācija saskaņā ar peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu (“1. pasākums”)

(370) Komisija norāda, ka Vācija apgalvo, ka i) PZNL noslēgšana atbilst TED principam, ii) PZNL neizbeigšana un līdz ar to *DB Cargo* zaudējumu turpmāka ikgadēja nodošana *DB AG* nav valsts iejaukšanās pasākums, jo tā nav uzskatāma par darbību, un līdz ar to nav “faktiski īstenots pasākums”, un iii) jebkurā gadījumā, ja PZNL netiek izbeigts un zaudējumu nodošana tiek turpināta, tiek ievērots TED princips, tādējādi *DB Cargo* netiek sniegtas nekādas priekšrocības, un tāpēc pasākums nav uzskatāms par valsts atbalstu (sk. 110.–130. apsvērumu).

(371) Komisija pārbaudīs, vai TED princips ir piemērojams PZNL noslēgšanai, kā arī PZNL neizbeigšanai un no tās izrietošajai zaudējumu nodošanai. Ja Komisija konstatē, ka TED kritērijs nav piemērojams, tā nevar piemērot šo kritēriju.

([120]) *DBGrG* 12. panta 2. punktā ir paredzēts, ka valsts amatpersonas tiek norīkotas (“sind (..) zugewiesen”) darbā *DB AG*.
([121]) Tiesas spriedums, 2019. gada 19. decembris, *Arriva Italia*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 34. punkts.
([122]) Tiesas spriedums, 1996. gada 11. jūlijs, C-39/94, *SFEI* u. c., ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; Tiesas spriedums, 1999. gada 29. aprīlis, Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.
([123]) Tiesas spriedums, 1974. gada 2. jūlijs, Itālija/Komisija, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13. punkts.
([124]) Turpat.
([125]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 67. punkts un tajā minētā judikatūra.

(372) Komisija atgādina, ka Tiesa ir atzinusi, ka TED kritērija piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, vai valsts piešķir ekonomiskas priekšrocības uzņēmumam ekonomikas dalībnieka statusā, nevis valsts varas nesēja [īstenotāja] statusā ([126]). Valsts darbības, kas ir domātas tādu tās pienākumu izpildei, kuri tai ir valsts varas īstenotāja statusā, nevar salīdzināt ar privāta ieguldītāja darbībām tirgus ekonomikā ([127]).

(373) Komisija neapstrīd TED principa piemērojamību PZNL noslēgšanai un tā neizbeigšanai un no tās izrietošajai zaudējumu nodošanai saskaņā ar PZNL. Šajā sakarā Komisija norāda, ka pats PZNL ir instruments, uz kuru attiecas *Aktiengesetz*, nevis publiskās tiesības (sk. 15. zemsvītras piezīmi). Turklāt PZNL ir instrumenti, kurus var izmantot un, šķiet, izmanto arī citas sabiedrību grupas, jo īpaši Vācijas akciju indeksā iekļautās sabiedrības (sk. 111. apsvērumu). Komisija norāda, ka Vācija neapstrīd, ka pirms PZNL noslēgšanas nav veikta *ex ante* rentabilitātes analīze (sk. 121. apsvērumu). Tajā pašā laikā Komisija atzīmē, ka ir veikta ekonomiskā analīze ikgadējo vidēja termiņa plānu veidā, kas ir *DB AG* stratēģisko lēmumu pamatā (sk. 54. apsvērumu). Ikgadējā zaudējumu nodošanas turpināšana ir jāskata PZNL kontekstā. Tāpēc Komisija secina, ka TED princips ir piemērojams gan PZNL noslēgšanai, gan PZNL neizbeigšanai, kā rezultātā *DB Cargo* zaudējumi tikai pastāvīgi nodoti *DB AG*.

(374) Attiecībā uz Vācijas argumentu, ka PZNL neizbeigšana un tādējādi *DB Cargo* zaudējumu nodošana nav faktiski īstenots pasākums (sk. 114. apsvērumu) un ka tātad nevar novērtēt, vai pastāv selektīva priekšrocība saistībā ar zaudējumu nodošanu, Komisija neatrod juridisku pamatu šādam argumentam. Gluži pretēji, tas, ka netiek veikti pasākumi (iespējams, pakāpeniski), lai izbeigtu aizvien neizdevīgākas ekonomiski tiesiskās attiecības, ir jāuzskata par izvēli, pat ja tā izdarīta klusējot, neatkarīgi no tā, vai to īsteno tirgus ieguldītājs vai publiska iestāde, vai arī publisks uzņēmums. Tas it īpaši attiecas uz gadījumiem, kad līguma sākotnējais termiņš ir beidzies un gadu pēc gada katra puse var vai nu piekrist klusējot pagarināt līgumu uz nākamo gadu, vai arī iesniegt paziņojumu par līguma izbeigšanu. Tās ir konkrētas izvēles, ko PZNL puses ir izdarījušas katru gadu. Šo izvēļu juridiskā forma, t. i., tas, ka PZNL turpināšana bija paredzēta klusējot, nevis izdarot formālu grozījumu, nevar ietekmēt šo novērtējumu. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru pasākuma konkrētajai formai nav nozīmes, lai noteiktu, vai ar to uzņēmumam tiek piešķirta ekonomiska priekšrocība. Atbalsta jēdziens ietver ne tikai pozitīvu palīdzību, bet arī intervenci, kas dažādi atvieglo izmaksas, kuras parasti ir jāsedz no uzņēmuma budžeta, un kas, kaut gan nav subsīdija šī vārda šaurākajā nozīmē, ir tai identiska pēc rakstura un rada tādas pašas sekas ([128]). Tāpat no judikatūras izriet, ka bezdarbību var uzskatīt par intervenci, kas rada priekšrocību, ja privāts uzņēmējs, kas atrodas situācijā, kura ir pēc iespējas tuvāka valsts situācijai, rīkojoties normālos tirgus apstākļos, būtu rīkojies. Šādu situāciju piemēri ir ilgstoša iecietība saistībā ar parāda nemaksāšanu ([129]) vai valsts īpašuma izmantošanu, nemaksājot attiecīgo nomas maksu ([130]). Komisija atgādina, ka PZNL izveide nozīmē ieviest automātismu, kam būtu jāaizstāj nepieciešamība katru gadu izlemt, vai zaudējumi vai peļņa ir jāpārskaita mātessabiedrībai. Tomēr šāds automātisms neizslēdz, ka darījumi, t. i., zaudējumu/peļņas nodošana, var kļūt neizdevīgi vienai līgumslēdzējai pusei – pretējā gadījumā nebūtu nepieciešams noteikums par līguma izbeigšanu bez nosacījumiem. Piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks novērtētu, vai līguma saglabāšana būtu izdevīga, un pretējā gadījumā izbeigtu līgumu, kas kļuvis neizdevīgs. Tāpēc Komisija uzskata, ka ir jānovērtē arī zaudējumu nodošanas ekonomiskais pamatojums attiecībā uz periodiem, kuros kāda no pusēm būtu varējusi izbeigt PZNL.

([126]) Attiecībā uz investīcijām sk. Tiesas 2012. gada 5. jūnija spriedumu Komisija/*EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79.–82. un 87. punkts.

([127]) Vispārējās tiesas spriedums, 2009. gada 15. decembris, *EDF*/Komisija, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228. punkts.

([128]) Sk.: Tiesas spriedums, 2014. gada 3. aprīlis, Francija/Komisija, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2021:217, 94. punkts un tajā minētā judikatūra.

([129]) Sk., piemēram: Vispārējās tiesas spriedums, 2010. gada 13. septembris, Grieķija u. c. / Komisija, apvienotās lietas T-415/05, T-416/05 un T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, 377.–393. punkts, Tiesas spriedums, 2000. gada 12. oktobris, *Magefesa*, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, 19. un 20. punkts.

([130]) Sk.: Vispārējās tiesas spriedums, 2022. gada 7. septembris, *JCDecaux Street Furniture Belgium* / Komisija, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, 28., 49. un 65. punkts (apstiprināts ar Tiesas 2024. gada 26. septembra spriedumu *JCDecaux Street Furniture Belgium* / Komisija, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Ņemot vērā to, ka ir piemērojams TED kritērijs, Komisija tagad novērtēs, vai PZNL noslēgšana 2012. gadā un zaudējumu nodošana saskaņā ar PZNL sniedz *DB Cargo* ekonomisku priekšrocību, t. i., ieguvumu, ko *DB Cargo* nebūtu varējusi gūt tirgus apstākļos. Tādēļ Komisijai ir jānosaka, vai "līdzīgos apstākļos līdzīga lieluma privātais ieguldītājs, kas darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos, būtu bijis ieinteresēts veikt attiecīgo ieguldījumu" ([131]). Šajā sakarā Komisija pienācīgi ņems vērā to, ka *DB AG* ir *DB Cargo* esošais akcionārs, nevis jauns ieguldītājs.

(376) Piemērojot TED kritēriju, relevanti ir tikai tie ieguvumi un pienākumi, kas saistīti ar valsts kā ekonomikas dalībnieka lomu. Dalībvalstīm būtu jāizvērtē minētie ieguvumi un pienākumi, pamatojoties uz intervences laikā pieejamo informāciju (t. i., *ex ante*), paļaujoties uz ekonomiskiem novērtējumiem, kas salīdzināmi ar tiem, kurus līdzīgos apstākļos veiktu racionāls tirgus ekonomikas dalībnieks. Šajā gadījumā Vācija ir nosūtījusi Komisijai ievērojamu skaitu ekonomikas un finanšu datu, kas ir regulāri apkopoti un pārbaudīti un kas parāda rentabilitātes prognozes, kuras *DB AG* varētu pārbaudīt visā PZNL piemērošanas laikā.

(377) Viena no pieejām, lai pārbaudītu atbilstību TED principam, ir paļauties uz vispārpieņemtām standarta novērtēšanas metodēm. Šai metodei ir jābalstās uz objektīviem, pārbaudāmiem un uzticamiem pieejamajiem datiem, kuriem jābūt pietiekami detalizētiem un jāatspoguļo ekonomiskā situācija laikā, kad tika lemts par darījumu, ņemot vērā riska līmeni un nākotnes izredzes. Plaši pieņemta standarta metode investīciju lēmuma novērtēšanai ir novērtēt investīciju neto pašreizējās vērtības (NPV) izteiksmē.

(378) Lai aplēstu *DB Cargo* pašu kapitāla vērtību, Komisija diskontēja vidēja termiņa plānos iekļauto tīro peļņu, kas aptuveni atbilst darbības ienākumiem pēc procentu nomaksas vai *EBT*, ja tāda ir pieejama, piecu gadu periodā, uz kuru attiecas attiecīgais vidēja termiņa plāns (sk. 5. tabulu), kā arī galīgo vērtību, par diskonta likmi izmantojot pašu kapitāla izmaksas pirms nodokļu nomaksas, kas minētas *DB* grupas gada pārskatos attiecībā uz kravu pārvadājumu un loģistikas darījumdarbības segmentu. Lai aprēķinātu galīgo vērtību, Komisija izmantoja Gordona–Šapiro pieauguma pieeju.

(379) Saskaņā ar Gordona–Šapiro pieauguma metodi uzņēmuma galīgā vērtība ir uzņēmuma pastāvīgi gūtās peļņas NPV. Lai aprēķinātu šo neto pašreizējo vērtību, ir vajadzīgi šādi pieņēmumi: i) peļņa pieaugs ar noteiktu pastāvīga pieauguma likmi ("g"), sākot ar peļņu darījumdarbības plāna pēdējā gadā, un ii) diskonta likme ir vai nu pašu kapitāla izmaksas, vai arī *WACC* atkarībā no peļņas veida, kas attiecas uz pašu kapitāla turētājiem vai plašākā nozīmē – uz uzņēmumu. Gordona–Šapiro pieauguma metode nozīmē, ka, jo lielāka pastāvīga pieauguma likme, jo lielāka ir normalizētā brīvā naudas plūsma un jo mazāka ir diskonta likme, jo lielāka būs galīgā vērtība. Komisija izmantoja 2,0 % pastāvīga pieauguma likmi, kā norādīts otrajā *E.CA* ziņojumā (sk. 9. tabulu). Komisija izmanto tādu pašu likmi kā otrajā *E.CA* ziņojumā, jo šī likme ir konservatīvs pieņēmums, ņemot vērā arī citus *DB Cargo* iekšējos dokumentus, kuros paredzēta zemāka pieauguma likme (šajā sakarā Komisija norāda uz vērtības samazinājuma pārbaudi 2015. gada vidēja termiņa plānā, kurā izmantots pastāvīgs pieaugums 1,0 % apmērā).

(380) Komisija novērtēs PZNL atbilstību tirgum dažādos brīžos laikā. Minētie brīži ir i) 2012. gads – PZNL parakstīšanas gads, ii) 2016. gads, kad beidzās līguma neizbeigšanas periods, kā arī iii) 2020. gads pēc tam, kad jau bija īstenoti citi pasākumi, kuru mērķis bija novērst *DB Cargo* pastāvīgos zaudējumus, t. i., pasūtot *SWL* pētījumu, ieviešot programmu "Starke Cargo" un nomainot vadības komandu (sk. 61. un 66. apsvērumu).

([131]) Tiesas spriedums, 1990. gada 21. marts, Beļģija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29. punkts; Tiesas spriedums, 1991. gada 21. marts, Itālija/Komisija, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18. un 19. punkts; Vispārējās tiesas spriedums, 1998. gada 30. aprīlis, *Cityflyer Express* / Komisija, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51. punkts; Sk. arī Komisijas paziņojumu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 74. punkts.

(381) Attiecībā uz datubāzi NPV aprēķināšanai Komisija paļaujas uz attiecīgajā brīdī pieejamajiem ikgadējiem vidēja termiņa plāniem. Ņemot vērā vidēja termiņa plānos ietvertās informācijas apjomu un raksturu (sk. 55. un 58. apsvērumu), Komisija uzskata, ka vidēja termiņa plāni bija pietiekami detalizēti, lai *DB AG* varētu pieņemt lēmumus par PZNL. Kā tas parasti notiek līdzīgās organizācijās, vidēja termiņa plāni tika sagatavoti *ex ante*, pamatojoties uz attiecīgajā brīdī pieejamajiem datiem, un iegūti no *DB* grupas iekšējiem un uzticamiem ārējiem datu avotiem (sk. 55. apsvērumu).

5.1.3.1.1. PZNL parakstīšana 2012. gadā

(382) Pamatojoties uz 378. un 379. apsvērumā aprakstīto metodiku, Komisija aplēsa, ka *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība NPV izteiksmē bija aptuveni 2 763 miljoni EUR, pamatojoties uz 2011. gada vidēja termiņa plānu (kas aptver 2012.–2016. gadu), un aptuveni 2 973 miljoni EUR, pamatojoties uz 2012. gada vidēja termiņa plānu (kas aptver 2013.–2017. gadu). Komisija norāda, ka katrs vidēja termiņa plāns ietver ne tikai plānošanas periodu (piemēram, no 2012. līdz 2016. gadam 2011. gada vidēja termiņa plāna gadījumā), bet arī aplēsi par gadu, kurā plāns ir izstrādāts, un iepriekšējā gada faktiskajiem rezultātiem (2011. gada vidēja termiņa plāna gadījumā – 2011. gada aplēses un 2010. gada faktiskie rezultāti).

(383) Turklāt Komisija arī norāda, ka, lai gan *DB Cargo* cieta zaudējumus gados pirms PZNL parakstīšanas 2012. gadā (–148 miljoni EUR 2010. gadā un –100 miljoni EUR 2011. gadā saskaņā ar *DB Cargo* 2011. gada pārskatu), *DB Cargo* laikposmā no 2006. līdz 2008. gadam bija guvusi peļņu vairāk nekā 500 miljonu EUR apmērā (sk. 117. apsvērumu). Turklāt saskaņā ar *DB Cargo* gada pārskatiem peļņa tika gūta un tādējādi nodota arī 2001.–2004. gadā ([132]). Kā norādīts 5. tabulā, abos vidēja termiņa plānos tika prognozēts, ka *DB Cargo* sasniegs savu darbības uzlabošanas mērķi (*EBIT* maržas izteiksmē) vismaz plānošanas perioda beigās.

(384) Šajā ziņā *DB Cargo* varēja pamatoti cerēt uz peļņas gūšanu, un, ņemot vērā pozitīvo peļņas NPV, kas balstīta uz attiecīgā perioda vidēja termiņa plāniem, Komisija secina, ka PZNL parakstīšana 2012. gadā nesniedza *DB Cargo* ekonomisku priekšrocību.

5.1.3.1.2. Laikposms līdz 2016. gada beigām

(385) Nākamais brīdis, kurā Komisija novērtēja zaudējumu seguma atbilstību tirgum saskaņā ar PZNL, ir sākotnējā piecu gadu termiņa beigas. Tas ir tāpēc, ka šajā sākotnējā termiņā PZNL varēja izbeigt tikai svarīgu iemeslu dēļ. Šī sākotnējā termiņa beigas ir pirmais brīdis, kad kāda no pusēm varēja brīvi izbeigt PZNL. Komisija norāda, ka līgumā kā būtisks iemesls līguma izbeigšanai ir paredzēts *DB Cargo* balsstiesību vairākuma zaudēšana (sk. 48. apsvērumu). Kā norāda arī Vācija (sk. 50. apsvērumu), šāda situācija neradās, tāpēc sākotnējā piecu gadu laikposmā šis būtiskais iemesls netika piemērots. Turklāt Komisija arī norāda, ka saskaņā ar *AktG* 297. pantu svarīgs iemesls pastāv it īpaši tad, ja ir maz ticams, ka otra līgumslēdzēja puse spēs izpildīt savas saistības saskaņā ar līgumu ([133]). PZNL ir paredzēts, ka *DB Cargo* ir jānodod peļņa un *DB ML* (un vēlāk *DB AG*) ir jāpārņem zaudējumi. Tā kā zaudējumi tika nodoti, nav uzskatāms, ka kāda puse nebūtu izpildījusi savas saistības.

(386) Turklāt Komisija ņem vērā Vācijas sniegto informāciju par pamatnostādnēm par uzņēmumu ienākuma nodokli. Lai gan pamatnostādņu par uzņēmumu ienākuma nodokli R14.5 6. punktā nav aplūkots jautājums, vai pastāvīgi zaudējumi būtu svarīgs iemesls, lai izbeigtu PZNL sākotnējā piecu gadu periodā, Komisija, pamatojoties uz R14.5 5. punkta 4. apakšpunktu, uzskata, ka tas, ka meitassabiedrība konsekventi rada zaudējumus, nav iemesls, kas būtu uzskatāms par šķērslis PZNL izpildei ([134]). Tādējādi Komisija uzskata, ka arī šajā ziņā nav bijis svarīgs iemesls līguma izbeigšanai. Tāpēc Komisija uzskata, ka nebija svarīgu iemeslu, kas pamatotu PZNL priekšlaicīgu izbeigšanu.

([132]) Avots: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (pēdējo reizi skatīts 2024. gada 15. novembrī).

([133]) Formulējums oriģinālvalodā: *"Ein wichtiger Grund liedz namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen."*

([134]) Formulējums oriģinālvalodā: *"Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. (..) die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet."*

(387) Turklāt, pat ja vienai no pusēm būtu bijis iespējams izbeigt līgumu svarīgu iemeslu dēļ, ir apšaubāms, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu izbeidzis PZNL tā sākotnējā darbības laikā. Papildus riskam, ka šāda līguma izbeigšana būtu nelikumīga, PZNL izbeigšana nozīmētu, ka kontrolējošā mātessabiedrība atsakās no dažām PZNL priekšrocībām, t. i., nodokļu priekšrocībām, ko sniedz fiskālā vienotība, un tiešas kontroles pār meitassabiedrības vadību, to vietā iegūstot neskaidras priekšrocības, ko sniedz izvairīšanās no iespējamo zaudējumu nodošanas nākotnē. Ir apšaubāms, ka mātessabiedrība šādi būtu rīkojusies neilgi pēc PZNL parakstīšanas. Tas ir vēl jo vairāk tāpēc, ka sākotnējā līguma termiņa laikā visi vidēja termiņa plāni, kas bija stratēģisko lēmumu pamats, *DB Cargo* uzrādīja pozitīvu vērtību (sk. 391. apsvērumu).

(388) Pamatojoties uz 378. un 379. apsvērumā aprakstīto metodiku, Komisija aplēsa, ka *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība NPV izteiksmē bija aptuveni 1 000 miljoni EUR, pamatojoties uz 2015. gada vidēja termiņa plānu (kas aptver 2016.–2020. gadu), un aptuveni 2 185 miljoni EUR, pamatojoties uz 2016. gada vidēja termiņa plānu (2017.–2021. gads).

(389) Tāpat kā 2011. un 2012. gada vidēja termiņa plānos, bija paredzēts, ka *DB Cargo* plānošanas perioda pēdējā gadā arī sasniegs vismaz mērķa *EBIT* maržu. Turklāt bija sagaidāms, ka *ROCE* (ar atrunu, ka 2016. gada vidēja termiņa plānā *ROCE* ir paredzēta tikai *DB Cargo* grupai), nebūs ievērojami zemāka par mērķa *ROCE* ar pozitīvu dinamiku plānošanas periodā.

(390) Lai gan Komisija norāda (un tas redzams 4. tabulā), ka *DB Cargo* sākotnējā piecu gadu periodā bija vājāks sniegums salīdzinājumā ar iepriekšējo prognozi, jo *DB Cargo* radīja tikai zaudējumus, Komisijas rīcībā nav pierādījumu, kas apliecinātu, ka 2015. vai 2016. gada vidēja termiņa plānu pamatā esošie pieņēmumi būtu acīmredzami nepareizi. Turklāt 2015. gada vidēja termiņa plānā tika ieviesti pasākumi *DB Cargo* reformai programmas "Zukunft Bahn" ietvaros.

(391) Lai gan Komisija novērtē atbilstību tirgum stratēģiskos brīžos laikā, t. i., i) PZNL parakstīšanas brīdī, ii) PZNL sākotnējā piecu gadu termiņa beigās un iii) pēc *SWL* pētījuma veikšanas, *DB Cargo* vadības nomaiņas un programmas "Starke Cargo" ieviešanas, Komisija ir arī aplēsusi *DB Cargo* pašu kapitāla vērtību, pamatojoties uz citu gadu vidēja termiņa plāniem. Šajā sakarā Komisija norāda, ka, pamatojoties uz 2013. un 2014. gada vidēja termiņa plāniem, NPV būtu bijusi attiecīgi 2 075 miljoni EUR un 5 555 miljoni EUR.

(392) Tāpēc Komisija secina, ka zaudējumu segšana saskaņā ar PZNL, kas bija spēkā 2016. gada beigās, t. i., tā sākotnējā termiņa beigās, nesniedza *DB Cargo* ekonomisku priekšrocību.

5.1.3.1.3. Periods no 2020. gada

(393) Visbeidzot, Komisija novērtēja, vai *DB AG* būtu rīkojusies kā tirgus ekonomikas dalībnieks, sedzot zaudējumus pēc tam, kad tā jau bija īstenojusi citus pasākumus, lai novērstu *DB Cargo* pastāvīgos zaudējumus, t. i., pasūtot *SWL* pētījumu, ieviešot programmu "Starke Cargo" un aizstājot vadības grupu (sk. 61. un 66. apsvērumu). Tāpēc Komisija novērtēja atbilstību tirgum, pamatojoties uz 2020. gada vidēja termiņa plānu.

(394) Komisija novērtēja *DB Cargo* pašu kapitāla vērtību saskaņā ar 378. un 379. apsvērumā aprakstīto metodiku un pamatojoties uz 2020. un 2021. gada vidēja termiņa plānos iekļautajiem datiem. Šajā sakarā Komisija norāda, ka *DB Cargo* pašu kapitāla vērtības NPV, kas izriet no 2020. gada vidēja termiņa plāna un aprēķināta saskaņā ar Komisijas izmantoto metodiku, ir negatīva (aptuveni −441 miljons EUR). Tomēr šajā aprēķinā nav ņemta vērā iespējamā nodokļu priekšrocība (sk. 43. apsvērumu). Izmantojot piesardzīgu pieeju, lai aplēstu nodokļu vairogu, izmantojot 30,5 % nodokļa likmi ([135]), kas norādīta *DB* grupas 2020. un 2021. gada pārskatos ([136]), Komisija, pamatojoties uz 2020. gada vidēja termiņa plānu (kas aptver 2021.–2025. gadu), aplēsa, ka *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība NPV izteiksmē ir aptuveni −259 miljoni EUR ([137]). Tas nozīmē, ka, pamatojoties uz vidēja termiņa plānos iekļautajām darījumdarbības prognozēm, ieguldītājam, investējot šajā kapitālsabiedrībā, varētu rasties zaudējumi. Šajā sakarā Komisija norāda, ka Covid-19 pandēmija vēl vairāk palielināja *DB Cargo* zaudējumu apmēru. Tomēr Covid-19 pandēmijas radītais kaitējums nav vienīgais zaudējumu avots, un Komisija uzskata, ka 2020. gada vidēja termiņa plānā jau ir iekļauti pretpasākumi, kas kompensētu aptuveni divas trešdaļas kaitējuma.

(395) Komisija atgādina, ka – un tas aprakstīts 66. apsvērumā –, ņemot vērā pieaugošos zaudējumus (sk. 4. tabulu), *DB AG* 2020. gadā nomainīja *DB Cargo* vadību, kā arī ieviesa programmu uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai, kas jau bija iekļauta 2019. gada vidēja termiņa plānā ("Starke Schiene", saistībā ar *DB Cargo* – attiecīgi "Starke Cargo"). Tas nozīmē, ka *DB Cargo* akcionārs jau bija veicis dažādus pasākumus (un ne pirmo reizi, jo jau iepriekš tika uzsāktas citas programmas, piemēram, "Zukunft Bahn"), lai pārveidotu *DB Cargo*, kaut arī neveiksmīgi. Tādējādi mātessabiedrība būtu varējusi sagaidīt *DB Cargo* finansiālā stāvokļa uzlabošanos vai, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas negatīvo ietekmi, vismaz to, ka acīmredzami nepasliktinās tās *status quo*. Tomēr, neraugoties uz visām iepriekšējām darbībām, *DB Cargo* vērtība pasliktinājās un 2020. gada vidēja termiņa plānā kļuva negatīva. No 2020. gada vidēja termiņa plāna ir arī skaidrs, ka programma "Starke Cargo" – stratēģija, kuras pamatā bija pārvadājumu apjoma pieaugums, – vairs nebija īstenojama, jo 2020. gada vidēja termiņa plānā prognozētie apjomi visā plānošanas periodā bija mazāki par apjomiem, kas prognozēti 2019. gada vidēja termiņa plānā, ar kuru tika ieviesta programma "Starke Cargo".

(396) Komisija norāda, ka *DB Cargo* vidēja termiņa plānos, kas sagatavoti kopš 2015. gada, ir iekļauti papildu riski un iespējas, kuru īstenošanās varbūtība pārsniedz 40 %; šie papildu riski un iespējas nav iekļauti pamatscenārijā, bet tomēr ir norādīti, ņemot vērā to rašanās iespējamību. 2020. gada vidēja termiņa plānā šādas papildu iespējas nebija iekļautas. Tomēr tajā bija apzināti papildu riski (sk. 58. apsvērumu). Šie riski bija būtiski, jo tie būtu nozīmējuši kumulatīvu negatīvu ietekmi uz *DB Cargo* grupas *EBIT* plānošanas periodā −417 miljonu EUR apmērā (sk. 3. attēlu), kas nozīmē, ka gadījumā, ja šie apzinātie riski īstenotos, šim periodam prognozētā negatīvā *EBIT* palielinātos par aptuveni 65 %. Tas nozīmē, ka bija pamatoti pieņemt, ka jebkādas novirzes no plāna radītu negatīvu, nevis pozitīvu ietekmi. Tādējādi pastāvēja risks, ka *DB Cargo* atkal uzrādītu vājāku sniegumu, neraugoties uz to, ka jau tika prognozēta negatīva peļņa akcionāram. Rūpīgs akcionārs ņemtu vērā arī šo vājāka snieguma risku.

(397) Turklāt 2019. gadā tika pasūtīts pētījums, lai rastu risinājumus, kā novērst nepilnības *SWL* segmentā, kas ne tikai strukturāli radīja zaudējumus, bet faktiski bija lielākais *DB Cargo* ikgadējo zaudējumu cēlonis (sk. 6. tabulu) (sk. 61. apsvērumu). Minētais pētījums ir datēts ar 2019. gada oktobri un ierobežotā apmērā grozīts 2020. gada janvārī. Tāpēc tas bija pieejams kā informācijas avots lēmumiem, kas bija jāpieņem attiecībā uz *SWL* segmentu. Saistībā ar *SWL* pētījuma konstatējumiem Komisija norāda, ka četri no sešiem kritērijiem, kas izmantoti, lai novērtētu

([135]) Komisija izmanto *DB* grupas *WACC* pirms nodokļu nomaksas, kā norādīts ikgadējo vidēja termiņa plāna gada pārskatos, lai diskontētu nodokļu priekšrocības. Šis ir konservatīvs pieņēmums, jo visas *DB* grupas pašu kapitāla izmaksas ir zemākas nekā tās kravu pārvadājumu un loģistikas darījumdarbības segmenta pašu kapitāla izmaksas.

([136]) Šajā kontekstā Komisija atgādina, ka otrajā *E.CA* ziņojumā zaudējumiem izmantota 15 % nodokļa likme, jo tajā pieņemts, ka 50 % var atzīt par zaudējumu pārnešanu ar 30 % nodokļa likmi un 12 % – par pozitīviem rezultātiem zaudējumu pārnešanas rezultātā (sk. 126. apsvērumu).

([137]) Turklāt Komisija norāda, ka negatīva NPV neaprobežojas tikai ar 2020. gada vidēja termiņa plānu, bet NPV būtu negatīva (aptuveni – 166 miljonu EUR apmērā), arī pamatojoties uz 2021. gada vidēja termiņa plānu (kas aptver 2022.–2026. gadu).

iespējamos stratēģiskos risinājumus, ir saistīti ar sabiedriskās politikas kritērijiem ([138]). Komisija uzskata, ka privāts akcionārs nebūtu ņēmis vērā ne ieguvumus valsts ekonomikai, ne ekoloģiskos ieguvumus kā noteicošos kritērijus savā analīzē. Tāpat īpašā atbildība par *DB Cargo* kā valstij piederoša uzņēmuma personāla saglabāšanu nav apsvērums, kas būtu būtisks privātam akcionāram. Turklāt izvēlētā risinājuma ietekme uz (iekšzemes un Eiropas) dzelzceļa sistēmu šķiet būtiskāka arī valstij, jo tā attiecas ne tikai uz infrastruktūru, bet arī uz modālo sadalījumu (piemēram, pozitīvi tiek vērtēta modālā pārvirze uz dzelzceļa transportu). Tomēr šķiet, ka tas ietver arī dažus privātam akcionāram svarīgus aspektus, piemēram, ietekmi uz citiem segmentiem, t. i., maršrutvilcienu pārvadājumu un kombinēto pārvadājumu segmentu. Privāts ieguldītājs būtu ņēmis vērā tikai divus kritērijus, proti, *DB Cargo* stratēģisko pozīciju un *DB Cargo* finanšu stāvokli (sk. 64. apsvērumu). Svarīgākais no šiem diviem kritērijiem ir ietekme uz *DB Cargo* finansēm, jo tas galu galā ir pamats vērtības radīšanai akcionāram. Šajā sakarā, kā redzams 4. attēlā, *SWL* darījumdarbības segmenta samazināšana būtu bijis risinājums ar vispozitīvāko ietekmi uz *DB Cargo* finansēm.

(398) Tomēr tika izvēlēta cita stratēģija. Tā bija stratēģija, kas, jau iekļaujot ieņēmumus no valsts atbalsta *SWL* segmentam (sk. 68. apsvērumu), joprojām novestu pie tā, ka šis segments vairākus gadus ciestu zaudējumus operacionālajā līmenī (t. i., *EBIT*) – tas redzams 5. attēlā (2021. gada vidēja termiņa plānā šis skaitlis tika pārskatīts attiecībā uz *SWL* segmentu, kas 2026. gadā sāka uzrādīt pozitīvu *EBIT*, taču, pamatojoties uz ievērojamu un nepārtrauktu valsts finansiālo atbalstu; sk. 7. attēlu).

(399) Komisijas izpratnē tiek apgalvots, ka šīs izvēles pamatā daļēji bija mērķis nepārtraukt tīkla savienojumus (sk. 66. apsvērumu), lai neradītu negatīvas sekas tīklam (un līdz ar to arī lielākas izmaksas), kas, šķiet, ir pamatotas bažas. Komisija arī atzīmē, ka pašreizējā pārstrukturēšanas plānā, kas gan sagatavots pēc 2021. gada notikumiem, ir paredzētas izmaiņas tieši kravu pārvadājumu sistēmā, vajadzības gadījumā likvidējot saiknes starp darījumdarbības segmentiem (sk. 262. apsvērumu), un tas varētu radīt šaubas par to, cik pamatoti bija neizvēlēties darījumdarbības koncentrēšanas scenāriju jau agrāk.

(400) Turklāt plāns, šķiet, ietver ne tikai atbalstu, kas izriet no shēmas attiecībā uz "*Anlagenpreisförderung*" (vilcienu sastāva atbalsts), bet arī papildu atbalstu darījumdarbībai *SWL* segmentā, ņemot vērā to, ka 6. attēlā norādītā summa 246 miljonu EUR apmērā pārsniedz visu minētās shēmas budžetu, proti, 200 miljonus EUR (sk. 67. apsvērumu). Papildu atbalsts tika piešķirts tikai 2024. gadā (sk. 74. zemsvītras piezīmi), tāpēc šādu ieņēmumu plūsmu iekļaušanas plānošanā pamatotība ir ļoti apšaubāma.

(401) Komisija ir arī novērtējusi NPV, pamatojoties uz vidēja termiņa plāniem laikposmā no sākotnējā PZNL termiņa beigām līdz 2020. gadam, t. i., vidēja termiņa plāniem no 2017. līdz 2019. gadam. Komisija norāda, ka *DB Cargo* pašu kapitāla NPV, pamatojoties uz 2017. un 2018. gada vidēja termiņa plāniem, būtu bijusi pozitīva – aptuveni 1 888 miljoni EUR 2017. gadā un aptuveni 1 883 miljoni EUR 2018. gadā. Tomēr NPV, pamatojoties uz 2019. gada vidēja termiņa plānu, nav viennozīmīga. Balstoties uz 378. un 379. apsvērumā aprakstīto metodiku, NPV būtu bijusi negatīva (aptuveni −108 miljoni EUR). Tomēr, kā aprakstīts 407. apsvērumā, pamatojoties uz nedaudz atšķirīgu metodiku, *DB Cargo* pašu kapitāls, izteikts kā NPV, būtu bijis nedaudz pozitīvs – aptuveni 34 miljoni EUR. Tādējādi novērtējums, kura pamatā ir 2019. gada vidēja termiņa plāns, ir neviennozīmīgs, un tas nozīmē, ka Komisija nevar apstiprināt, ka, ņemot vērā minēto vidēja termiņa plānu, saprātīgs privāts akcionārs būtu izbeidzis PZNL. Tomēr šis vidēja termiņa plāns jau uzrāda negatīvu tendenci.

(402) Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajiem iemesliem un ņemot vērā *DB Cargo* arvien pieaugošos zaudējumus, kā arī to, ka jau bija ieviesti citi pasākumi, piemēram, izmaiņas vadībā un darījumdarbības stratēģijā, piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks būtu izbeidzis PZNL, lai izbeigtu negatīvo ietekmi, ko rada mātessabiedrībai nodotie zaudējumi, un arī kā līdzekli, lai sabiedrībā ieviestu vēl stingrāku disciplīnu, liekot tai meklēt citus finansējuma avotus ([139]).

([138]) Proti, 1., 2., 5. un 6. kritēriju, t. i.: 1) ieguvumi valsts ekonomikai (ietekme uz Vāciju kā industriālu vidi), 2) ekoloģiskie ieguvumi (ietekme uz kravu pārvadājumu ilgtspēju Vācijā), 5) ietekme uz *DB Cargo* personālu, ņemot vērā "īpašo atbildību" par valstij piederošā uzņēmuma darbiniekiem, un 6) ietekme uz iekšzemes un Eiropas dzelzceļa sistēmu.

([139]) Lai gan Vācija apgalvo, ka PZNL kontroles elementam ir disciplinējoša ietekme (sk. 113. apsvērumu), Komisija apšauba šo elementu iedarbīgumu, ņemot vērā, ka *DB Cargo* pastāvīgi nespēja sasniegt snieguma uzlabošanas mērķrādītājus, un tās pastāvīgos ikgadējos zaudējumus (sk. 4. tabulu).

(403) Tāpēc, ņemot vērā trīs mēnešu iepriekšējas paziņošanas termiņu pirms finanšu gada beigām (sk. 51. apsvērumu) un vidēja termiņa plānu sagatavošanu un iesniegšanu *DB Cargo* uzraudzības padomei un *DB AG* (sk. 54. apsvērumu), lēmums par PZNL izbeigšanu agrākais pēc 2020. gada vidēja termiņa plāna sagatavošanas būtu bijis spēkā 2021. gada beigās, un *DB Cargo* 2022. gadā radušies zaudējumi vairs netiktu automātiski segti.

(404) Attiecībā uz pirmo *E.CA* ziņojumu un otro *E.CA* ziņojumu Komisija norāda, ka tikai otrajā *E.CA* ziņojumā ir iekļauta *DB Cargo* akcionāra rentabilitātes (neto pašreizējās vērtības izteiksmē) kvantitatīva noteikšana. Turklāt ziņojumi tika pasūtīti *ex post* pēc zaudējumu segšanas, tātad tie ir pierādījumi, kas sagatavoti pēc tam, kad akcionārs pieņēma lēmumu segt attiecīgos zaudējumus.

(405) Komisija norāda, ka otrajā *E.CA* ziņojumā ir izmantota nedaudz atšķirīga metodika *DB Cargo* NPV aprēķināšanai, šajā gadījumā izmantojot brīvās naudas plūsmas uz uzņēmumu rādītāju (*FCFF*), šajā gadījumā – *FCFF* uz *DB AG*. Tā kā *E.CA* ziņojums savā kvantitatīvajā novērtējumā neaptvēra 2019. gada periodu vai laiku pēc tam, Komisija aprēķināja NPV, pamatojoties arī uz *FCFF*, izmantojot tos pašus pieņēmumus par nodokļu atvieglojumiem un diskonta likmi (kravu pārvadājumu un loģistikas segmenta *WACC* pēc nodokļu nomaksas) kā *E.CA* ziņojumā (sk. 126. un 127. apsvērumu).

(406) Kā tas parasti tiek darīts, nosakot pašu kapitāla vērtību, par pamatu NPV noteikšanai izmantojot *FCFF*, Komisija kā *DB Cargo* pašu kapitāla galīgo vērtību aprēķināja starpību starp uzņēmuma galīgo vērtību un neto parādu ([140]).

(407) Pamatojoties uz 405. un 406. apsvērumā aprakstīto metodiku, *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība, izteikta kā NPV, būtu bijusi aptuveni 34 miljoni EUR 2019. gadā, aptuveni –1 852 miljoni EUR 2020. gadā un aptuveni – 1 445 miljoni EUR 2021. gadā. Pat tad, ja pozitīvā izteiksmē ņemtu vērā izvairīšanos no aptuveni 1,5 miljardu EUR izmaksām par darbības pārtraukšanu *SWL* segmentā, kā lēsts otrajā *E.CA* ziņojumā, *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība joprojām būtu negatīva. Tāpēc, izmantojot šo atšķirīgo metodiku, netiek apšaubīti konstatējumi, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu izbeidzis PZNL no 2021. gada beigām.

(408) Attiecībā uz Vācijas argumentu, ka esošs akcionārs rīkojas citādi nekā jauns ieguldītājs (sk. 116. apsvērumu), Komisija kopumā piekrīt, ka tas tā ir. Komisija ņem vērā arī iepriekš minēto nostāju, jo *DB Cargo* kopš 2008. gada nav pārskaitījusi *DB AG* nekādu peļņu un ir radījusi tikai zaudējumus, kas jāsedz tās mātessabiedrībai (sk. 4. tabulu). Komisija arī piekrīt, ka esošs akcionārs lēmumu pieņemšanas procesā būtu ņēmis vērā *DB Cargo* pastāvīgo nespēju sasniegt savus darbības mērķus. Komisija atzīmē, ka šajā sakarā *DB AG* veica pasākumus, kas ir pieejami esošajam akcionāram, t. i., ieviesa pārstrukturēšanas programmas vai nomainīja *DB Cargo* vadību, lai *DB Cargo* atkal kļūtu dzīvotspējīga. Ir pamatoti uzskatīt, ka šādus pasākumus būtu veicis arī cits esošs akcionārs, ņemot vērā fiskālās vienotības priekšrocības. Tomēr tas to nebūtu darījis bezgalīgi, it īpaši tad, ja attiecīgie pasākumi nesniegtu pozitīvus rezultātus. Šajā sakarā Komisija atgādina, ka, jau pamatojoties uz 2019. gada vidēja termiņa plānu, *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība kā NPV būtu bijusi aptuveni nulle, un, neraugoties uz visiem iepriekšējiem centieniem, tā būtu vēl vairāk pasliktinājusies, sasniedzot negatīvu vērtību 2020. gada vidēja termiņa plānā. Tas nozīmē, ka nav bijusi veiksmīga neviena no iepriekš veiktajām darbībām, jau sākot ar 2015. gadu, kad tika īstenota programma "Zukunft Bahn". Tādējādi ir pamatoti pieņemt, ka racionāls privāts akcionārs būtu izbeidzis PZNL, tiklīdz tā investīciju vērtība, pat saskaņā ar plāna pieņēmumiem un neņemot vērā faktiskos vēsturiskos rezultātus, kļūtu acīmredzami negatīva.

(409) Turklāt attiecībā uz Vācijas argumentu, ka Komisija citā lietā ir pieņēmusi zaudējumu kompensāciju vairāku gadu garumā kā tādu, kas nerada ekonomiskas priekšrocības (sk. 115. apsvērumu), Komisija atgādina, ka tās novērtējums ir jābalsta tikai uz konkrētās lietas faktiem. Tādējādi šis arguments ir nebūtisks. Tomēr Vācijas minētā lieta attiecās uz Berlīnes Šēnefeldes, Tēgeles un Tempelhofas lidostām. Šajā gadījumā Komisija sava lēmuma 179. apsvērumā norādīja, ka pasākumi nav atbalsts, proti: "*FBS* varēja gaidīt, ka šīs ilgtermiņa priekšrocības – jaunas, Berlīnes

([140]) Komisija norāda, ka *E.CA* neaprēķināja starpību starp uzņēmuma galīgo vērtību un neto parādu, bet tikai aprēķināja *DB Cargo* uzņēmuma vērtību, nevis pašu kapitāla vērtību.

aglomerācijas vienīgās lidostas veiksmīga atklāšana un rentabla darbība (kā arī gaidāmā peļņa no Šēnefeldes darbības, vairākus gadus praksē īstenojot ZIP stratēģiju) – pārsniegs zaudējumus, kuri Šēnefeldei radīsies pirms *BER* lidostas atklāšanas." Šajā kontekstā *DB Cargo* situācija, kurai nebija paredzamas būtiskas ilgtermiņa izmaiņas, piemēram, kā tas bija saistībā ar Berlīnes-Brandenburgas (*BER*) lidostas atvēršanu, nav ne mazākajā mērā salīdzināma ar Vācijas minēto lietu.

(410) Tāpēc Komisija secina, ka saskaņā ar 2020. gada vidēja termiņa plānu tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu izbeidzis PZNL no 2021. gada beigām. Tas nozīmē, ka automātiskā zaudējumu segšana 2022. gadā un turpmākajos gados dod ekonomisku priekšrocību *DB Cargo*, kas kopā ar savām meitassabiedrībām, kuru zaudējumus vai peļņu *DB Cargo* konsolidē savos korporatīvajos kontos, ir labuma guvējs no šādas priekšrocības.

(411) Kā norādījusi Tiesa, ja atbalsts ir individuāls, ekonomiskās priekšrocības noteikšana principā ļauj prezumēt, ka pasākums ir selektīvs ([141]). Tas tā ir neatkarīgi no tā, vai attiecīgajā tirgū darbojas pakalpojumu sniedzēji, kas atrodas līdzīgā faktiskā un tiesiskā situācijā. Tā kā šī priekšrocība tiek piešķirta tikai *DB Cargo* kā vienīgajam labuma guvējam, ekonomiskā priekšrocība ir selektīva.

5.1.3.2. *DB Cargo* nodarbināto civildienesta ierēdņu atalgojuma daļēja segšana, ko veic *BEV* ("4. pasākums")

(412) LESD 107. panta 1. punktā ir ietverti pasākumi, kas dažādos veidos samazina slogu, kurš parasti gulstas uz uzņēmumu, un tādējādi nav subsīdijas šaurā nozīmē, bet tām ir analogs raksturs un sekas ([142]). LESD 107. panta 1. punktā attiecīgie valsts intervences pasākumi netiek nošķirti pēc to cēloņiem vai mērķiem, bet gan definēti atbilstoši to sekām ([143]).

(413) Komisija norāda, ka 4. pasākuma rezultātā veidojas sistēma, kurā visas dzelzceļa amatpersonas, kuras iepriekš bija nodarbinātas Vācijas publiskajās dzelzceļa sabiedrībās, ir pārceltas uz konkrētu valsts struktūru, kas izveidota, apvienojot *Deutsche Bundesbahn* un *Deutsche Reichsbahn* – *BEV*, un šī struktūra ir atbildīga par algu un citu pabalstu maksājumiem tieši attiecīgajām amatpersonām. *BEV* pārvalda arī dzelzceļa amatpersonu veselības apdrošināšanas fondu un pensionēto darbinieku pensijas. Šī sistēma tika ieviesta brīdī, kad 1994. gadā tika izveidota *DB AG* kā jauna federālā dzelzceļa sabiedrība, kas dibināta saskaņā ar privāttiesībām, t. i., 13 gadus pirms dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus pilnīgas liberalizācijas 2007. gadā, un kopš tā laika tā nav būtiski mainīta (77. apsvērums) ([144]).

(414) Pamatojoties uz Vācijas Federatīvās Republikas konstitūcijas 143.a panta un *DBGrG* 12., 21. un 23. panta noteikumiem, *BEV* formāli nodarbinātās dzelzceļa amatpersonas tiek norīkotas darbā *DB AG* apmaiņā pret atlīdzību, kuras summu aprēķina individuāli un konkrēti par katru norīkoto darba ņēmēju un kuru *DB AG* katru gadu izmaksā *BEV*. *DB AG* norīko tai uzticētās dzelzceļa amatpersonas darbam tās meitassabiedrībās, tajā skaitā *DB Cargo*. *DB Cargo* atmaksā dzelzceļa amatpersonu personāla izmaksas *DB AG*, kas šo maksājumu pārskaita *BEV*.

(415) Turklāt Vācijas iesniegtie pierādījumi liecina, ka *BEV* ir norīkojis darbā dzelzceļa amatpersonas arī citos uzņēmumos, kas ir *DB AG* konkurenti. Šie ierobežotie norīkojumi ir brīvprātīgi tādā nozīmē, ka tie nav balstīti uz *DBGrG* noteikumiem, bet tikai uz *BBG* 29. panta noteikumiem, kam nepieciešama attiecīgās amatpersonas piekrišana (sk. 77. apsvērumu).

([141]) Sk. Tiesas spriedumu, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/*MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts.
([142]) Tiesas spriedumi, 1994. gada 15. marts, *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 13. punkts, un 1996. gada 11. jūlijs, *SFEI* u. c., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 58. punkts.
([143]) Tiesas spriedums, 2016. gada 26. oktobris, *Orange*/Komisija, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, 38. punkts.
([144]) Attiecībā uz ierobežotiem grozījumiem *DBGrG* 21. pantā sk. 48. zemsvītras piezīmi.

(416) Pamatojoties uz *DBGrG* 21. panta 1. punktu un 23. punktu, maksājumi, kas *DB AG* jāveic *BEV* par katru atsevišķu norīkoto dzelzceļa amatpersonu, ir jāaprēķina saskaņā ar principu "als-ob-Kosten" ("it kā" izmaksu princips), kas nozīmē, ka to apmērs ir balstīts uz *DB AG* salīdzināmu darbinieku, kas pieņemti darbā darba tirgū, personāla izmaksām, it kā norīkotās amatpersonas būtu nesen pieņemtas darbā *DB AG*. Šie maksājumi ietver visus saskaņā ar attiecīgo koplīgumu nodarbināta darba ņēmēja atalgojuma elementus, proti, pamatalgu un attiecīgos pabalstus, kā arī darba devēju iemaksas obligātajās sociālā nodrošinājuma shēmās. Šīs iemaksas it īpaši attiecas uz pensiju shēmām, veselības apdrošināšanu, apdrošināšanu pret nelaimes gadījumiem un bezdarbu, kā arī ilgtermiņa aprūpes nodevu, maternitātes nodevu un maksātnespējas nodevu. Piemērojot šo principu, izmaksām, ko *DB AG* atlīdzina *BEV*, tiek pieskaitītas arī vairākas maksas un nodevas, kas tika ieviestas pēc *DB AG* izveides un kas ir daļa no līgumdarbinieku personāla izmaksām. Savukārt *BEV* sedz izmaksas, kas izriet no atalgojuma strukturālajām atšķirībām un valsts civildienesta tiesību īpatnībām salīdzinājumā ar privātajām darba tiesībām. Visbeidzot, maksājumi *BEV* ietver arī izmaksas, kas saistītas ar cilvēkresursu pārvaldību (79. apsvērums).

(417) 416. apsvērumā aprakstītie noteikumi attiecas arī uz *DB Cargo*, kas atmaksā *DB AG* tai piešķirtās dzelzceļa amatpersonu personāla izmaksas. Vācija iesniedza pierādījumus par principa "als-ob-Kosten" īstenošanu praksē *DB Cargo*, proti, tabulas, kurās salīdzināti personāla izdevumi atsevišķiem līgumdarbiniekiem, kas tieši nodarbināti darba tirgū, ar personāla izdevumiem amatpersonām, kas norīkotas darbā no *BEV* līdzīgā profesionālajā situācijā (līdzīgs vecums, amata pienākumi, kvalifikācija un atalgojuma grupa). Sniegtie pierādījumi liecina, ka attiecīgo līgumdarbinieku personāla izmaksas un personāla izmaksas, kas *DB Cargo* (ar *DB AG* starpniecību) jāmaksā *BEV* par norīkotajām amatpersonām, tiek aprēķinātas saskaņā ar vienu un to pašu metodiku, ietver vienus un tos pašus elementus, it īpaši vienu un to pašu darba devēja obligāto sociālās apdrošināšanas iemaksu daļu, un kopumā ir līdzīga apmēra. Visbeidzot, principa "als-ob-Kosten" īstenošanas rezultātā personāla izmaksas, kas *DB Cargo* ir jāatlīdzina *BEV* par norīkotajām dzelzceļa amatpersonām, atspoguļo tirgus cenu par darbiniekiem ar atbilstošu kvalifikāciju.

(418) Turklāt Vācija ir pierādījusi, ka *BEV* ir norīkojis dzelzceļa amatpersonas darbam citās valsts aģentūrās un, pats svarīgākais, *DB AG* konkurentiem. Šādos gadījumos, tāpat kā *DB AG* un *DB Cargo* gadījumā, *BEV* sedz to personāla izmaksu daļu, kas ir specifiska attiecīgo amatpersonu tiesību aktos noteiktajam režīmam, pamatojoties uz atsevišķi noslēgtiem līgumiem, kas atspoguļo principu "als-ob-Kosten", kā noteikts *DBGrG* 21. panta 1. punktā ([145]). Līdz ar to šīs īpašās personāla izmaksas neapgrūtina attiecīgā uzņēmuma budžetu. Lai gan šī prakse ir ierobežota, tā pierāda, ka *BEV* nodarbināto dzelzceļa amatpersonu norīkošana darbā citur – gan *DB AG*, gan pie tās konkurentiem – principā tiek veikta par tirgus cenu.

(419) Turklāt pretēji sūdzības iesniedzēja apgalvojumiem 4. pasākums būtiski atšķiras no pasākuma, ko Komisija novērtēja 2011. gada 20. decembra Lēmumā 2012/540/ES par valsts atbalstu C 25/08 (ex NN 23/08) – *France Télécom* piesaistīto civildienesta ierēdņu pensiju finansēšanas veida reforma, ko Francijas Republika īstenojusi par labu *France Télécom* ([146]) ("*Orange* lēmums"), ko apstiprināja Savienības tiesas ([147]). Pirmkārt, šajā lēmumā izvērtētais pasākums bija likums, kas bija piemērojams tikai *France Télécom* (kura pēctece ir *Orange*), kurš kā bijušais Pasta, telegrāfu un telefonu ministrijas dienests bija vienīgais šīs ministrijas ierēdņu darba devējs, attiecībā uz kuru Francijas valstij kopā ar *La Poste* bija pienākums nodrošināt pensiju izmaksu ([148]). Pasākums izpaudās kā 1990. gada *ad hoc France Télécom* likuma grozījumi ([149]), kas cita starpā paredzēja *France Télécom* ("*FT*") pienākumu atmaksāt valstij *FT* nodarbināto civildienesta ierēdņu pensijas. 1996. gadā ieviestais grozījums atbrīvoja *FT* no pensiju saistībām par aplēsto pensiju apkalpošanas slogu, atbrīvojot arī nepieciešamos grāmatvedības uzkrājumus, kas bija paredzēti saistību segšanai, un ievērojami samazināja šīs kompensācijas apmēru, tādējādi radot *FT* labvēlīgāku situāciju nekā tā, kas izriet no 1990. gada likuma. Otrkārt, Komisija atzīmēja, ka *Orange* lēmumā izvērtētais pasākums nenodrošināja, ka *France Télécom* maksātie sociālie maksājumi būtu līdzvērtīgi tā konkurentu maksātajiem sociālajiem maksājumiem. Konkrētāk, *France Télécom* veiktā iemaksa tika aprēķināta, pamatojoties uz likmi, kas ietver tikai iemaksas, kuras

([145]) Vācijas 2022. gada 21. aprīlī un 2024. gada 27. septembrī iesniegtā informācija.
([146]) OV L 279, 21.8.2012., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Vispārējās tiesas spriedums, 2015. gada 26. februāris, *Orange*/Komisija, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, un Tiesas spriedums, 2016. gada 26. oktobris, *Orange*/Komisija, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Sk. lēmuma *Orange* lietā 98. un 138. apsvērumu.
([149]) 1990. gada 2. jūlija Likums Nr. 90-568.

atbilst darbinieku, uz kuriem attiecas vispārējās privātās darba tiesības, un civildienesta ierēdņu kopīgajiem riskiem, un līdz ar to izslēdzot iemaksas, kas atbilst riskiem, kuri nav kopīgi, – iemaksas, kuras bija jāveic konkurentiem (vai *France Télécom* attiecībā uz darbiniekiem, kas nav civildienesta ierēdņi), piemēram, saistībā ar bezdarbu vai algas nemaksāšanu darba devēja maksātnespējas gadījumā.

(420) Gluži pretēji, 4. pasākums ir daļa no sistēmas, kurā valsts dzelzceļa amatpersonas jau no federālās dzelzceļa sabiedrības pārveides procesa sākuma nodarbina atsevišķa valsts struktūra, kas darbojas kā aģentūra, kura tās iznomā ar tādiem pašiem nosacījumiem *DB AG* (un galu galā tās meitassabiedrībām) un citiem uzņēmumiem. Šī sistēma ir piemērojama *DB AG* kopš tās izveides 1994. gadā un nekad nav tikusi pārveidota tādā veidā, kas uzlabotu *DB AG* vai tās meitassabiedrību situāciju ([150]). Turklāt atlīdzība, kas jāmaksā par *BEV* nodrošināto darbaspēku gan *DB AG*, gan tās konkurentiem, tiek aprēķināta individuāli un konkrēti par katru darbinieku un atspoguļo līdzīgi kvalificētu darbinieku tirgus izmaksas, jo tā ietver visus izmaksu elementus, ko maksā darba devējs par šādu no darba tirgus pieņemtu personālu. Vissvarīgākais ir tas, ka *BEV* izmaksājamais atalgojums ietver iemaksas sociālā nodrošinājuma shēmās, kas sedz visus riskus, kuri rodas privātā sektora darbiniekiem (sk. 416. apsvērumu).

(421) Visbeidzot, nevar uzskatīt, ka 4. pasākums radītu selektīvu priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē *DB AG* vai *DB* grupai piederošām sabiedrībām, piemēram, *DB Cargo*.

(422) Tā kā nevar pierādīt priekšrocības esību, kas ir viens no kumulatīvajiem atbalsta pastāvēšanas nosacījumiem, Komisija konstatē, ka 4. pasākums nebija valsts atbalsts.

5.1.4. *Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību*

(423) Konkurences izkropļojumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē vispārīgi tiek konstatēti ikvienā gadījumā, kad valsts piešķir finansiālu priekšrocību uzņēmumam, kas darbojas liberalizētā nozarē, kurā pastāv vai varētu pastāvēt konkurence ([151]). *DB Cargo* sniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus Vācijā un citās dalībvalstīs, kur citi uzņēmumi sniedz šādus pakalpojumus, konkurējot ar *DB Cargo*, it īpaši pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu nozares liberalizācijas iekšējā tirgū (skat. 39. zemsvītras piezīmi). No tā izriet, ka 1. pasākums, ciktāl konstatēts, ka tas sniedz selektīvu priekšrocību *DB Cargo*, var izkropļot vai draud izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.5. *Secinājums par atbalsta esību*

(424) Ņemot vērā 5.15.1. iedaļā izklāstītos apsvērumus, Komisija secina, ka 1. pasākums laikposmā no 2022. gada 1. janvāra ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Turpretī 2., 3. un 4. pasākums, kā arī 1. pasākums laikposmā līdz 2021. gada beigām nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.2. **Jauns atbalsts**

(425) Neraugoties uz Vācijas argumentiem, kas attiecas uz četru izmeklēto pasākumu kvalificēšanu par pastāvošu atbalstu, Komisijai pēc savas iniciatīvas ir pilnībā jāpārbauda, vai pasākums, ko tā kvalificējusi kā valsts atbalstu, t. i., PZNL, ir jauns vai pastāvošs atbalsts.

(426) Saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta c) punktu jauns atbalsts ir jebkurš atbalsts, kas nav pastāvošs atbalsts, tostarp pastāvoša atbalsta grozījumi.

([150]) Sk. 48. zemsvītras piezīmi.

([151]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, 187. punkts un tajā minētā judikatūra.

(427) Izvērtējamais PZNL sākotnēji tika noslēgts uz pieciem gadiem, un pēc tam katra finanšu gada beigās tas tika automātiski pagarināts par vēl vienu gadu (sk. 51. apsvērumu). PZNL atbilstības tirgum analīze parādīja, ka PZNL piešķīra selektīvu priekšrocību *DB Cargo* tikai no 2022. gada (sk. 393.–411. apsvērumu) un ka tikai no tā brīža PZNL var uzskatīt par valsts atbalsta pasākumu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(428) Saskaņā ar iedibināto judikatūru pastāvoša atbalsta ilguma pagarināšana rada jaunu, no pagarinātā atbalsta atšķirīgu atbalstu ([152]), it īpaši tad, ja šis pagarinājums tiek papildināts ar budžeta palielinājumu tā atbalstam ([153]). Tādējādi attiecībā uz Vācijas izvirzīto argumentu, saskaņā ar kuru 2012. gada PZNL bija tikai iepriekšējo kopš 1999. gada spēkā esošo PZNL pagarinājums, Komisija norāda, ka PZNL ir juridisks akts, kas skaidri atšķiras no jebkādiem iepriekšējiem līdzīgiem līgumiem, kuri noslēgti starp *DB Cargo* un tā mātessabiedrību; to piemēro jaunā laikposmā un tas ietver jaunus resursus, nevis tos, kas mobilizēti saskaņā ar jebkādu iepriekšēju līgumu. Tas pats attiecas uz PZNL ikgadējiem klusējot pieņemtiem pagarinājumiem pēc PZNL sākotnējā termiņa beigām. Turklāt Komisija norāda, ka 2016. gadā pēc *DB AG* un *AB ML* apvienošanās mainījās arī šā līguma puses (14., 45. un 46. apsvērums), kas arī mainīja pušu interešu izpildāmību un līdzsvaru salīdzinājumā ar iepriekšējiem līgumiem. Tādējādi iepriekšējo PZNL, kas attiecas uz dažādiem laikposmiem, pastāvēšana nenozīmē, ka attiecīgais PZNL (arī tā klusējot pieņemtie pagarinājumi) ir uzskatāms par pastāvošu atbalstu.

(429) Turklāt jānorāda, ka Procedūras regulas 1. panta b) punkta v) apakšpunkts nav piemērojams PZNL. Proti, šī tiesību norma ir piemērojama pasākumiem, kas to īstenošanas laikā nav uzskatāmi par atbalstu un pēc tam iekšējā tirgus attīstības dēļ ir kļuvuši par atbalstu, un dalībvalsts tos nav mainījusi. Turpretī PZNL turpināšana radīja valsts atbalstu nevis iekšējā tirgus attīstības dēļ, bet gan *DB Cargo* raksturīgo grūtību dēļ, kas radīja tādus zaudējumus, ka minētā līguma turpināšanu vairs nevarēja uzskatīt par atbilstošu tirgum (sk. 393.–411. apsvērumu).

### 5.3. **Atbalsta likumība**

(430) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu visi projekti piešķirt jaunu atbalstu ir jāpaziņo Komisijai un tos nevar īstenot, pirms Komisija to nav atļāvusi. Izvērtējamais atbalsts tika īstenots, *DB Cargo* radot izpildāmas tiesības uz to, lai tā faktiskā peļņa vai zaudējumi, kas radušies no 2022. gada, tiktu nodoti *DB AG*, pirms to bija apstiprinājusi Komisija. Tāpēc Vācijas iestādes nav izpildījušas LESD 108. panta 3. punktā paredzētos pienākumus. Tādēļ 1. pasākums, ciktāl tas no 2022. gada ir kvalificējams kā valsts atbalsts, ir nelikumīgs atbalsts.

### 5.4. **Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu**

(431) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta formulējumu par saderīgiem ar iekšējo tirgu var uzskatīt atbalsta pasākumus, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tādas nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(432) Tādējādi, lai valsts atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, tam ir jāatbilst diviem nosacījumiem: i) atbalstam jābūt paredzētam, lai veicinātu konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, un ii) šādam atbalstam nedrīkst būt tādas nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(433) Minētie divi nosacījumi neskar to, ka lēmumiem, ko Komisija pieņem, pamatojoties uz minēto, jānodrošina atbilstība Savienības tiesību aktiem ([154]).

([152]) Sk. spriedumu, 2016. gada 26. oktobris, *DEI* un Komisija / *Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 50. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī spriedumu, 2022. gada 15. decembris, *Veejaam* un *Espo*, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, 44. un 47. punkts.
([153]) Spriedums, 2010. gada 20. maijs, *Todaro Nunziatina &C.*, C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, 44.–47. punkts.
([154]) Tiesas spriedums, 2020. gada 22. septembris Austrija/Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20. punkts.

(434) Saskaņā ar pirmo nosacījumu Komisija pārbauda, vai atbalsts ir paredzēts, lai veicinātu konkrētu saimniecisko darbību attīstību. Saskaņā ar otro nosacījumu Komisija līdzsvaro ierosinātā atbalsta pozitīvo ietekmi un negatīvo ietekmi, ko atbalsts var atstāt uz iekšējo tirgu ([155]).

(435) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs Komisija ir izklāstījusi kritērijus, kurus tā pārbauda, novērtējot uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu ([156]). Ņemot vērā attiecīgā valsts atbalsta raksturu un mērķus, Komisija novērtēs, vai atbalsts atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumiem.

(436) Pārbaudot, vai pārstrukturēšanas atbalstam ir nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, Komisija veic samēra pārbaudi saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm. Veicot šo pārbaudi, ja labuma guvējs ir tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, Komisija izsver atbalsta pozitīvo ietekmi attiecībā pret negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm, ko rada valsts atbalsts. Veicot šo novērtējumu, tā ņem vērā valsts iejaukšanās nepieciešamību, atbalsta piemērotību, samērīgumu, pārredzamību un negatīvās ietekmes mazināšanu, piemērojot principu "vienreiz un pēdējoreiz" un pasākumus konkurences izkropļojumu ierobežošanai, kas izklāstīti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs.

(437) Kā minēts 433. apsvērumā, lēmumiem, ko Komisija pieņem valsts atbalsta jautājumos, ir jānodrošina atbilstība Savienības tiesību aktiem. Šajā sakarā Komisija norāda, ka no izmeklēšanas neizriet, ka pārstrukturēšanas atbalsts vai ar to saistītie nosacījumi, vai saimnieciskā darbība, ko veicina atbalsts, varētu būt saistīti ar attiecīgo Savienības tiesību aktu noteikumu pārkāpumu. Turklāt Komisija nav uzsākusi procedūru pret Vāciju par iespējamu Savienības tiesību aktu pārkāpumu, kas būtu saistīts ar šo lietu, un nav saņēmusi sūdzības vai informāciju, kas liecinātu, ka valsts atbalsts, ar to saistītie nosacījumi vai saimnieciskās darbības, ko veicina atbalsts, varētu būt pretrunā attiecīgajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem, izņemot LESD 107. un 108. pantu.

5.4.1. *Atbalsttiesīgums*

(438) Lai uzņēmums būtu tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, tam jābūt kvalificētam kā grūtībās nonākušam uzņēmumam saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 2.2. iedaļu. Konkrētāk, saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punktu uzņēmums ir uzskatāms par nonākušu grūtībās, ja "bez valsts iejaukšanās tas gandrīz noteikti īstermiņā vai vidējā termiņā būs spiests beigt darbību". Tā tas būtu gadījumā, ja iestātos vismaz viens no apstākļiem, kas aprakstīti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a)–d) apakšpunktā. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunktā norādīts: "[A]ttiecībā uz kapitālsabiedrībām – ja uzkrāto zaudējumu dēļ ir zaudēta vairāk nekā puse no to parakstītā kapitāla. Tā tas ir gadījumā, ja, uzkrātos zaudējumus atskaitot no rezervēm (un visām pārējām pozīcijām, kuras vispārpieņemts uzskatīt par daļu no sabiedrības pašu kapitāla), rodas negatīvs rezultāts, kas pārsniedz pusi no parakstītā kapitāla."

(439) Kā izriet no 4. tabulas, kopš 2012. gada *DB Cargo* pašu kapitāla vērtība katru gadu pārsniedza tā parakstīto pamatkapitālu. Tomēr tam par iemeslu ir automātiska zaudējumu nodošana saskaņā ar PZNL. Tā kā zaudējumi tiek nodoti *DB AG*, neietekmējot *DB Cargo* bilanci, tiem nav negatīvas ietekmes uz *DB Cargo* pašu kapitāla pozīciju, kam pretējā gadījumā būtu jāabsorbē zaudējumi.

(440) Šajā kontekstā Komisija ir konstatējusi, ka zaudējumu nodošana saskaņā ar PZNL (kas pagarināts katru gadu līdz 2024. gada beigām), sākot ar 2022. gada zaudējumu nodošanu, radīja *DB Cargo* ekonomisku priekšrocību un bija valsts atbalsts (sk. 410. un 424. apsvērumu), ko nelikumīgi piešķīrusi Vācija (sk. 430. apsvērumu).

([155]) Tiesas spriedums, 2020. gada 22. septembris, Austrija/Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18.–20. punkts.
([156]) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes, 38. punkts.

(441) Tādējādi Komisija uzskata, ka 2022. gada zaudējumu nodošana izkropļoja *DB Cargo* faktisko finanšu stāvokli, kas atspoguļots tās faktiskajos pārskatos, jo *DB Cargo* stabila pašu kapitāla pozīcija tās bilancē nav saistīta ar tās finanšu rezultātiem, bet tikai ar nelikumīgi piešķirto valsts atbalstu, t. i., valsts finansējumu, ko uzņēmums nebūtu varējis iegūt tirgū. Tāpēc Komisija uzskata, ka, lai iegūtu reālu *DB Cargo* tābrīža finanšu ainu, būtu jāizslēdz šīs nodošanas ietekme un jāaprēķina *DB Cargo* koriģētais pašu kapitāls situācijā, kad zaudējumi būtu ietekmējuši *DB Cargo* pašu kapitālu. Šajā kontekstā Komisija uzsver, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punktā ir noteikts, ka labuma guvējs ir jāaplūko situācijā bez atbalsta. Uzņēmums tiek uzskatīts par nonākušu grūtībās, ja bez valsts iejaukšanās tas gandrīz noteikti īstermiņā vai vidējā termiņā būs spiests beigt darbību. Fakts, ka konkrēta valsts iejaukšanās bija strukturēta tā, lai novērstu to, ka labuma guvēja zaudējumi rada slogu tā bilancei, nevis lai novērstu zaudējumus, kas jau ir atzīti šajā bilancē, nav būtisks, jo bez šādas iejaukšanās uzņēmumam gandrīz noteikti būtu bijis jāpārtrauc darījumdarbība.

(442) Kā redzams 4. tabulā, *DB Cargo* pašu kapitāla pozīcija 2021. gada beigās bija 666 miljoni EUR. Tā kā Komisija uzskata, ka zaudējumi, kas nodoti saskaņā ar 1. pasākumu, sākot no 2022. gada, ir valsts atbalsts, 2021. gada pašu kapitāla pozīcija joprojām atspoguļo *DB Cargo* faktisko finansiālo stāvokli bez atbalsta. Tomēr *DB Cargo* zaudējumi 2022. gadā sasniedza 858 miljonus EUR. Ja šos zaudējumus attiecinātu uz *DB Cargo* pašu kapitālu, pašu kapitāla pozīcija kļūtu negatīva (–192 miljoni EUR). Tādējādi *DB Cargo* būtu bijis negatīvs pašu kapitāls. Šajā sakarā Komisija norāda, ka zaudējumi tika uzkrāti gada laikā, savukārt zaudējumu nodošana notiek tikai gada 31. decembrī. Tātad *DB Cargo* kādā brīdī 2022. gadā būtu zaudējusi vairāk nekā pusi no sava parakstītā kapitāla. Tāpēc bez atbalsta vairāk nekā puse no *DB Cargo* parakstītā kapitāla būtu zudusi uzkrāto zaudējumu dēļ vēlākais 2022. gada beigās un pēc tam līdz šim brīdim. Tādējādi *DB Cargo* ir kvalificējams kā grūtībās nonācis uzņēmums saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunktu ([157]). Tāpēc, ja netiktu turpināta uz Vāciju attiecināmā PZNL darbība, *DB Cargo* gandrīz noteikti būtu nolemts darījumdarbības izbeigšanai īstermiņā vai vidējā termiņā, kā minēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punktā.

(443) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta c) apakšpunktu uzņēmums ir kvalificējams kā grūtībās nonācis uzņēmums, ja tam tiek piemērota kolektīva maksātnespējas procedūra vai tas atbilst savas valsts tiesību aktos noteiktiem kritērijiem, lai tam pēc kreditoru pieprasījuma piemērotu kolektīvu maksātnespējas procedūru. *DB Cargo* netiek piemērota kolektīva maksātnespējas procedūra, un šī komercsabiedrība arī neatbilst šādas procedūras piemērošanas kritērijiem.

(444) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta d) apakšpunktu uzņēmums ir kvalificējams kā grūtībās nonācis uzņēmums attiecībā uz uzņēmumu, kas nav MVU un kam pēdējos divus gadus: i) uzņēmuma parādsaistību un pašu kapitāla bilances vērtību attiecība ir pārsniegusi 7,5 un ii) uzņēmuma procentu seguma attiecība, kas rēķināta pēc *EBITDA*, ir bijusi mazāka par 1,0.

(445) *DB Cargo* nav MVU. 2022. un 2021. gadā, pamatojoties uz *DB Cargo* publicēto 2022. gada ziņojumu, *DB Cargo EBITDA* bija negatīva (aptuveni –541 miljons EUR 2022. gadā un –125 miljoni EUR 2021. gadā), tāpēc tās procentu seguma attiecība būtu bijusi negatīva. Ņemot vērā negatīvo pašu kapitālu bez atbalsta 2022. gada beigās, *DB Cargo* parāda attiecība pret pašu kapitālu būtu bijusi negatīva. Tomēr 2021. gadā tās parāda attiecība pret pašu kapitālu, ņemot vērā tikai aizdevumus, bija aptuveni 3,4. Tādējādi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta d) apakšpunkts netiktu izpildīts.

(446) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 21. punktu jaunizveidotam uzņēmumam, kas darbojas mazāk nekā trīs gadus, nav tiesību uz glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. *DB Cargo* ar savu pašreizējo nosaukumu un tās pašreizējā korporatīvā formā darbojas kopš 2016. gada (sk. 12. apsvēruma d) punktu). Ieskaitot dažādos nosaukumus un dažādās korporatīvās formas, *DB Cargo* darbojas kopš 1999. gada kā *DB AG* (netieša) meitassabiedrība (sk. 47. apsvērumu). Tādējādi *DB Cargo* nav jaunizveidots uzņēmums.

([157]) No tehniskā un grāmatvedības viedokļa šis nosacījums ir nepārprotami izpildīts dienā, kad šādi uzkrātie zaudējumi pārsniedz 50 % slieksni no parakstītā akciju kapitāla, ko var apliecināt tikai *ex post* finanšu gada beigās un vēlāk pēc revidenta apstiprinājuma. Praktiskās piemērošanas nolūkā nosacījums ir jāinterpretē, ņemot vērā kvalitatīvo definīciju, ka uzņēmums gandrīz noteikti būs nolemts darbības izbeigšanai īstermiņā vai vidējā termiņā, kas var atšķirties. Šajā gadījumā tie ir faktiskie pamatdarbības zaudējumi 2021. gadā un prognozētie rezultāti 2022. gadā un pēc tam, kas tirgus akcionāram liktu *DB Cargo* 2021. gada 30. septembrī paziņot par PZNL izbeigšanu. Šādā gadījumā un no tā brīža *DB Cargo* gandrīz noteikti būtu bijusi nolemta īstermiņā vai vidējā termiņā izbeigt darbību, jo būtu sagaidāms, ka arvien vairāk izsīktu tās pašu kapitāla bāze.

(447) Turklāt Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punkts paredz, ka uzņēmums, kas pieder lielākai uzņēmumu grupai, parasti nav tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, ja vien nevar pierādīt, ka uzņēmumam ir iekšēja rakstura grūtības, kas neizriet no izmaksu patvaļīgas sadales starp grupas dalībniekiem, un grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa.

(448) Komisija atgādina, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punkta mērķis ir novērst, ka uzņēmumu grupa prasa valstij segt pārstrukturēšanas plāna izmaksas vienam no tās uzņēmumiem gadījumā, kad šis uzņēmums ir nonācis grūtībās un kad šī grupa pati ir izraisījusi šīs grūtības, vai arī kad tai pašai ir līdzekļi, lai novērstu šīs grūtības ([158]).

(449) Kā aprakstīts 9.–14. apsvērumā, *DB Cargo* ir daļa no *DB* grupas un tādējādi daļa no lielākas uzņēmumu grupas. Tomēr, kā izriet no 60. apsvēruma un 6. tabulas, *DB Cargo* zaudējumi rodas no tā darījumdarbības. Konkrētāk, strukturāli zaudējumus nesošs bijis tās *SWL* darījumdarbības segments. Ņemot vērā to, ka *DB Cargo* grūtības rada pastāvīgi zaudējumi nerentablās darbības dēļ, tās grūtības ir strukturālas un neizriet no patvaļīgas izmaksu sadales *DB* grupas ietvaros, patvaļīgi palielinot *DB Cargo* izmaksas vai samazinot vai nododot tās peļņu mātessabiedrībai vai māsassabiedrībām.

(450) Kaut arī *DB* grupa saskaņā ar tās 2020.–2023. gada pārskatiem kopš 2020. gada ir cietusi zaudējumus (–5 707 miljoni EUR 2020. gadā, –911 miljoni EUR 2021. gadā, –227 miljoni EUR 2022. gadā un –2 351 miljons EUR 2023. gadā), Komisija norāda, ka grupa faktiski risināja *DB Cargo* grūtības. Faktiski visi *DB Cargo* zaudējumi tika nodoti *DB AG*, un tādējādi *DB Cargo* tika pasargāta no tās negatīvā snieguma sekām. Lai gan Komisija uzskata, ka zaudējumu nodošana, sākot ar 2022. gada zaudējumiem, ir valsts atbalsts, tas nemaina faktu, ka lielākā uzņēmumu grupa palīdzēja *DB Cargo*, pat ja tā bija tikai atbalsta sniedzējs.

(451) Komisija atgādina – un tas ir aprakstīts 448. apsvērumā –, ka 22. punkta mērķis ir izvairīties no tā, ka valsts sedz pārstrukturēšanas izmaksas, ja uzņēmumu grupai, pie kuras pieder labuma guvējs, būtu līdzekļi, lai to darītu. Kaut arī *DB Cargo* grūtības ir risinājusi pati grupa, Komisija norāda, ka *DB* grupa ir mazinājusi *DB Cargo* grūtības, sniedzot atbalstu, kas, lai gan līdz 2022. gadam nav uzskatāms par valsts atbalstu, no 2022. gada ir valsts atbalsts. *DB AG* un *DB Cargo* apstākļi šajā kontekstā ir īpaši, jo mātessabiedrība 2022. gadā kļuva par valsts atbalsta piešķīrēju. Tā nav situācija, kad, kā paskaidrots 448. apsvērumā, grupa pārskaita valstij grupas uzņēmuma pārstrukturēšanas izmaksas, gluži pretēji – grupa kļuva par atbalsta piešķīrēju. Šajos īpašajos apstākļos, kad *DB* grupa ir atbalsta piešķīrēja, grupa nebūtu varējusi darīt vairāk, lai novērstu *DB Cargo* grūtības. Tāpēc Komisija secina, ka fakts, ka *DB Cargo* pieder *DB* grupai, nav šķērslis tam, lai *DB Cargo* būtu tiesīga saņemt pārstrukturēšanas atbalstu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punktu.

5.4.2. *Atbalsts veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību*

(452) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu valsts atbalstam, lai to varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ir jāveicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība.

(453) Šajā ziņā, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir paredzēts, lai veicinātu šādu darbību vai jomu attīstību, dalībvalstij, kas piešķir šādu atbalstu, ir jāpierāda, ka atbalsta mērķis ir novērst sociālās grūtības vai tirgus nepilnības (sk. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.1. iedaļu), atjaunojot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju (sk. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.2. iedaļu). Komisija norāda – un tas ir atzīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktā –, ka faktiski iziešana no tirgus ir svarīga plašākam produktivitātes palielināšanas procesam, tāpēc tikai uzņēmuma iziešanas no tirgus novēršana nav pietiekams pamatojums valsts atbalsta piešķiršanai. Gluži pretēji, glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts ir viens no kropļojošākajiem valsts atbalsta veidiem, jo tā ir iejaukšanās iziešanas no tirgus procesā.

([158]) Sk. Vispārējās tiesas spriedumu, 2015. gada 13. maijs, *Niki Luftfahrt* / Komisija, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, 159. punkts, un Vispārējās tiesas spriedumu, 2022. gada 18. maijs, *Ryanair DAC* / Komisija, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, 46. punkts.

(454) Tomēr noteiktās situācijās grūtībās nonākuša uzņēmuma pārstrukturēšana var veicināt saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību, neaprobežojoties tikai ar paša labuma guvēja veiktajām darbībām. Tā tas ir gadījumā, ja bez šāda atbalsta labuma guvēja darbības neturpināšana radītu tirgus nepilnības vai sociālas grūtības, kas kavētu to saimniecisko darbību un/vai tautsaimniecības jomu attīstību, kuras skartu šādas situācijas. Šādu situāciju neizsmeļošs saraksts ir iekļauts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktā.

(455) Komisija vispirms izvērtēs, vai atbalsts ir paredzēts, lai novērstu tirgus nepilnības vai sociālās grūtības (5.4.2.1. iedaļa), un vai pārstrukturēšanas atbalstam ir pievienots pārstrukturēšanas plāns, ar ko atjauno labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēju (5.4.2.2. iedaļa).

5.4.2.1. Sociālo grūtību vai tirgus nepilnību novēršana, kas veicina saimnieciskās darbības vai tautsaimniecības jomas attīstību

(456) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktu dalībvalstīm jāpierāda, ka labuma guvēja iziešana no tirgus, visticamāk, radītu būtiskas sociālās grūtības vai nopietnu tirgus nepilnību, it īpaši parādot, ka pastāv kāda no Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktā uzskaitītajām situācijām. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktu sociālo grūtību vai tirgus nepilnības novēršanu var pierādīt, konkrēti parādot, ka ir izpildīts kāds no 44. punkta a) līdz g) apakšpunktā minētajiem apstākļiem. Šajā sakarā Komisija atzīmē, ka atbalsta pasākuma novērtējumā īpaši būtiski ir apstākļi, kas minēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunktā, proti, ja atbalsts ir paredzēts, lai novērstu risku, ka ekonomikas izaugsmi kavē būtiska pakalpojuma pārtraukšana, ko rada labuma guvēja iziešana no tirgus.

5.4.2.2. Atbalsts ļauj izvairīties no būtiska pakalpojuma pārtraukšanas

(457) Atbalsta atbalstītā saimnieciskā darbība ir kravu pārvadājumi, ko galvenokārt un pastāvīgi nodrošina autotransports, kas pārvadā vairāk nekā divas trešdaļas no kopējā Vācijā pārvadāto kravu apjoma (31. tabula).

*31. tabula*

**Modālais sadalījums kravu pārvadājumiem Vācijā (%)**

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| Autotransports | 72,0 | 71,7 | 72,4 | 71,4 | 71,3 |
| Dzelzceļa transports | 18,7 | 18,5 | 18,2 | 19,6 | 19,8 |
| Citi pārvadājumu veidi | 9,3 | 9,8 | 9,4 | 9,0 | 8,9 |

*Avots: Bundesnetzagentur "Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe", 12. lpp., 3. attēls* ([159]).

(458) Neraugoties uz autotransporta dominanci, Komisija norāda, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi sniedz ievērojamus ieguvumus salīdzinājumā ar autotransportu, veicinot gan ilgtspējīgu, gan ekonomisku kravu pārvadājumu nozares attīstību. Dzelzceļa kravu pārvadājumi ir videi daudz draudzīgāki nekā autotransports, jo vilcieni rada līdz pat 80 % mazāk $CO_2$ emisiju uz tonnu kravas salīdzinājumā ar kravas automobiļiem. Komisijas paziņojumā "Eiropas zaļais kurss" ([160]) norādīts, ka, "[l]ai panāktu klimatneitralitāti, līdz 2050. gadam transporta radītās emisijas jāsamazina par 90 %" un ka "[p]rioritāte ir būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz

([159]) Pieejams: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM (2019) 640 final, 11.12.2019. Pieejams vietnē https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem". Tāpat savā paziņojumā "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" ([161]) ("Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija") Komisija norādīja, ka ir vajadzīga "izlēmīga rīcība, kuras mērķis ir paplašināt ilgtspējīgāku transporta veidu izmantošanu (jo īpaši (..) novirzīt būtisku kravas apjomu uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu)". Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ir arī atzīts, ka, "[t]ā kā nākotnē (..) kravu pārvadājumu mobilitātes attīstību noteiks inovācija, būtu jānodrošina atbilstošs satvars un veicinoši faktori, kas atvieglotu šo pārkārtošanos, kura var ievērojami uzlabot transporta sistēmas efektivitāti un ilgtspēju".

(459) Turklāt dzelzceļa transports samazina autotransporta radīto gaisa piesārņojumu, troksni un autoceļu pārslogotību, tāpēc tas ir būtiska daļa pārejā uz mazoglekļa ekonomiku. Dzelzceļa transports ir arī daudz energoefektīvāks nekā autotransports, jo vilcieni var pārvietot lielus kravu apjomus lielos attālumos, izmantojot mazāk degvielas, un tas samazina kopējo fosilo degvielu enerģijas patēriņu. Šī efektivitāte tiek uzlabota, ja dzelzceļa tīkliem elektroenerģiju nodrošina ar atjaunīgajiem energoresursiem – tas preču transportēšanu padara tīrāku un ilgtspējīgāku.

(460) Turklāt lielos attālumos dzelzceļa kravu pārvadājumi var sniegt ievērojamas priekšrocības izmaksu ziņā, it īpaši, pārvadājot smagas kravas vai beramkravas, jo pa dzelzceļu vienā braucienā var pārvadāt lielākus kravu daudzumus, tādējādi samazinot transporta izmaksas uz tonnu salīdzinājumā ar autotransportu. Samazināts degvielas patēriņš un vajadzība pēc mazāka darbinieku skaita vēl vairāk samazina pamatdarbības izdevumus, sniedzot iespēju uzņēmumiem ekonomiski optimizēt savas piegādes ķēdes.

(461) Izmantojot dzelzceļu, lielus kravu apjomus var pārvadāt konsekventāk un ar mazāku kavēšanos, jo to mazāk ietekmē autotransporta sastrēgumi, laikapstākļi un negadījumi. Šī uzticamība ir ļoti svarīga nozarēm ar stingriem piegādes grafikiem, jo tā nodrošina preču savlaicīgu piegādi ar mazākiem traucējumiem. Dzelzceļš nodrošina arī lielāku mērogojamību, jo tas var vieglāk uzņemt lielus sūtījumus nekā autotransporta tīkli, tāpēc tas ir lieliski piemērots beramkravu un konteinerkravu pārvadājumiem.

(462) Papildu ieguvums no dzelzceļa kravu pārvadājumiem ir tas, ka, novirzot kravu pārvadājumus uz dzelzceļu, tiek mazināts spiediens uz autoceļu tīkliem. Rezultātā samazinās sastrēgumi, satiksmes negadījumu skaits un ceļu uzturēšanas izmaksas. Autotransporta izmantošanas apjoma samazināšanās paildzina publiskās infrastruktūras darbmūžu un palīdz samazināt vispārējo izmaksu slogu valdībām un nodokļu maksātājiem. Visbeidzot, dzelzceļa kravu pārvadājumus var rezultatīvi integrēt multimodālās transporta sistēmās, apvienojot dzelzceļu ar jūras transportu, autotransportu un gaisa transportu, lai izveidotu vienotas loģistikas ķēdes. Šī savstarpējā savienotība uzlabo globālos tirdzniecības maršrutus, atvieglojot preču efektīvu apriti starp reģioniem un pāri robežām. Dzelzceļš ir īpaši izdevīgs, savienojot galvenās ostas ar iekšzemes galamērķiem, nodrošinot raitu un efektīvu kravu plūsmu.

(463) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka dzelzceļa kravu pārvadājumiem ir izšķiroša nozīme atbildīgā kravu pārvadājumu attīstībā kopumā, jo tie risina steidzamo vajadzību pēc ilgtspējīgiem loģistikas risinājumiem. To mazāka ietekme uz vidi, energoefektivitāte un spēja lielus preču apjomus pārvietot lielos attālumos palīdz uzņēmumiem sasniegt savus vidiskos, sociālos un pārvaldības (VSP) mērķus, vienlaikus samazinot arī transporta izmaksas.

(464) Atbalstot dzelzceļa kravu pārvadājumus, uzņēmumi veicina ilgtspējīgāku globālo piegādes ķēdi, palīdz samazināt $CO_2$ emisijas un sekmē ilgtermiņa ekonomikas izaugsmi, kas atbilst vidiskajiem mērķiem. Tādējādi, novirzot kravu pārvadājumus no autoceļiem uz dzelzceļu, uzņēmumi un valdības var tiešā veidā sekmēt klimata mērķrādītāju sasniegšanu un loģistikas ietekmes uz vidi samazināšanu.

(465) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas pasākumu mērķis ir novērst situāciju, kad *DB Cargo* pārtrauc darbību finansiālo grūtību dēļ, ar kurām tā saskaras.

([161]) Komisijas paziņojums "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija", COM(2020) 789 final, 9.12.2020., pieejams vietnē https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Lai gan Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarei, it īpaši vienvagona kravu pārvadājumu segmentam, ir izšķiroša nozīme loģistikas tīklā, sevišķi Vācijā, tomēr, kā sīkāk paskaidrots 60.–68. apsvērumā, tā saskaras ar ievērojamām strukturālām un operacionālām problēmām. Vienvagona kravu pārvadājumi, kas ietver preču pārvadāšanu atsevišķos vagonos, nevis vesela vilciena sastāva veidā, nodrošina elastību mazāku kravu pārvadājumu veikšanai. Tomēr Komisija atzīmē, ka šim segmentam ir grūti konkurēt ar kravu autopārvadājumiem, kas ir ātrāki un labāk pielāgojami dažādām loģistikas vajadzībām. Šī segmenta izdzīvošana ir būtiska ne tikai rūpniecības piegādes ķēdēm, bet arī Eiropas ilgtspējas mērķrādītāju sasniegšanai. Neraugoties uz vienvagona kravu pārvadājumu lielo nozīmi, tas ir neaizsargāts darījumdarbības segments vairāku problēmu dēļ, tajā skaitā ierobežota dzelzceļa tīkla pārklājuma, augstu izmaksu un neefektivitātes dēļ.

(467) Komisija norāda, ka viens no galvenajiem šķēršļiem vienvagona kravu pārvadājumiem ir dzelzceļa tīkla ierobežotā "kapilaritāte" salīdzinājumā ar autotransporta tīkliem. Kaut arī dzelzceļš ir lieliski piemērots tālsatiksmes pārvadājumiem, tam bieži trūkst vietējo savienojumu, kas nepieciešami efektīvām piegādēm no punkta līdz punktam. Līdz ar to "pēdējā kilometra" piegādēm bieži vien ir nepieciešami papildu autopārvadājumi, kas sarežģī loģistikas ķēdi un palēnina piegādes. Šo problēmu vēl vairāk sarežģī īpaši zemais vienvagona vilcienu kustības vidējais ātrums, proti, 22–25 km/h, kas ir daudz lēnāks nekā autotransports. Šis mazais ātrums kopā ar biežu pārkraušanu mazina vienvagona kravu pārvadājumu segmenta spēju piedāvāt konkurētspējīgus piegādes termiņus tirgū, kas arvien vairāk pieprasa ātrumu un elastību.

(468) Vēl viens aktuāls jautājums ir vienvagona kravu pārvadājumu finansiālā dzīvotspēja. Šo modeli apgrūtina augstas pastāvīgās izmaksas, kas saistītas ar infrastruktūru, ritošo sastāvu un ekspluatāciju. Rentabilitāte ir iespējama tikai tad, ja lieli apjomi tiek pārvietoti lielos attālumos, bet vienvagona kravu pārvadājumi bieži vien tiek veikti ar mazākiem sūtījumiem, kas rada neefektivitāti un lielākas izmaksas. Ekspluatāciju vēl vairāk sarežģī Eiropas dzelzceļa tīklu savstarpējās izmantojamības problēmas. Lai gan tādas iniciatīvas kā Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) ir palīdzējušas novērst savstarpējas izmantojamības problēmas, valstu regulējuma atšķirības, sliežu platuma atšķirības un nesaderīgas signalizācijas sistēmas joprojām rada kavēšanos un palielina pārrobežu vienvagona kravu pārvadājumu izmaksas.

(469) Vienvagona kravu pārvadājumu segmentā operatori saskaras ar spēcīgu konkurenci ne tikai no kravu autopārvadājumu puses, bet arī no jaunu dalībnieku puses dzelzceļa pārvadājumu tirgū, jo šie jaunie operatori koncentrējas tikai uz rentabliem nišas segmentiem piemēram, maršrutvilcienu pārvadājumiem, kas piedāvā pakalpojumus no punkta uz punktu bez starppieturām, tādējādi izvairoties no darbības sarežģītības un neefektivitātes, kas saistīta ar vienvagona kravu pārvadājumiem, kuru mantotās sistēmas, vecāks aprīkojums un augstās pastāvīgās izmaksas negatīvi ietekmē tādus vēsturiskos operatorus kā *DB Cargo*.

(470) Lai gan problēmas ir ievērojamas, no jauna tiek uzsvērta vienvagona kravu pārvadājumu stratēģiskā vērtība Eiropas pārejā uz ilgtspējīgiem kravu pārvadājumiem. Dzelzceļa kravu pārvadājumi ir viens no Savienības zaļā kursa ([162]) un paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ([163]) politikas stūrakmeņiem – ar šo politiku paredzēts līdz 2030. gadam samazināt oglekļa emisijas par 55 %. Lai sasniegtu šos vidisko mērķus, ir būtiski veicināt pāreju no autoceļiem uz dzelzceļu, jo īpaši attiecībā uz vienvagona kravu pārvadājumu un intermodālo pārvadājumu segmentu. Šajā kontekstā zināmas cerības uzlabot vienvagona kravu pārvadājumu efektivitāti un konkurētspēju vieš tehnoloģiskie sasniegumi. Paredzams, ka investīcijas digitālajā infrastruktūrā un vienvagona kravu pārvadājumu tīklu modernizācijā uzlabos pakalpojumu uzticamību un ātrumu, padarot vienvagona kravu pārvadājumus par dzīvotspējīgāku alternatīvu autotransportam nākotnē.

([162]) Eiropas zaļais kurss, ko Eiropas Komisija aizsāka 2019. gada decembrī, ir ES ceļvedis uz ilgtspējīgu un oglekļneitrālu ekonomiku, un tā mērķis ir līdz 2050. gadam padarīt ES klimatneitrālu. Tā galvenie mērķi ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55 %, dekarbonizēt enerģētiku, veicināt aprites ekonomiku, atjaunot biodaudzveidību un veicināt ilgtspējīgu lauksaimniecību, izmantojot stratēģiju "No lauka līdz galdam". Plāns atbalsta zaļo inovāciju, industriālo pārkārtošanos un Taisnīgas pārkārtošanās mehānismu, lai palīdzētu darba ņēmējiem skartajos reģionos. Tam ir šāds grafiks: 2019. g.: zaļā kursa uzsākšana; 2020.–2021. g.: konkrētu stratēģiju izstrāde (piemēram, "Biodaudzveidība un aprites ekonomika"); 2021. gads: paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ieviešana; 2022.–2030. gads: politikas īstenošana ar mērķi līdz 2030. gadam samazināt emisijas par 55 %; 2050. gads: klimatneitralitātes mērķis.

([163]) Programma "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ir Savienības tiesību aktu pakete, kas tika uzsākta 2021. gada jūlijā kā daļa no Eiropas zaļā kursa un kuras mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni ceļā uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Tās galvenie pasākumi cita starpā ir šādi: i) ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) reforma un oglekļa ievedkorekcijas mehānisma (OIM) ieviešana, ii) Atjaunīgo energoresursu direktīvas (AED) atjauninājumi, kuru mērķis ir līdz 2030. gadam panākt, ka 40 % energoresursu struktūrā veido atjaunīgie energoresursi, un Energoefektivitātes direktīvas (EED) atjauninājumi, lai uzlabotu enerģijas izmantošanu, iii) oglekļa piesaistītāju stiprināšana saskaņā ar Zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības (ZIZIMM) regulu, iv) Sociālā klimata fonda izveide neaizsargātu mājsaimniecību atbalstam. Tai ir šāds grafiks: 2021. g.: uzsākta un apspriesta tiesību aktu pakete; 2022. g.: panāktas politiskās vienošanās; 2023.–2025. g.: pamatpolitikas īstenošana; 2030. g.: 55 % emisiju samazināšanas mērķrādītājs; 2050. g.: klimatneitralitātes mērķis.

(471) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka vienvagona kravu pārvadājumu stratēģisko nozīmi nedrīkst novērtēt par zemu. Šajā sakarā Komisija norāda, ka tie ir būtiski daudzām nozarēm, tajā skaitā ķīmijas, autobūves un apstrādes rūpniecības nozarēm, kurā pa dzelzceļu pārvadā mazākus, elastīgus sūtījumus, kas nevar aizpildīt veselus vilcienus. *DB Cargo* bankrots un līdz ar to arī tās nodrošināto vienvagona kravu pārvadājumu izbeigšana nopietni ietekmētu šīs nozares, jo alternatīviem loģistikas risinājumiem, it īpaši autotransporta kravu pārvadājumiem, būtu grūti sasniegt dzelzceļa pārvadājumu piedāvāto ietilpību un vidiskās priekšrocības. Šāds bankrots varētu palielināt izmaksas, piegādes ķēdes traucējumus un pat darbvietu zaudēšanu galvenajās nozarēs, kas ir atkarīgas no dzelzceļa kravu pārvadājumiem starpproduktu un izejvielu pārvadāšanai.

(472) Turklāt Komisija uzskata, ka vienvagona kravu pārvadājumu pakalpojumu pārtraukšanas ietekme uz sabiedrību kopumā būtu ievērojama. Kravu novirzīšana uz autoceļiem patiešām saasinātu vides un infrastruktūras problēmas, jo autotransports rada ievērojami lielākas emisijas un veicina sastrēgumus. Šajā kontekstā Komisija uzskata, ka šāda pārvirze apdraudētu gan valstu, gan ES ilgtspējas mērķus, piemēram, zaļo kursu un iniciatīvu "Gatavi mērķrādītājam 55 %", kurās uzsvērta oglekļa emisiju samazināšana, novirzot kravu pārvadājumus no autoceļiem uz dzelzceļu. Tāpēc vienvagona kravu pārvadājumu pakalpojumu zudums būtu gan tirgus nepilnība, gan kavēklis plašākos centienos samazināt kaitējumu videi.

(473) Komisija atzīst, ka vienvagona kravu pārvadājumu sarežģītības dēļ citiem dzelzceļa operatoriem ir grūti pārņemt vai paplašināt savu darbību šajā segmentā. Atšķirībā no maršrutvilcieniem, kas nodrošina tiešus pārvadājumus starp diviem punktiem, vienvagona kravu pārvadājumi ietver atsevišķu vagonu no dažādiem klientiem komplektēšanu vienā vilcienā šķirotavās. Šim darbietilpīgajam procesam ir vajadzīga sarežģīta loģistika, specializēts aprīkojums un plaša infrastruktūra. Peļņa ir neliela, un konkurence ar kravu autopārvadājumiem, kas piedāvā ātrākus un elastīgākus pakalpojumus, apgrūtina citu uzņēmumu iespējas investēt tādos liela apjoma vienvagona kravu pārvadājumos, kādus nodrošina, piemēram, *DB Cargo*.

(474) Kā vadošajam vienvagona kravu pārvadājumu operatoram Dānijā (ar (..) % daļu) ([164]), Vācijā (ar 90 % daļu) ([165]), Nīderlandē (ar (..) % daļu) ([166]) un Itālijā (ar (..) % daļu) ([167]), *DB Cargo* ir plašs šķirotavu, lokomotīvju un apmācīta personāla tīkls, kas nodrošina apjomradītus ietaupījumus, kurus jauniem tirgus dalībniekiem šajās dalībvalstīs būtu grūti sasniegt. Turklāt tas, ka *DB Cargo* ir Vācijas vēsturiskais dzelzceļa kravu pārvadājumu operators, sniedz tam iespēju integrēt vienvagona kravu pārvadājumu pakalpojumus ar plašākiem piegādes ķēdes risinājumiem – tā ir priekšrocība, kuras var nebūt mazākiem vai jaunākiem operatoriem. Komisija uzskata, ka augstās pastāvīgās izmaksas kopā ar vienvagona kravu pārvadājumiem raksturīgajām operatīvajām problēmām ([168]) rada būtiskus šķēršļus potenciālajiem jaunpienācējiem *SWL* segmentā, tāpēc ir maz ticams, ka *DB Cargo* darbības pārtraukšanas un jo īpaši tās iziešanas no vienvagona kravu pārvadājumu segmenta gadījumā citi varētu iesaistīties, lai bez traucējumiem aizpildītu radušos trūkumu.

(475) Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsts pārstrukturēšanas plāna atbalstam novērš tāda uzņēmuma aiziešanu no tirgus, kuram ir būtiska nozīme *DB Cargo* sniegto svarīgo pakalpojumu – it īpaši vienvagona kravu pārvadājumu – traucējumu novēršanā. Tā secina, ka, novēršot *DB Cargo* sniegto pakalpojumu pārtraukšanas risku, pārstrukturēšanas atbalsts, ar ko atbalsta pārstrukturēšanas plānu, palīdz sasniegt skaidri definētu mērķi – novērst sociālas grūtības vai tirgus nepilnību, kā paredzēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunktā, un tādējādi veicina sauszemes kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas saimnieciskās darbības attīstību visā Vācijas teritorijā un citās dalībvalstīs, kurās darbojas *DB Cargo*.

([164]) Sk. 2.2. iedaļas 27. un 37. apsvērumu.
([165]) Sk. 2.2. iedaļas 27. un 37. apsvērumu.
([166]) Sk. 2.2. iedaļas 27. un 37. apsvērumu.
([167]) Sk. 2.2. iedaļas 27. un 37. apsvērumu.
([168]) Sk. 466.–469. apsvērumu.

5.4.2.3. Pārstrukturēšanas plāns un ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

(476) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 46. punktu *ad hoc* atbalsta gadījumos pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanai jābūt atkarīgai no tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošanas, kas atjaunotu labuma guvēja dzīvotspēju. To cēloņu novēršana, kuri izraisīja labuma guvēja grūtības, atvieglojot tā ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, ir nepieciešams nosacījums, lai pārstrukturēšanas atbalsts veicinātu to saimniecisko darbību un tautsaimniecības jomu attīstību, kurās labuma guvējs darbojas.

(477) No tā izriet, ka tā pārstrukturēšanas atbalsta saderība, ar kuru tika segti zaudējumi, kas *DB Cargo* radās 2022. gadā un būtu radušies līdz 2022. gada 31. decembrim, ja nebūtu PZNL, ir jāvērtē kā atkarīga no tā, vai ir īstenots pārstrukturēšanas plāns, kura sagatavošanas un izstrādes process sākās 2022. gada jūlijā, pat ja plāns tika oficiāli nosūtīts Komisijai pēc tam jau īstenošanas gaitā (173. un 174. apsvērums). To zaudējumu rašanās, kurus sedza PZNL un kurus plāna mērķis ir ierobežot, un plāna sagatavošanas un īstenošanas hronoloģija 2022. gadā šajā gadījumā ir tuvi laika ziņā.

(478) Tāpēc ir lietderīgi uzskatīt, ka pārstrukturēšanas atbalsta, kas plānots līdz 2025. gada beigām, ieskaitot, lai arī sākotnēji piešķirts nelikumīgi, saderība ir jānovērtē saistībā ar pārstrukturēšanas plānu un tā atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām.

(479) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 45.–48. punktu pārstrukturēšanas atbalsts jāpiešķir tikai, lai atbalstītu realizējamu, konsekventu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu, kura pasākumi jāizstrādā tā, lai pieņemamā termiņā un pēc iespējas īsākā laikposmā atjaunotu ilgtermiņa dzīvotspēju, izslēdzot jebkādu turpmāku atbalstu, kas pārsniedz labuma guvēja pārstrukturēšanas plānu. Pārstrukturēšanas plānā jāapzina labuma guvēja grūtību iemesli un labuma guvēja paša vājās puses un jāapraksta, kā ierosinātie pārstrukturēšanas pasākumi novērsīs attiecīgās pamatā esošās labuma guvēja problēmas.

(480) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 49. punktu pārstrukturēšanas plānā ir jāsniedz informācija par labuma guvēja darījumdarbības modeli, uzskatāmi parādot, kā šis plāns sekmēs tā ilgtermiņa dzīvotspēju. Tajā jo īpaši jāiekļauj informācija par labuma guvēja organizatorisko struktūru, finansējumu, korporatīvo pārvaldību un visiem citiem būtiskajiem aspektiem. Pārstrukturēšanas plānā jānovērtē, vai labuma guvēja grūtības būtu bijis iespējams novērst ar atbilstīgu un laicīgu vadības rīcību, un, ja tā ir, uzskatāmi jāparāda, ka ir veiktas atbilstīgas izmaiņas pārvaldībā. Ja labuma guvēja grūtības izriet no trūkumiem tā darījumdarbības modelī vai korporatīvās pārvaldības sistēmā, nepieciešams veikt atbilstīgas izmaiņas.

(481) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 50.–52. punktu pārstrukturēšanas rezultāti ir jāpierāda dažādos scenārijos, jo īpaši nosakot darbības rādītājus un galvenos paredzamos riska faktorus. Pēc labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanas peļņai no ieguldītā kapitāla pēc izmaksu segšanas jābūt atbilstošai neatkarīgi no optimistiskiem pieņēmumiem par tādiem ārējiem faktoriem kā cenu vai pieprasījuma izmaiņas. Ilgtermiņa dzīvotspēja ir sasniegta, ja uzņēmums spēj nodrošināt atbilstīgu plānoto peļņu no kapitāla ieguldījuma pēc tam, kad tas ir sedzis visas savas izmaksas – arī nolietojuma un finansējuma izmaksas – un tādējādi spēj konkurēt tirgū pats saviem spēkiem.

(482) Šīs prasības aplūkotas 5.4.2.3.1.–5.4.2.3.3. iedaļā.

5.4.2.3.1. Pārstrukturēšanas plāna *DB Cargo* finansiālo grūtību cēloņu novēršanai ticamības novērtējums

(483) *DB Cargo* finansiālo grūtību pamatā galvenokārt ir bijis *SWL* segments, kas kopš 2013. gada ir bijis būtisks zaudējumu avots (2022. gadā tas viens pats veidoja 64 % no uzņēmuma zaudējumiem, bet 2023. gadā – 82 %), savukārt maršrutvilcienu pārvadājumu un kombinēto pārvadājumu segmenti uzrādīja svārstīgus, bet mazāk negatīvus rezultātus. Papildus *SWL* segmenta zaudējumiem *DB Cargo* problēmas laikposmā no 2019. līdz 2022. gadam saasināja Covid-19 pandēmija, globālās piegādes ķēdes traucējumi un Vācijas vietējās tirgus infrastruktūras problēmas.

(484) Šie nelabvēlīgie finanšu rādītāji, kas izpaudās kā atkārtoti lieli zaudējumi, pamato vajadzību īstenot pārstrukturēšanas plānu, kas būtiski mainīs *DB Cargo* darbības modeli un stratēģiju, lai stiprinātu tā finansiālos pamatus un racionalizētu darbības izmaksas ar mērķi līdz pārstrukturēšanas perioda beigām atjaunot uzņēmuma dzīvotspēju.

(485) Šajā sakarā Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas plānā ir ietverts nopietnu, daudzu, konsekventu un savstarpēji pastiprinošu pasākumu kopums (5.4.2.2.1.–5.4.2.2.31. iedaļa), kas novērš *DB Cargo* operacionālo un finansiālo grūtību pamatcēloņus, jo tie palīdzēs uzlabot *DB Cargo* pakalpojumu nodrošinājuma un sniegšanas efektivitāti klientiem, kā arī dažādos veidos racionalizēs tā izmaksu bāzi. Konkrētāk, paredzams, ka ļoti sarežģītās kopīgās kravu pārvadājumu sistēmas pārveide ļaus *DB Cargo* elastīgāk reaģēt uz klientu vajadzībām. Pārstrukturēšanai mazākās, koncentrētākās darījumdarbības jomās, pamatojoties uz darījumdarbības nozarēm un/vai klientu grupām, vajadzētu ievērojami samazināt kravu pārvadājumu modeļa sarežģītība, kam savukārt būtu krasi jāsamazina izmaksas un jāuzlabo *DB Cargo* konkurētspēja.

(486) Piemēram, sagaidāms, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pasākums, kas paredz optimizēt tās vienvagona kravu pārvadājumu tīklu, pārskatot tās struktūru, kardināli vienkāršos un uzlabos *DB Cargo* komerciālā piedāvājuma nodrošinājuma stabilitāti un standartizāciju šajā segmentā. Personāla un aprīkojuma piesaiste vienvagona kravu pārvadājumu segmentam ir kardinālas pārmaiņas salīdzinājumā ar pašreizējo vienvagona, maršrutvilcienu un kombinēto pārvadājumu integrēto pakalpojumu sniegšanas veidu. Šiem kravu pārvadājumu modeļa uzlabojumiem vajadzētu arī uzlabot klientiem sniegto pakalpojumu kvalitāti, un līdz ar to paredzams, ka tie ļaus veikt pozitīvas cenu korekcijas, lai labāk atspoguļotu klientu vēlmi maksāt par vienvagona kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Sagaidāms, ka pārstrukturēšanas plāna pasākumi, kas vērsti uz *DB Cargo* vienvagona kravu pārvadājumu segmentu, ievērojami uzlabos uzņēmuma finansiālo stāvokli, jo paredzams, ka no 2025. gada tie radīs vairāk nekā 100 miljonus EUR papildu *EBIT*, kā parādīts 4.1.5.2. iedaļā.

(487) Tāpat ir sagaidāms, ka pārstrukturēšanas plāna pasākumi, kuru mērķis ir optimizēt *DB Cargo* maršrutvilcienu segmenta portfeli un izstrādāt viedus loģistikas risinājumus saviem klientiem, būtiski veicinās *DB Cargo EBIT* uzlabošanos, jo paredzams, ka inovatīvi dzelzceļa transporta risinājumi ļaus šai kapitālsabiedrībai gūt lielāku labumu no klientu atšķirīgās gatavības maksāt, kā arī identificēt tos maršrutus, kuru darbība būtu jāpārtrauc, lai labāk novirzītu resursus rentablākiem darījumiem. Turklāt, līdzīgi tam, kas tiks darīts vienvagona kravu pārvadājumu segmentā, *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānā ir iekļauts pasākums, kas ietvers darbības autonomāku veidošanu maršrutvilcienu segmentā ar īpašu resursu piešķirumu, lai uzlabotu kravu pārvadājumu kvalitāti. Iepriekš aprakstītajiem kvalitātes uzlabojumiem attiecībā uz klientiem sniegtajiem pakalpojumiem būtu jāpamato arī cenu korekcijas par kvalitatīvākiem maršrutvilcienu pārvadājumu pakalpojumiem papildus faktoru izmaksu kompensācijām. Sagaidāms, ka pārstrukturēšanas plāna pasākumi, kas vērsti uz *DB Cargo* maršrutvilcienu pārvadājumu segmentu, ievērojami uzlabos uzņēmuma finansiālo stāvokli, jo paredzams, ka no 2025. gada tie radīs vairāk nekā 200 miljonus EUR papildu *EBIT*, kā parādīts 4.1.5.2. iedaļā.

(488) Paredzams, ka pārstrukturēšanas plāna pasākumi, kas vērsti uz kombinēto pārvadājumu segmentu, tajā skaitā i) ar jūras transportu saistīto pārvadājumu tīkla pārkārtošana, tā termināļu integrācija, portfeļa optimizācija, ii) kontinentālo kombinēto pārvadājumu apjoma optimizācija, tā pārvadājumu sistēmas kvalitātes uzlabošana un iii) pārvadātāju pakalpojumu pārdošanas portfeļa optimizācija, arī palīdzēs uzlabot *DB Cargo* finansiālo stāvokli, jo paredzams, ka tie no 2025. gada radīs papildu *EBIT* vairāk nekā 50 miljonu EUR apmērā (un pēc tam katru gadu vairāk nekā 100 miljonu EUR apmērā), kā parādīts 4.1.5.2. iedaļā.

(489) Visbeidzot, ar *DB Cargo* pārstrukturēšanas plānu tiks mēģināts novērst neefektivitāti, ko rada liekie procesi, kapacitātes pārpalikums un pakalpojumi ar ierobežotu pievienoto vērtību, samazinot sabiedrības dažādo struktūrvienību sarežģītību un modernizējot *DB Cargo* IT sistēmas. Paredzams, ka *DB Cargo* finansiālo stāvokli palīdzēs uzlabot arī biroja telpu platību un tirgvedības izdevumu samazināšana, kā arī *DB Cargo* administrācijas pārvaldības struktūras lieluma optimizācija. Sagaidāms, ka šie pasākumi kopā no 2025. gada radīs papildu *EBIT* vairāk nekā 50 miljonu EUR apmērā (un pēc tam katru gadu vairāk nekā 100 miljonu EUR apmērā), kā parādīts 4.1.5.2. iedaļā.

(490) Kopumā paredzams, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pasākumi, skatot tos kā kopumu, no 2025. gada dos papildu *EBIT* vairāk nekā 500 miljonu EUR apmērā un ievērojami vairāk par minēto summu pēc tam. Tāpēc ir sagaidāms, ka *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna īstenošana pārveidos šo sabiedrību par vienkāršāku, efektīvāku un uz klientiem orientētu pakalpojumu sniedzēju, lai tās dzīvotspējas atjaunošana būtu sagaidāma no 2026. gada, kas ir pārstrukturēšanas perioda pēdējais gads, kad paredzams, ka sabiedrība pirmo reizi gūs pozitīvus neto ienākumus (kuriem pēc tam vajadzētu vēl vairāk pieaugt).

(491) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas plāns pienācīgi risina *DB Cargo* finansiālo grūtību cēloņus. Komisija arī uzskata, ka pārstrukturēšanas plāna ilgums līdz 2026. gada beigām nav nepamatoti ilgs, ņemot vērā iepriekš aplūkoto pārstrukturēšanas pasākumu skaitu un apmēru, kā arī lielos *DB Cargo* zaudējumus kā izejas punktu.

(492) Tālāk Komisijai ir jānovērtē labuma guvēja pārstrukturēšanas plāna pamatā esošo pieņēmumu ticamība un pēc tam pierādījumi par labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanu pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigās.

5.4.2.3.2. Pārstrukturēšanas plāna pieņēmumu ticamības novērtējums

(493) Novērtējot *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pieņēmumu, Komisija ir pārskatījusi Vācijas iesniegtās ieņēmumu (gan cenu, gan apjoma ziņā) un izmaksu prognozes pārstrukturēšanas periodam.

(494) Pirmkārt, attiecībā uz ieņēmumu prognozēm Komisija norāda, ka Vācijas pieņēmumā par *DB Cargo* ieņēmumu attīstību pārstrukturēšanas perioda laikā tiek uzskatīts, ka *DB Cargo* ieņēmumi paliks relatīvi nemainīgi (+4,9 % pārstrukturēšanas periodā, ja ņem vērā citus pamatdarbības ienākumus) un faktiski negatīvi (–2 %), ja pārstrukturēšanas periodā neņem vērā pārējos pamatdarbības ienākumus ([169]) un ņem vērā tikai *DB Cargo* to ieņēmumu paredzamo pieaugumu, kas tiek gūti no tās galvenajām darbības jomām (21. tabula). Komisija uzskata, ka šāda attīstība ir pamatota, ciktāl tā atbilst kravu apjoma samazinājumam, ko *DB Cargo* sagaida, īstenojot pārstrukturēšanas plāna pasākumus šajā sakarā.

(495) Turklāt pēc rūpīgākas apjoma un cenu analīzes Komisija uzskata, ka attiecībā uz apjomiem *DB Cargo* kopējā apjoma izmaiņas tonnkilometru izteiksmē, kā to paredz Vācija, var uzskatīt par saprātīgām un reālām pašreizējā tirgus kontekstā, jo laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam tās joprojām nepārsniedz *CAGR* pieaugumu (..) % apmērā. *DB Cargo* pieņēmumi par apjoma pieaugumu patiešām ir piesardzīgi, jo Vācija neparedz papildu ietekmi, ko radītu tirgus virzīta *SWL* pārvadājumu segmenta izaugsme un pieauguma temps zem tirgus līmeņa maršrutvilcienu un kombinēto pārvadājumu segmentos.

(496) Turklāt, lai gan Vācija paredz, ka *DB Cargo* ieņēmumi par tonnkilometru no 2025. līdz 2029. gadam palielināsies atbilstoši (..) % *CAGR*, Komisija arī uzskata, ka šādi pieņēmumi ir pamatoti un reāli, ciktāl šāda izmaksu pieauguma lielākās daļas pārnešana ir balstīta uz *DB Cargo* produktivitātes un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanos dažādu pārstrukturēšanas plāna pasākumu īstenošanas rezultātā, kuru mērķis ir tieši tāds – spēt piedāvāt labākus klientu pakalpojumus apmaiņā pret augstākām cenām.

(497) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka Vācijas iesniegtie pieņēmumi par vispārējo ieņēmumu attīstību ir pamatoti un ticami.

(498) Otrkārt, attiecībā uz izmaksu prognozēm Komisija norāda, ka ir paredzams, ka trīs galvenās izmaksu kategorijas (materiālu, personāla un citi pamatdarbības izdevumi), kas tiek prognozētas pārstrukturēšanas perioda laikā, samazināsies – materiālu un personāla izmaksas samazināsies par aptuveni 10 % (2026. gadā salīdzinājumā ar 2023. gadu), kas kopā veido krietni vairāk nekā (..) % no labuma guvēja kopējās izmaksu bāzes (savukārt paredzams, ka citi *DB Cargo* pamatdarbības izdevumi samazināsies vēl vairāk). Šie izmaksu samazinājumi, kas absolūtā izteiksmē var šķist ievērojami, bet relatīvā izteiksmē – ne tik ievērojami, tiek uzskatīti par pamatotiem tieši šī pēdējā iemesla dēļ un tādēļ, ka tie ir pamatoti ar skaidri definētām un saskaņotām izmaksu samazināšanas

([169]) Pārējos pamatdarbības ienākumos ir iekļauta vienreizēja ietekme, ko rada uzskaites vērtības pieaugums no lokomotīvju pārdošanas 2026. gadā.

programmām un tādējādi atbalsta *DB Cargo EBITDA* līmeņa uzlabošanu un ļauj tam kļūt pozitīvam (107 miljoni EUR) jau 2025. gadā, t. i., vienu gadu pirms pārstrukturēšanas perioda beigām.

(499) Amortizācijas izdevumu samazinājums, kas izriet no samazinātiem kapitālizdevumiem, kurus var novērot *DB Cargo* bilancē, vēl vairāk veicina *DB Cargo EBIT* un pamatdarbības peļņas uzlabošanos, un, pamatojoties uz to, sagaidāms, ka pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā abi rādītāji būs pozitīvi (attiecīgi (..) EUR un (..) %).

(500) Pamatojoties uz dažādiem pārstrukturēšanas pasākumiem, ko *DB Cargo* ieviesa saistībā ar pārstrukturēšanas plānu, Vācijas iesniegtos pieņēmumus attiecībā uz izmaksu attīstību un *DB Cargo* dzīvotspējas atjaunošanu var uzskatīt par pamatotiem un ticamiem.

(501) Visbeidzot, Komisija ir rūpīgi pārskatījusi galvenos pieņēmumus, kas ir Vācijas iesniegtā *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna finanšu prognožu pamatā, un secina, ka pieņēmumi, kas ir finanšu prognožu pamatā, ir saprātīgi un ticami un tādējādi pamatoti.

5.4.2.3.3. Labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanas ticamības novērtējums

(502) Konstatējusi finanšu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību, Komisija novērtēs, vai, pamatojoties uz šīm prognozēm, labuma guvējs spēs atjaunot dzīvotspēju līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Konkrētāk, Komisija pārbaudīs, vai līdz 2026. finanšu gada beigām labuma guvējs plāno gūt pietiekamu atdevi no savas darbības un spēs konkurēt pats saviem spēkiem.

(503) Tiek prognozēts, ka *DB Cargo EBIT* marža (no ieņēmumiem, atskaitot pārējos pamatdarbības ieņēmumus) būs –(..) % 2024. gada beigās un +(..) % pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gada decembrī. Tāpēc paredzams, ka *DB Cargo* rentabilitāte, ko mēra kā *EBIT* maržu, pārstrukturēšanas periodā ievērojami palielināsies (un pēc tam stabilizēsies) ([170]). Šie uzlabotie rādītāji neļauj veikt pienācīgu salīdzinājumu ar iepriekšējiem rādītājiem, jo tie būtībā bija negatīvi, un šis ievērojamais uzlabojums ir balstīts uz *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna īstenošanu.

(504) Turklāt paredzams, ka *DB Cargo* radīs pozitīvus neto ienākumus gan pamatscenārija, gan pesimistiskā scenārija gadījumā. Piedevām šādas pozitīvas norises pozitīvi ietekmēs *DB Cargo* pašu kapitāla pozīciju, jo plānots, ka tās turpināsies arī pēc pārstrukturēšanas perioda.

(505) Papildus tam *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna finanšu dati liecina, ka visā pārstrukturēšanas periodā uzlabosies tās atdeves rādītāji, un līdz 2026. gada beigām *ROCE* sasniegs (..) % un turpinās palielināties arī pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, piemēram, 2030. gadā sasniedzot (..) %. Tādējādi saskaņā ar Vācijas aprēķiniem *DB Cargo* kapitāla atdeve, ko mēra ar *ROCE*, no pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gadā pastāvīgi pārsniegtu tās (..) līmeni (112. zemsvītras piezīme). Tāpēc Komisija uzskata, ka *DB Cargo ROCE* līmenis ir pietiekami augsts, lai to uzskatītu par atbilstošu prognozēto kapitāla atdevi, ciktāl tas ļauj *DB Cargo* pēc visu savu izmaksu – arī amortizācijas un finanšu izmaksu – segšanas konkurēt tirgū pašas spēkiem.

([170]) Ir svarīgi atzīmēt, ka šo *EBIT* maržu var sasniegt tikai tad, ja tiek īstenoti gan vērienīgi sabiedrības iekšējie pasākumi, gan Vācijas *SWL* transporta subsīdijas aptuveni 300 miljonu EUR apmērā gadā. Ja nebūtu subsīdiju, vienvagona kravu pārvadājumu segmentā rentabilitāte netiktu atjaunota. Vienlīdz būtiski ir atzīmēt, ka Vācijas Federālā dzelzceļa pārvalde vēl nav apstiprinājusi *DB Cargo* pieteikumu vienvagona kravu pārvadājumu finansējumam 2024. gadam. Tāpēc vēl nav skaidrs, cik lielā mērā 300 miljonu EUR lielais finansējums gadā šai nozarei galu galā sasniegs *DB Cargo*. Pamatscenārijā tiek pieņemts, ka (..) % no šā apjoma ((..) EUR gadā) tiks piešķirti *DB Cargo*.

(506) Komisija uzskata, ka tas ir vēl jo vairāk tāpēc, ka Vācijas prognoze par *DB Cargo ROCE* ietver *SWL* transporta segmenta ierobežoto ieguldījumu *DB Cargo* kopējā rentabilitātē, saistībā ar kuru, kā paskaidrots 5.4.2.1. iedaļā, ir vērojams daudz problēmu (augstas pastāvīgās izmaksas, ierobežots dzelzceļa tīkla pārklājums un konkurence ar ātrāko un pielāgojamāko autotransporta nozari), bet šim segmentam ir izšķiroša nozīme Eiropas loģistikas tīklā (it īpaši tādās nozarēs kā ķīmiskā rūpniecība, autobūve un apstrādes rūpniecība, kas ir atkarīgas no elastīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem), un tas ir būtisks, lai samazinātu $CO_2$ emisijas un sasniegtu ES klimata mērķi kā ilgtspējīgāka un efektīvāka alternatīva autotransportam.

(507) Turklāt Komisija uzskata, ka *DB Cargo* plānotie darbības rezultāti ir labāki nekā tās salīdzināmo uzņēmumu grupā. Patiešām, salīdzinot attiecīgos *EBIT* maržas līmeņus (*EBIT* ir svarīga *ROCE* rādītāja sastāvdaļa), Komisija norāda, ka *DB Cargo EBIT* marža līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gadā ir plānota (..) % apmērā, savukārt līdzīgo uzņēmumu grupā *EBIT* marža 2021./2023. gada periodā salīdzināmām darbībām vidēji bija 2 % (un 5 %, ja ņem vērā tikai tos līdzīgos uzņēmumus, kas neveic pārvadājumus *SWL* sektorā). Tādējādi sagaidāms, ka *DB Cargo* darbības rezultāti būs līdzvērtīgi vai augstāki nekā tās pašreizējiem līdzīgajiem uzņēmumiem.

(508) Attiecībā uz maksātspējas rādītājiem sagaidāms, ka *DB Cargo* saglabās pozitīvu un pieaugošu pašu kapitāla pozīciju visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, un pašu kapitāla attiecība (pašu kapitāls / kopējie aktīvi) līdz pārstrukturēšanas perioda beigām pastāvīgi palielināsies ((..) % 2026. gada decembrī) un pēc tam (līdz (..) % 2030. gada decembrī). Tāpat paredzams, ka *DB Cargo* procentu seguma attiecība (*EBIT* / procentu izdevumi) pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā būs ar pozitīvu dinamiku un līdz 2026. gada beigām sasniegs līmeni, kas krietni pārsniedz 1 (un līdz 2030. gada decembrim – 1,5).

(509) Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas plānā definētais pesimistiskais scenārijs kā alternatīva finanšu prognožu pamatscenārijam arī ir piemērots un ticams tiktāl, ciktāl tajā tiek pieņemti vairāki iespējami nelabvēlīgi notikumi, kas ietekmē labuma guvēja darbības rādītājus virzošos aspektus, iespējamus *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna pasākumu izpildes kavējumus, ievērojamu kravu apjoma zudumu vai spēcīgu cenu konkurenci. Tāpēc Komisija norāda, ka pesimistiskajā scenārijā faktiski ir ņemtas vērā ticamas ieņēmumus un izmaksas noteicošo faktoru atšķirības, kas katrs atsevišķi vai visi kopā varētu ietekmēt *DB Cargo* dzīvotspēju. Turklāt Komisija atzīmē, ka pesimistiskajā scenārijā tiek uzskatīts, ka faktori, kas negatīvi ietekmē ieņēmumus un izmaksas, notiek vienlaicīgi.

(510) Šādā pesimistiskā scenārijā *DB Cargo* rezultāti tiek ietekmēti, taču tie joprojām ir pozitīvi un ilgtspējīgi, tādējādi neapdraudot labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanu. Pesimistiskā scenārija paredzamie neto ienākumi pēc visu pamatdarbības izmaksu – arī procentu un amortizācijas izmaksu – segšanas tāpat kā pamatscenārijā turpinās būt pozitīvi pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā un pēc tam. Turklāt, lai gan saskaņā ar pesimistisko scenāriju *DB Cargo EBIT* marža 2026. gadā būtu (..) EUR (t. i., (..) % no ieņēmumiem), tā turpmākajos gados palielinātos līdz gandrīz (..) EUR (t. i., aptuveni (..) % no ieņēmumiem).

(511) Tāpat sagaidāms, ka *DB Cargo ROCE* saskaņā ar pesimistisko scenāriju samazināsies līdz (..) % salīdzinājumā ar pamatscenārijā sagaidāmajiem (..) %, bet paredzams, ka līdz 2030. gadam tā palielināsies līdz (..) % (salīdzinājumā ar pamatscenārija līmeni (..) %). Tas apstiprina, ka pesimistiskā scenārijā *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana joprojām ir stabila, neraugoties uz visiem šajā scenārijā ietvertajiem nelabvēlīgajiem pieņēmumiem.

(512) To apstiprina arī gaidāmā *DB Cargo* aktīvu atdeves attīstība, kas saskaņā ar pesimistisko scenāriju pārstrukturēšanas perioda beigās būs gandrīz (..) % (salīdzinājumā ar (..) % saskaņā ar pamatscenāriju) un līdz 2030. gadam pieaugs līdz 2,5 % (salīdzinājumā ar (..) % saskaņā ar pamatscenāriju).

(513) Attiecībā uz maksātspējas rādītājiem saskaņā ar pesimistisko scenāriju sagaidāms, ka *DB Cargo* saglabās pozitīvu un pieaugošu pašu kapitāla pozīciju visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā. *DB Cargo* pašu kapitāla attiecība (pašu kapitāls / kopējie aktīvi) līdz pārstrukturēšanas perioda beigām un turpmāk, tāpat kā pamatscenārijā, pastāvīgi palielināsies ((līdz (..) %). Tāpat paredzams, ka pesimistiskajā scenārijā *DB Cargo* procentu seguma attiecība (*EBIT* / procentu izdevumi) pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā būs ar pozitīvu dinamiku un līdz 2026. gada beigām sasniegs līmeni, kas ir tuvs 1 (un līdz 2030. gada decembrim pārsniegs 1).

(514) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka ierosinātais pārstrukturēšanas plāns gan pamatscenārija, gan pesimistiskā scenārija gadījumā ir īstenojams, saskanīgs un tālejošs un spēj saprātīgā termiņā atjaunot *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspēju.

5.4.3. *Atbalsta pozitīvā ietekme uz saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību ir lielāka nekā negatīvā ietekme konkurences izkropļojumu un negatīvas ietekmes uz tirdzniecību ziņā*

(515) Lai izvērtētu, vai atbalsts pārlieku neietekmē konkurenci un tirdzniecības apstākļus, ir jāpārbauda atbalsta nepieciešamība, piemērotība un samērīgums, kā arī tas, vai ir nodrošināta pārredzamība. Jāpārbauda atbalsta ietekme uz konkurenci un tirdzniecību un jāizvērtē tā pozitīvā ietekme uz saimniecisko darbību un tautsaimniecības jomu attīstību, kā arī cita pozitīvā ietekme salīdzinājumā ar atbalsta negatīvo ietekmi uz iekšējo tirgu.

5.4.3.1. Atbalsta nepieciešamība un stimulējoša ietekme

(516) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 53. punktu dalībvalstīm, kuras plāno piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu, ir jāiesniedz salīdzinājums ar ticamu alternatīvu scenāriju, kas neietver valsts atbalstu, pierādot, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.1. iedaļā minēto saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstība, ko plānots panākt ar atbalstu, bez atbalsta netiks sasniegta vai tiks sasniegta mazākā mērā. Turklāt, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalstam ir stimulējoša ietekme, dalībvalstīm ir jāpierāda, ka bez atbalsta labuma guvējs tiktu pārstrukturēts, pārdots vai likvidēts tādā veidā, ka netiktu sasniegts paredzētais mērķis izvairīties no tirgus nepilnības vai sociālām grūtībām (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 59. punkts).

(517) Alternatīvajā scenārijā, kurā *DB AG* nebūtu izbeigusi PZNL darbību un pēc tam būtu piešķīrusi un pēc tam vēl joprojām piešķirtu pārstrukturēšanas atbalstu, lai atrisinātu negatīva pašu kapitāla situāciju, *DB Cargo* būtu izraisījusi iespējamu klientu vai piegādātāju neuzticību, kas vispirms piespiestu to strauji samazināt tās pamatdarbības zaudējumus tajos darījumdarbības segmentos, kuros tie ir lielāki, jo īpaši *SWL*. *DB Cargo* drīz vien būtu radušies lieli zaudējumi, tādējādi faktiski izraisot tās maksātnespēju.

(518) Turklāt, tā kā *DB Cargo* vienīgais akcionārs vēsturiski ir *DB AG* (sk. 13. apsvērumu), būtu nereāli, ka īstermiņā tiktu piesaistīts vai joprojām būtu iespējams piesaistīt alternatīvu kontrolējošo akcionāru, lai nodrošinātu kapitālu *DB Cargo* zaudējumu segšanai. Tāpēc *DB AG* bija jāizvairās no tā, ka labuma guvējs pārtrauc vai ievērojami samazina savu darbību. Pretējā scenārijā bez atbalsta *DB Cargo* būtu riskējusi un joprojām riskē pārtraukt sniegt svarīgus sauszemes pārvadājumu pakalpojumus *SWL* segmentā Vācijā, kurus konkurenti pēc to lieluma un rakstura nevarēja un joprojām nevar viegli un savlaicīgi nodrošināt.

(519) Tādējādi ir pierādīts, ka pārstrukturēšanas atbalstam ir bijusi un joprojām ir noteicoša ietekme, kas stimulē visu paredzēto pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanu, lai atjaunotu ilgtermiņa dzīvotspēju, vienlaikus novēršot labuma guvēja risku pārtraukt vai ievērojami samazināt sauszemes pārvadājumu darbības *SWL* vai citos dzelzceļa kravu pārvadājumu segmentos, kas būtiski veicina preču pārvadājumu ilgtspējīgu ekonomisko attīstību iekšējā tirgū.

5.4.3.2. Piemērotība

(520) Pārstrukturēšanas atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja mazāk kropļojoši pasākumi ļaus sasniegt to pašu mērķi, un atbalsts pienācīgi jāatlīdzina, kā arī izvēlētajiem instrumentiem jāatbilst ar maksātspēju vai likviditāti saistītajām problēmām, kuras ar tiem paredzēts novērst ([171]).

(521) Pārstrukturēšanas atbalsts izpaužas kā *DB Cargo* zaudējumu nodošana *DB AG*. Šādai zaudējumu nodošanai ir pozitīva ietekme uz *DB Cargo* maksātspēju, jo tas aizsargā *DB Cargo* pašu kapitāla pozīciju no zaudējumu radītās negatīvās ietekmes. Komisija norāda, ka zaudējumu nodošana tieši nenodrošina *DB Cargo* likviditāti – tas atbilst faktam, ka *DB Cargo* nebija likviditātes problēmu, kad tas kļuva par grūtībās nonākušu uzņēmumu.

([171]) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta c) apakšpunkts un 54. un 58. punkts.

(522) Attiecībā uz atbalsta maksātspēju veicinošo aspektu, kā paskaidrots 442. apsvērumā, bez atbalsta zaudējumi būtu bijuši jāabsorbē *DB Cargo* pašu kapitālam, un tādējādi 2022. gadā tas būtu kļuvis negatīvs. Negatīva pašu kapitāla pozīcija, kas nozīmē, ka uzņēmuma saistības pārsniedz tā aktīvus, būtu nopietna maksātspējas problēma, no kuras ar atbalsta piešķiršanu laikposmā no 2022. līdz 2024. gadam ir izdevies izvairīties.

(523) Attiecībā uz jautājumu par pienācīgu atlīdzību par instrumentiem Komisija norāda, ka saskaņā ar PZNL zaudējumi tiek automātiski iekasēti no *DB Cargo* mātessabiedrības *DB AG*. *DB AG* nesaņem nekādu tiešu neto pozitīvu atlīdzību par zaudējumu nodošanu. Tomēr *DB Cargo* pilnībā pieder *DB AG*, tāpēc *DB AG* kā vienīgais *DB Cargo* akcionārs pilnībā gūs labumu no *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas.

(524) Šajā kontekstā novērtējums paredz saprātīgu nākotnes finanšu atdevi no *DB Cargo*, kas, paredzams, aizsargās *DB AG* plašākas stratēģiskās intereses, piemēram, tādas svarīgas meitassabiedrības kā *DB Cargo* saglabāšana, konkrētāk, apkalpojot tādas nozares kā tērauda rūpniecības, autobūves un ķīmisko vielu nozare, kas rada ievērojamu daļu no *DB Cargo* gada ieņēmumiem 4,5 miljardu EUR apmērā. Tāpēc, nodrošinot nepārtrauktu darbību ar atbalsta palīdzību, Vācija saglabā *DB Cargo* ilgtermiņa stratēģisko pozīciju. Pamatscenārija prognožu novērtējumā pamatoti tiek prognozēta *DB Cargo* kumulatīvā finansiālā atdeve nākamajiem pieciem līdz desmit gadiem, kas atbilst paredzamajai atdevei visā pārstrukturēšanas periodā un pēc tā. Lai gan atdeve ir zemāka par to, ko varētu sagaidīt tirgus ieguldītājs, kas atrodas līdzīgā situācijā un ir cietis zaudējumus kopš 2022. gada, tā joprojām ir saprātīga un pietiekama, jo īpaši sākot ar pārstrukturēšanas perioda pēdējo gadu un pēc tam. Šajā sakarā Komisija ir aprēķinājusi iekšējo atdeves koeficientu (*IRR*), ko *DB AG* varēja sagaidīt no veiksmīga pārstrukturēšanas plāna. Komisija izmanto 378. un 379. apsvērumā aprakstīto pieeju. Tomēr tā vietā, lai par pamatu izmantotu vidēja termiņa plānus, Komisija izmanto pārstrukturēšanas plāna pamatscenārija prognozes. Pamatojoties uz šo aprēķinu, *DB AG* varēja sagaidīt, ka *IRR* būs aptuveni (..) %. Šis *IRR* būtu *Deutsche Bahn Finance GmbH* nesen emitēto obligāciju ([172]) ienesīguma diapazonā, kas pašlaik ir no (..) % līdz (..) % ([173]). Tāpēc atdeve lielā mērā atbilst *DB AG* finansēšanas izmaksām.

(525) Šajā situācijā gaidāmais atbalsta instruments risinās un novērsīs degradēto maksātspējas situāciju, vienlaikus pietiekami atlīdzinot *DB AG* un līdz ar to Vācijas valsti, kuras līdzdalības vērtība labuma guvēja kapitālā būs palielinājusies.

(526) No tā izriet, ka pārstrukturēšanas atbalsta instruments ir piemērots.

5.4.3.3. Atbalsta samērīgums un sloga sadale

(527) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta e) apakšpunktu pārstrukturēšanas atbalsts nedrīkst pārsniegt minimālo summu, kas nepieciešama, lai sasniegtu atbalsta mērķi. Pārstrukturēšanas atbalsta apjoms un intensitāte jāierobežo līdz stingram minimumam, kas nepieciešams, lai veiktu pārstrukturēšanu, ņemot vērā labuma guvēja, tā akcionāru vai uzņēmumu grupas, kurā tas ietilpst, esošos finanšu resursus (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 61. punkts). Konkrētāk, ir jānodrošina pietiekams pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās un, ja valsts atbalsts tiek sniegts veidā, kas uzlabo labuma guvēja pašu kapitāla pozīciju, – sloga sadale. Novērtējot šīs prasības, tiks ņemts vērā viss iepriekš piešķirtais glābšanas atbalsts.

([172]) Obligācijas ar šādiem starptautiskajiem vērtspapīru identifikācijas numuriem (*ISIN*):
— XS2624017070,
— XS2689049059,
— XS2755487076,
— XS2808189760.

([173]) Saskaņā ar https://www.boerse-frankfurt.de/en datiem, kas pēdējoreiz skatīti 2024. gada 27. novembrī.

5.4.3.3.1. Pašu ieguldījums

(528) Labuma guvēja pašu ieguldījumam pārstrukturēšanas izmaksās no *DB Cargo*, tā akcionāra vai kreditoru – vai jaunu ieguldītāju – pašu resursiem jābūt reālam un faktiskam, un parasti tam jābūt salīdzināmam ar piešķirto atbalstu, ņemot vērā ietekmi uz labuma guvēja maksātspēju vai likviditāti. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punktu Komisijai jānovērtē, vai dažādie pašu ieguldījuma avoti ir faktiski un bez atbalsta. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktu Komisija parasti uzskata, ka pašu ieguldījums ir pietiekams, ja tas veido vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām.

(529) Pirmkārt, kā samērīguma novērtējuma sākotnējo apsvērumu būtu jānorāda, ka pārstrukturēšanas atbalsta summa, ar ko atbalsta pārstrukturēšanas plāna izmaksas, pēc būtības ir faktiski ierobežota līdz neto zaudējumu summai, kas radusies pārstrukturēšanas periodā līdz 2024. gada 31. decembrim. Pēc tam jebkuri neto zaudējumi, kas radušies *DB Cargo* – kā paredzēts 2025. gadā –, ja PZNL ar *DB AG* nebūtu izbeigts, būtu jāiegrāmato un jāreģistrē *DB Cargo* peļņas un zaudējumu pārskatā un bilancē. Turklāt *DB Cargo* akcionāra pašu ieguldījums ietver mezanīna kapitālu (842 miljoni EUR subordinēto konvertējamo aizdevumu), ko vajadzības gadījumā varētu konvertēt un ar ko atbalstīt *DB Cargo* pašu kapitāla un maksātspējas stāvokli tādā pašā veidā kā pārstrukturēšanas atbalsts līdz 2024. gadam ieskaitot.

(530) Visas maksātspējas problēmas pēc PZNL darbības beigām vai to novēlota ietekme, līdz tiek sagaidīta peļņa, patiešām tiek risinātas, izmantojot *DB AG* finansēšanas līnijas un jo īpaši mezanīna kapitālu (subordinētie aizdevumi 842 miljonu EUR apmērā), kas ir lielākā pašu ieguldījuma summa. Attiecībā uz *DB Cargo* maksātspēju mezanīna kapitālam būtu līdzīga nozīme kā PZNL *DB Cargo* pašu kapitāla pozīcijas uzlabošanā, ņemot vērā tā subordināciju un līdz ar to pašu kapitālam tuvo nodrošinājuma rangu.

(531) Attiecībā uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punktu Komisijai ir jāpārbauda, vai dažādie finansējuma avoti pašu ieguldījumam pārstrukturēšanas plāna izmaksās, kas aprakstīti 4.1.5.3.2.2. iedaļā, ir bez atbalsta un reāli, t. i., pietiekami ticami, ka tie tiks īstenoti plāna īstenošanas gaitā, izņemot peļņu. Saistībā ar prasību, ka labuma guvēja paša ieguldījumam jābūt brīvam no atbalsta – izņemot aktīvu atsavināšanu un faktoringu, šā ieguldījuma lielāko daļu veido finanšu instrumenti vai atbalsts, ko *DB AG* ir darījusi pieejamu *DB Cargo*, izmantojot valsts līdzekļus. Tāpēc tam jābūt stingri strukturētam un piešķirtam saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

5.4.3.3.1.1. Mezanīna kapitāls (subordinētie konvertējamie aizdevumi 842 miljonu EUR apmērā) un kredītlīnijas (325 miljoni EUR un 434 miljoni EUR)

(532) Komisija uzskata, ka *DB AG* ir ievērojusi šo tirgus nosacījumu ievērošanas principu, pirmkārt, saskaņā ar *DB Cargo* raksturīgajām finanšu iezīmēm piešķirot izmērāmu, pārbaudāmu un uz tirgu balstītu iekšējo reitingu un, otrkārt, salīdzinot *DB Cargo* sniegtos finanšu instrumentus ar datiem no tādiem atzītiem tirgus cenu noteikšanas instrumentiem kā *LSEG Data & Analytics* ([174]), tādējādi nodrošinot, ka dažādiem instrumentiem piemērotās procentu likmes atspoguļo ar *DB Cargo* reitingu saistīto risku.

([174]) *LSEG Data & Analytics*, iepriekš – *Refinitiv*, ir pasaules mēroga finanšu tirgus datu un infrastruktūras nodrošinātājs no ASV un Lielbritānijas. Uzņēmums tika dibināts 2018. gadā kā *Thomson Reuters* meitasuzņēmums, kas 2018. gada augustā pārdeva 55 % akciju uzņēmumam *Blackstone Group LP*. 2019. gada oktobrī *Blackstone* un *Thomson Reuters* paziņoja par uzņēmuma pārdošanu *London Stock Exchange Group* (*LSEG*). *LSEG Data & Analytics* tiek uzskatīts par ļoti uzticamu finanšu tirgus datu sniedzēju, pateicoties tā ilggadējai reputācijai, visaptverošajam globālajam aptvērumam un precizitātei. Tas nodrošina precīzus reāllaika datus par dažādām aktīvu kategorijām un ir integrēts galvenajās finanšu sistēmās. *LSEG Data & Analytics* norāda, ka tas ievēro stingrus regulatīvos standartus, nodrošinot pārredzamību un atbilstību. Uzņēmuma saistība ar *LSEG* ir vēl vairāk nostiprinājusi tā uzticamību. Finanšu iestādes, analītiķi un regulatori ir atkarīgi no *LSEG Data & Analytics*, jo tas nodrošina uzticamus datu un analīzes rīkus, padarot to par finanšu nozares stūrakmeni.

(533) Uzņēmumu finanšu jomā kredītreitingi ir būtisks instruments, lai novērtētu uzņēmuma saistību neizpildes risku un līdz ar to arī tā parāda izmaksas. Saskaņā ar kapitāla struktūras kompromisa teoriju uzņēmumi līdzsvaro ieguvumus no parāda (nodokļu vairogi) ar izmaksām (bankrota risks un procentu izmaksas). Kad tādi uzņēmumi kā *DB Cargo* saskaras ar finansiālām grūtībām, ko atspoguļo zemāki kredītreitingi, pieaug to aizņēmumu izmaksas, jo palielinās saistību neizpildes risks.

(534) Šajā sakarā Komisija uzskata, ka tas, ka *DB AG* iekšēji novērtē *DB Cargo* kredītspēju, izmantojot vispāratzītus korporatīvo finanšu principus, kas ir saskaņoti ar principiem, kurus izmanto kredītreitingu aģentūras, piemēram, *S&P* ([175]), ir stabils pamats *DB Cargo* iekšējā kredītreitinga noteikšanai, jo lielās sabiedrībās iekšējais kredītreitinga noteikšanas process parasti atspoguļo ārējo aģentūru metodiku, bet ir pielāgots, lai labāk atspoguļotu sabiedrības stratēģisko un operacionālo informāciju. Līdz ar to Komisija uzskata, ka *DB AG* iekšējā reitinga noteikšanas process nodrošina, ka *DB AG* ieguldījums ir strukturēts saskaņā ar piemērojamajiem regulatīvajiem standartiem un tirgus principiem, kas ir pamatā atbilstošu riska prēmiju un procentu likmju noteikšanai tādiem finanšu instrumentiem kā subordinētie aizdevumi, mezanīna finansējums un kredītlīnijas, ko *DB AG* nodrošina *DB Cargo* kā labuma guvēja paša ieguldījumu *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna finansēšanas izmaksās.

(535) Turklāt Komisija atzīst, ka tādi finanšu rādītāji kā "atgūšanas segums" (t. i., pamatdarbības naudas plūsma pēc nodokļu nomaksas, dalīta ar neto parādu), "neto parāds / *EBITDA* ([176])" un "*EBITDA* / procentu segums ([177])", ko *DB AG* izmanto kā atsauces, lai klasificētu savas meitassabiedrības (tajā skaitā *DB Cargo*) dažādās kredītu un reitingu klasēs, izmantojot finanšu rādītājus, ir būtiski kredītriska novērtējumos un plaši atzīti uzņēmumu finanšu teorijā ([178]), lai novērtētu uzņēmuma parāda atmaksājamību, likviditāti un darbības rezultātus, un tādēļ tos regulāri izmanto finanšu tirgus analītiķi, kuri novērtē uzņēmumu kredītspēju.

(536) Attiecībā uz *DB Cargo* Komisija uzskata, ka *DB AG* lēmums pēc *DB Cargo* finanšu darbības rezultātu un prognožu pārskatīšanas (piemēram, prognozētā 2024. gada *EBITDA*) pazemināt *DB Cargo* iekšējo reitingu no "(..)" uz "(..)", it īpaši pamatojoties uz *DB Cargo* finanšu stāvokļa pasliktināšanos laikposmā no 2021. līdz 2023. gadam, ir piesardzīga pieeja, kas palīdz noteikt reālākas un piemērotākas procentu likmes, kuras piemērojamas attiecīgajiem finanšu instrumentiem, ko *DB AG* nodrošina *DB Cargo*.

(537) Pazeminājums uz "(..)" norāda, ka *DB Cargo* ietilpst augsta riska pakāpes (*junk bond*) kategorijā, kas bieži vien ir saistīta ar grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, kuru saistību neizpildes varbūtība tiek kvantitatīvi noteikta, izmantojot tādus kredītriska modeļus kā Altmana *Z-Score* un Mertona modeli ([179]), kas atspoguļo *DB AG* finanšu rādītāju un tirgus apstākļu izmantošanu tās iekšējā kredītreitinga noteikšanas procesā.

(538) Tāpēc Komisija uzskata, ka *DB Cargo* iekšējais kredītreitings "(..)" pienācīgi atspoguļo tās kredītspējas pasliktināšanos pēc gaidāmās *EBITDA* pasliktināšanās 2024. gadā, ko izraisīja nozares problēmas un operacionālas grūtības, kas vājina tās spēju radīt pietiekamus pamatdarbības ienākumus, lai izpildītu savas parādsaistības, jo īpaši ņemot vērā tās kā loģistikas uzņēmuma kapitālietilpīgo raksturu.

([175]) Piemēram, *S&P* publicētās vēsturiskās saistību neizpildes varbūtības.

([176]) Neto parāda / *EBITDA* attiecība mēra uzņēmuma aizņemto līdzekļu īpatsvaru, norādot, cik gadi uzņēmumam būtu vajadzīgi, lai atmaksātu parādu, ja parāds un *EBITDA* paliktu nemainīgi. Saskaņā ar paraugpraksi attiecība, kas pārsniedz 3, bieži tiek uzskatīta par paaugstināta kredītriska pazīmi, un *DB Cargo* gadījumā augsta neto parāda / *EBITDA* attiecība, visticamāk, veicināja tās reitinga pazemināšanu.

([177]) *EBITDA* / procentu seguma attiecība mēra uzņēmuma spēju apkalpot savas parādsaistības, un augstākas vērtības atspoguļo lielāku finanšu stabilitāti.

([178]) Saskaņā ar mūsdienu uzņēmumu finanšu praksi visaptverošā iekšējā kredītreitinga modelī tiek novērtēti gan kvantitatīvie faktori (finanšu rādītāji), gan kvalitatīvie faktori (darījumdarbības perspektīvas, vadības kvalitāte, nozares risks).

([179]) Altmana *Z-Score* ir finanšu modelis, ko izmanto, lai prognozētu uzņēmuma bankrota iespējamību. Tas apvieno vairākus finanšu rādītājus vienā rādītājā, un augstāks rādītājs norāda uz zemāku maksātnespējas risku. Mertona modelis aplēš uzņēmuma kredītrisku, aprēķinot saistību neizpildes varbūtību, pamatojoties uz uzņēmuma aktīvu vērtību attiecībā pret tā saistībām, izmantojot iespējas līgumu vērtēšanas teoriju.

(539) Šis reitings, kas ietver augstāku kredītrisku salīdzinājumā ar labāk novērtētām meitassabiedrībām, tieši ietekmē procentu likmes, ko piemēro aizņēmuma finansējumam, jo saskaņā ar Modiljāni–Millera teorēmu ([180]) finansiālu grūtību gadījumā parāds kļūst arvien dārgāks, atspoguļojot saistību neizpildes riska prēmijas pieaugumu. Tāpēc Komisija uzskata, ka procentu likmes, ko *DB AG* piemēroja *DB Cargo* mezanīna kapitālam (sauktam arī par subordinētiem konvertējamiem aizdevumiem) 842 miljonu EUR apmērā un divām kredītlīnijām attiecīgi 325 miljonu EUR un 434 miljonu EUR apmērā, atspoguļo šo riska prēmiju, ievērojot plaši atzītos uzņēmumu finanšu principus, proti, riska koriģēto atdevi, un pienācīgi ņem vērā *DB Cargo* reitingu "(..)", tādējādi nodrošinot, ka aizdevuma nosacījumi ir konkurētspējīgi ar līdzīgām augsta ienesīguma obligācijām tirgū.

(540) Pēc attiecīgo procentu likmju komponentu un uzcenojumu un to finansiālā pamatojuma novērtēšanas praksē ir lietderīgi novērtēt arī likmju līmeni, kas izriet no attiecīgo finansēšanas līgumu noteikumu piemērošanas mezanīna kapitālam (vai subordinētajiem aizdevumiem) un abām *DB Cargo* piešķirtajām kredītlīnijām.

(541) Šajā ziņā, tā kā *DB Cargo* neaizņemas no ārējām finanšu iestādēm vai bankām, nav novērojamu tirgus procentu, kas tiktu piemēroti tās aizdevumiem un būtu pieejami kā salīdzinošs kritērijs. Nav iespējams identificēt tādu dzelzceļa kravu pārvadājumu operatoru vai citu uzņēmumu ar pietiekami līdzīgu darbības un finanšu profilu, kurš aizņemtos līdzekļus ar tirgus nosacījumiem un kura datus varētu izmantot, lai izdarītu pamatotu secinājumu par *DB Cargo* aizņēmumu izmaksām, ja tas piesaistītu finansējumu no tirgiem vai finanšu iestādēm. Šādā situācijā Komisijas paziņojumā par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu ir izklāstīti kritēriji tirgus likmes aizstājēja noteikšanai ([181]).

(542) Tāpēc atbilstošs aizstājējs, kas izriet no Paziņojuma par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu, būtu mātessabiedrības aizdevums meitassabiedrībai, piemēram, *DB Cargo* ar zemu reitingu un bez ārējiem aizņēmumiem. Saistību neizpildes gadījumā mātessabiedrībai/aizdevējam joprojām būtu tiesības apmierināt savus prasījumus pret meitassabiedrības neapgrūtinātiem aktīviem. *DB Cargo* ilgtermiņa pamatlīdzekļu vērtība tās bilancē ir (..) miljardi EUR – tas ievērojami pārsniedz kopējo finanšu instrumentu summu 1,7 miljardu EUR apmērā, ko *DB AG* nodrošina, lai segtu *DB Cargo* pārstrukturēšanas plāna izmaksas. Tādējādi gadījumā, ja *DB Cargo* neizpildītu savas saistības, aizdevējam nerastos nekādi zaudējumi vai tie būtu nelieli. Iegūtā procentu likme, ko piemēro mātessabiedrība/aizdevējs, būtu (..) un (..), kā izklāstīts Paziņojumā par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu. Gada procentu likme (..) % apmērā, ko *DB Cargo* maksā *DB AG* par divām kredītlīnijām, kas ir pašu ieguldījuma augstākās prioritātes aizdevumi, ir aizstājējlikmju diapazonā, proti, krietni virs pirmās aizstājējlikmes un tuvu otrajai aizstājējlikmei. Riskantāks finansējums prioritātes ziņā, piemēram, mezanīna kapitāls ([182]) (vai subordinētie konvertējamie aizdevumi), ir saistīts ar daudz augstākām procentu likmēm, kas, piemērojot uz tirgu balstītu un objektīvu metodiku, kura noteikta kredītlīgumos ar *DB AG*, pašlaik sasniedz pat (..) %.

(543) Turklāt Komisija apkopoja finanšu datus no datubāzes *S&P Capital IQ* ([183]), lai salīdzinātu procentu likmes, kas *DB Cargo* jāmaksā par kredītlīnijām un mezanīna kapitālu. Šajā sakarā Komisija apkopoja datus par uzņēmumu obligāciju ienesīgumu nefinanšu uzņēmumiem ar līdzīgu riska profilu kā *DB Cargo*, t. i., uzņēmumiem ar reitingu "(..)" un "(..)". 9. attēlā ir parādītas šādu uzņēmumu obligāciju ienesīguma līknes. Konkrētai riska grupai līkne sniedz attiecīgu ienesīguma aplēsi, par kādu tirgus pašlaik nosaka attiecīgo emitentu parāda cenas. Komisija izmanto obligāciju ienesīgumu kā salīdzinošo rādītāju, jo obligāciju ienesīgums ir atdeves summa, ko ieguldītājs gūst no obligācijas, – tas labi parāda uzņēmuma aizņemšanās "kopējās" izmaksas.

([180]) Modiljāni–Millera teorēma paredz, ka ideālā tirgū kredītreitingi, grūtību un bankrota riski neietekmē uzņēmuma vērtību, jo kapitāla struktūrai nav nozīmes. Tomēr patiesībā šie faktori ir svarīgi, jo tirgi nav ideāli. Tādējādi kredītreitingi un bankrota riski vienmēr ietekmē aizņēmumu izmaksas / procentu maksas, ieguldītāju uztveri un grūtībās nonākušu uzņēmumu finanšu stabilitāti, padarot lēmumus par kapitāla struktūru par izšķirošiem reālos scenārijos.

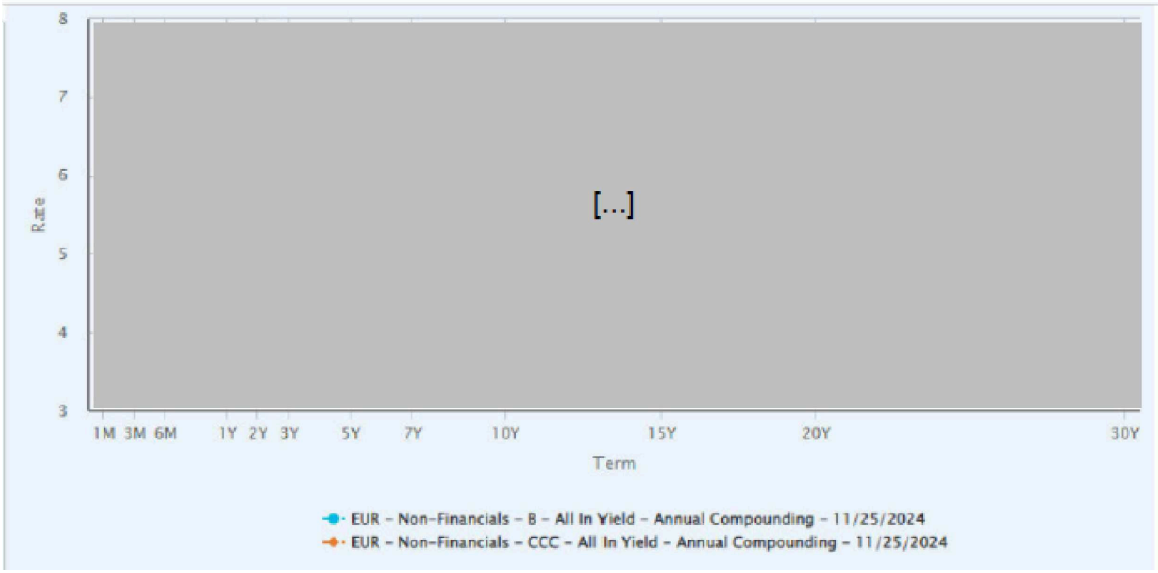
([181]) OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.

([182]) Mezanīna finansējumam parasti ir augstāka procentu likme, jo tas kapitāla struktūrā atrodas zem augstākas prioritātes parāda līmeņa, kas atbilst korporatīvo finanšu teorijai par prioritāro parādu secību (*pecking order theory*). Šī teorija nosaka, ka uzņēmumi dod priekšroku kapitāla piesaistei secībā no vismazāk dārgā līdz visdārgākajam, un mezanīna finansējums ir kā starpposma variants starp pašu kapitālu un augstākas prioritātes parādu. Konkrētajā *DB Cargo* lietā un atšķirībā no citām lietām, kas saistītas ar mezanīna finansējumu, *DB AG* mezanīna aizdevums neļauj apturēt procentu maksājumu vai atlikt atmaksas termiņu, un tā rezultātā procentu maksājumi ir mazāki nekā vienkāršam pašu kapitāla finansējumam, kam nav ne termiņa, ne pienākuma maksāt procentus.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

*9. attēls*

**Uzņēmumu obligāciju ienesīguma līkne dažādiem termiņiem un reitingiem**




*Avots:* S&P Capital IQ, *skatīts 2024. gada 26. novembrī.*

(544) Komisija norāda, ka pagaidu kredītlīnijām (sk. 257. apsvēruma f) punktu un 257. apsvēruma b) punktu) piemērojamo procentu likmi aprēķina atsevišķam izņemtajam kredītam. Izmantojot piemēru par sešu mēnešu periodu, kurā saskaņā ar līgumos aprakstīto procentu metodiku procentu likmes pašlaik ir (..) % gadā, Komisija norāda, ka pašlaik tirgū uzņēmumiem ar reitingu "(..)" parādu ar sešu mēnešu termiņu likme ir (..) %, savukārt uzņēmumiem ar reitingu "(..)" tā ir (..) %. *DB Cargo* procentu likmes ietilptu diapazonā starp šīm divām robežām, taču tuvāk augšējai robežai. Tādējādi procentu likme, šķiet, atbilst tirgus gaidām.

(545) Attiecībā uz subordinētajiem konvertējamiem aizdevumiem (sk. 257. apsvēruma a)–e) punktu) Komisija norāda, ka šo aizdevumu atmaksas termiņš ir no aptuveni pieciem gadiem līdz aptuveni septiņiem gadiem un pašlaik piemērojamā procentu likme ir (..) % gadā. Pašlaik tirgū uzņēmumiem ar reitingu "(..)" parādu ar piecu gadu termiņu likme ir (..) %, savukārt uzņēmumiem ar reitingu "(..)" tā ir (..) %. Turklāt uzņēmumiem ar reitingu "(..)" obligāciju ar septiņu gadu termiņu ienesīgums pašlaik ir "(..) %, savukārt uzņēmumiem ar reitingu "(..)" tas ir (..) %. Tas nozīmē, ka *DB Cargo* maksā ievērojamu prēmiju par subordinēto konvertējamo aizdevumu riskantāko raksturu salīdzinājumā ar pašreizējām obligāciju ienesīguma likmēm. Tādējādi arī attiecībā uz subordinētajiem konvertējamiem aizdevumiem salīdzinošā novērtēšana neliecina, ka *DB AG* sniegtu finansējumu ar acīmredzami izdevīgiem nosacījumiem *DB Cargo*.

(546) No tā izriet, ka nosacījumi, ar kādiem mezanīna kapitāls un kredītlīnijas kā pašu ieguldījuma avoti tiek nodoti *DB Cargo* rīcībā, atbilst un faktiski pārsniedz tirgus likmju aizstājējvērtības un atsauces vērtības un tādējādi neietver atbalstu.

5.4.3.3.1.2. Ieņēmumi no aktīvu atsavināšanas ([460–560] miljoni EUR)

(547) Tāpēc *DB Cargo* aktīvu atsavināšanu [460–560] miljonu EUR vērtībā, kurai jānotiek pārstrukturēšanas periodā, izņemot pirkumus grupas iekšienē, var uzskatīt par tādu, kurā nav izmantoti valsts līdzekļi. Turklāt pieejamie dati par privāto operatoru jau notikušiem pārdošanas darījumiem un principi, kas reglamentē plānoto pārdošanu, norāda uz tirgū balstītu pieeju pircēja atlasei, saglabājot *DB Cargo* intereses (sk. 4.1.5. iedaļu), kas Vācijai un *DB Cargo* būtu jāievēro attiecībā uz aktīvu atsavināšanu un pārdošanu.

(548) Tomēr Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punktā no faktisko iemaksu tvēruma ir izslēgtas nākotnes peļņas gaidas. Vācijas konstatētais reālais un faktiskais *DB Cargo* pašu ieguldījums ietver ieņēmumus [460–560] miljonu EUR apmērā, kas gaidāmi no aktīvu vai kapitāldaļu pārdošanas, kam jānotiek (..). Šī ieņēmumu summa pilnā apmērā vēl nav pietiekami noteikta. Citā iepriekšējā lietā, kurā tika piešķirts saderīgs atbalsts dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurentam, Komisija uzskatīja, ka apņemšanās pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā atsavināt aktīvus vai kapitāldaļas papildus mātessabiedrības finansējumam bija derīgs faktiskā pašu ieguldījuma avots pat tad, ja tas netika pilnībā īstenots vai netika piesaistīti pircēji, kas izrādītu apņemšanos iesaistīties darījumā ([184]).

(549) Tomēr Komisija, novērtējot *DB Cargo* piešķirtā pārstrukturēšanas atbalsta samērīgumu, ieņems piesardzīgu pieeju un neņems vērā ieņēmumus, kas sagaidāmi no to aktīvu atsavināšanas vai pārdošanas, par kuru pārdošanu vēl nav noslēgti līgumi un kuru pārdošanā vēl nav piesaistīti pircēji, kas būtu izrādījuši pietiekamu apņemšanos iesaistīties darījumā, un/vai pārdošanas cena ir tikai aplēse. Tādējādi attiecīgās izmaksas, kas plānotas par tādu pašu summu, būs jāfinansē no paredzamajiem ieņēmumiem no parastas pamatdarbības.

(550) No Vācijas iestāžu sniegtā pašreizējā stāvokļa apraksta izriet, ka ieņēmumi no aktīvu atsavināšanas vai pārdošanas, par kuriem ir noslēgti līgumi vai par kuriem ir saņemti saistoši piedāvājumi no konkrētiem pircējiem, ir (..) EUR no [460–560] miljonu EUR kopējā paredzamā pārdošanas apjoma (325. apsvērums). Šie iepriekšējie ieņēmumi, kas jau ir izmaksāti *DB Cargo* vai drīzumā tiks izmaksāti *DB Cargo*, būtu jāuzskata par reāliem un faktiskiem labuma guvēja ieguldījumiem.

5.4.3.3.1.3. *HSBC* debitoru parādu faktorings ([100–140] miljoni EUR)

(551) Par [100–140] miljonu EUR debitoru parādu faktoringu ir panākta vienošanās ar (..) – privātu banku, kas izraudzīta konkursa kārtībā ar labāko saistošo piedāvājumu (257. apsvēruma c) punkta f) apakšpunkts). Debitoru parādu faktorings samazina un samazinās *DB Cargo* izmaksas un uzlabos tās apgrozāmo kapitālu un naudas plūsmas. Tā kā tiek nodrošināti līdzekļi, kas nav Vācijas valsts kontrolē, (..) nodrošinātais faktorings neietver atbalstu un ir faktiska pašu ieguldījuma avots.

5.4.3.3.1.4. Darbinieku algu un atlaišanas izmaksu nodošana un segšana ([100–140] miljoni EUR)

(552) Izmaksas, kas saistītas ar *DB Cargo* darbinieku skaita samazināšanu, ko izraisījis pārstrukturēšanas plāns, tiks segtas no *DB JobService Gmbh* ieguldījuma (257. apsvērums (257. apsvērums), c) apakšpunkta f) punkts). Saistībā ar darbinieku skaita samazināšanu un pārdali *DB* grupas kompetentās iekšējās struktūras ir vienojušās par konkrēto darbinieku skaitu, lai *DB JobService Gmbh* iesaiste būtu skaidra, noteikta un precīzi izteikta skaitliski. Šis ieguldījums izriet no *DB AG* iepriekš noteikto korporatīvo noteikumu un politikas piemērošanas. *DB Cargo* lēmums izmantot šo pakalpojumu ir grupas ietvaros pieņemts autonoms lēmums, kas, visticamāk, nav saistīts ar valsts iesaistīšanos vai iejaukšanos *DB AG* akcionāra statusā.

(553) Turklāt *DB JobService Gmbh* kā iekšējā pakalpojumu sniedzēja loma ir līdzīga darbā iekārtošanas aģentūru lomai darba tirgū atlaisto darbinieku pārdalei. Tas, ka pakalpojums tiek sniegts grupas iekšienē – tā apjoma, sniegšanas veida un vērtības ziņā –, nav šķērslis uzskatīt, ka pakalpojums tiek sniegts saskaņā ar tirgus nosacījumiem, kā tas būtu līdzīga lieluma un darbības apjoma privātā grupā. No tā izriet, ka šis ieguldījuma avots neietver reālu un faktisku atbalstu.

5.4.3.3.1.5. Secinājumi

(554) Labuma guvēja un tā akcionāra un faktoringa bankas nodrošinātos līdzekļus var uzskatīt par ieguldījumu, kas neietver valsts atbalstu. Šie Vācijas ierosinātie ieguldījumi faktiski sasniedz 2 291 miljonu EUR un pārsniedz aplēsto pārstrukturēšanas atbalsta summu 1 914 miljonu EUR apmērā, tādējādi veidojot 54 % no plāna izmaksām nepieciešamā finansējuma. Atbalsts ir ierobežots līdz maksimālajai zaudējumu summai, kas radušies 2022., 2023. gadā un 2024. gadā plānotajā apmērā, lai tas paliktu samērīgs, ja 2024. gada 31. decembrī reģistrētie faktiskie zaudējumi, kas joprojām tiktu pārnesti, piemērojot PZNL, būtu mazāki par *DB Cargo* pašu ieguldījuma summu.

([184]) 2005. gada 2. marta Lēmums C(2004) 3955 final, 82.–87. apsvērums un 186.–187. apsvērums.

(555) Tomēr šiem ieguldījumiem jābūt arī reāliem un faktiskiem, taču tas tā nav attiecībā uz visiem ieņēmumiem kopā [460–560] EUR miljonu apmērā, kas sagaidāmi no līdzdalības atsavināšanas vai aktīvu pārdošanas pārstrukturēšanas periodā. Pat saskaņā ar ārkārtīgi piesardzīgo pieņēmumu, ka nebūtu ieņēmumu no pārdošanas un atsavināšanas, kas *DB Cargo* jāveic pārstrukturēšanas periodā, attiecībā uz kuru vēl nav pircēju, kas izrādītu apņemšanos iesaistīties darījumā, faktiskais pašu ieguldījums izmaksās no atlikušajiem atbalsta avotiem, kas tagad ir nodrošināts, joprojām būtu 50 % no kopējās summas.

(556) Tādējādi ir izpildīta Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punkta prasība, saskaņā ar kuru labuma guvēja pašu ieguldījums parasti ir pietiekams, ja tas veido vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām un ir ievērojams.

5.4.3.3.2. Sloga sadale

(557) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 65.–67. punktu valsts atbalsts, ko sniedz tādā veidā, kas uzlabo labuma guvēja pašu kapitāla pozīciju, var aizsargāt akcionārus un subordinētos kreditorus no sekām, ko rada viņu izvēle ieguldīt labuma guvējā, tādējādi radot bezrūpīgas rīcības risku un nelabvēlīgi ietekmējot tirgus disciplīnu. Attiecīgi atbalsts zaudējumu segšanai būtu jāpiešķir tikai ar noteikumiem, kas paredz atbilstīgu sloga sadali starp esošajiem investoriem, un valsts iejaukšanās pasākumam būtu jānotiek pēc tam, kad zaudējumi ir pilnībā ņemti vērā un sadalīti starp esošajiem akcionāriem un subordinētajiem parāda turētājiem.

(558) Atbilstīga sloga sadale parasti nozīmē to, ka esošajiem dalībniekiem/akcionāriem un attiecīgā gadījumā subordinētajiem kreditoriem pilnībā jāsedz attiecīgie zaudējumi. Subordinētajiem kreditoriem zaudējumu segšanā jāpiedalās vai nu ar attiecīgo instrumentu konvertēšanu pašu kapitālā, vai to pamatsummas norakstīšanu. Tādējādi valsts iejaukšanās var notikt vienīgi tad, kad ir pilnībā ņemti vērā attiecīgie zaudējumi un tie sadalīti starp esošajiem dalībniekiem/akcionāriem un subordinētajiem parāda turētājiem. Jebkurā gadījumā pārstrukturēšanas periodā juridiski iespējamajā apjomā jānovērš naudas aizplūšana no labuma guvēja uz pašu kapitāla vai subordinētā parāda turētājiem, izņemot, ja tas nesamērīgi ietekmētu tos, kuri iepludinājuši jaunu pašu kapitālu (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punkts).

(559) Turklāt Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā noteikts, ka jebkurš valsts atbalsts, kas uzlabo labuma guvēja pašu kapitāla pozīciju, jāpiešķir ar noteikumiem, kuri valstij nodrošina samērīgu daļu no labuma guvēja vērtības turpmākā pieauguma, ievērojot valsts ieguldītā pašu kapitāla summu attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā.

(560) Šajā gadījumā pārstrukturēšanas atbalsts neveicina bezrūpīgas rīcības risku vai pārmērīga riska uzņemšanos, no kā labumu gūst labuma guvēja akcionāri vai kreditori. Patiešām, nav subordinētu kreditoru, kas būtu finansējuši *DB Cargo*, jo viss *DB Cargo* finansējums tika piešķirts starpuzņēmumu līmenī tieši no *DB AG Treasury*. Tobrīd *DB Cargo* zaudējumus, kas uzskaites dokumentācijā neparādījās PZNL piemērošanas dēļ, jau bija faktiski sedzis un 2024. gadā segs *DB Cargo* vienīgais akcionārs *DB AG*, no 2022. gada 31. decembra nododot šos zaudējumus saskaņā ar PZNL. Tāpēc nav iegrāmatotu zaudējumu, kas būtu jāsedz *DB AG* vai kas būtu attiecināmi uz to. Grāmatvedības uzskaitē zaudējumi nav ne iegrāmatoti, ne absorbēti; tomēr *de facto* tos jau ir sedzis vienīgais *DB Cargo* akcionārs. Līdz ar zaudējumu nodošanu, pārstrukturēšanas atbalstu un PZNL darbības izbeigšanu no 2024. gada 31. decembra, kas novērš *DB Cargo* peļņas automātisku nodošanu *DB AG*, šāds pašu kapitāla palielināšanas atbalsts atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 66. punkta prasībām.

(561) Pārstrukturēšanas atbalsts atbilst arī Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktam, jo, ņemot vērā pašu kapitāla uzlabojumus, ko atbalsts rada, novēršot neto zaudējumu ietekmi uz pašu kapitālu, Vācija, kas ar *DB AG* starpniecību ir *DB Cargo* vienīgais akcionārs, pilnībā izmantos visus iespējamos akcionāru ieguvumus, kas izriet no pārstrukturēšanas plāna īstenošanas rezultātā radītās papildu peļņas un *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas. Tas tā ir neatkarīgi no tā, vai nākotnē gaidāmā papildu peļņa uzkrājas nākotnes dividenžu veidā vai saglabāto neto ienākumu veidā, palielinot pašu kapitālu un netiešās valsts līdzdalības vērtību, kas kopš 2022. gada ir palielinājusies un 2024. gadā vēl palielināsies zaudējumu nodošanas rezultātā. No tā izriet, ka ar *DB AG* starpniecību valsts iejaukšanās nosacījumi piešķir Vācijai saprātīgu daļu no *DB Cargo* vērtības pieauguma nākotnē.

5.4.3.3.3. Secinājumi

(562) Tāpēc Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir samērīgs un ietver pienācīgu sloga sadali.

5.4.3.4. Princips "vienreiz un pēdējoreiz" un konkurences izkropļojumu ierobežošana

(563) Lai nodrošinātu, ka atbalsta negatīvā ietekme ir ierobežota, tādējādi novēršot nepamatotu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību un nodrošinot, ka kopējais atlikums ir pozitīvs ([185]), atbalsts jāpiešķir grūtībās nonākušiem uzņēmumiem saskaņā ar principu "vienreiz un pēdējoreiz", kas ierobežo šādu atbalstu uz desmit gadiem.

(564) Komisija pieļauj pārstrukturēšanas atbalstu, lai atbalstītu tikai vienu pārstrukturēšanas darbību un, ja piemērojams, ar nosacījumu, ka ir pagājuši vairāk nekā desmit gadi pēc pārstrukturēšanas atbalsta iepriekšējās piešķiršanas vai pēc pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām vai īstenošanas apstādināšanas ([186]). Komisija pieļauj izņēmumus no šī noteikuma, ja pārstrukturēšanas atbalsts seko glābšanas atbalstam un ietilpst vienotā pārstrukturēšanas procesā ([187]).

5.4.3.4.1.1. Princips "vienreiz un pēdējoreiz"

(565) Pārstrukturēšanas atbalsts ir paredzēts tikai vienas labuma guvēja pārstrukturēšanas darbības atbalstīšanai. Vācijas iestādes apstiprināja, ka labuma guvējs iepriekš nav saņēmis glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu un nepieder lielākai uzņēmumu grupai, kas būtu varējusi saņemt šādu atbalstu. Šo paziņojumu apstiprina Komisijas novērtējums par *DB Cargo* iepriekšējo finanšu stāvokli, kā arī Komisijas dati par iepriekšējo glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu un pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu. Tāpēc pārstrukturēšanas atbalsts atbilst principam "vienreiz un pēdējoreiz".

(566) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 74. punktu princips "vienreiz un pēdējoreiz" tiek attiecināts uz grupu tādā nozīmē, ka, ja glābšanas atbalstu, pārstrukturēšanas atbalstu vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu saņēmusi uzņēmumu grupa, Komisija parasti neatļauj turpmāku glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu pašai grupai vai kādam no grupai piederošajiem subjektiem, ja nav pagājis 10 gadu kopš atbalsta piešķiršanas, pārstrukturēšanas perioda beigām vai pārstrukturēšanas plāna īstenošanas apstādināšanas (ņemot vērā visnesenāko no šiem notikumiem). Turklāt dalībvalstīm ir jāpierāda, ka tad, ja glābšanas atbalstu, pārstrukturēšanas atbalstu vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu saņēmis kāds uzņēmumu grupai piederošs subjekts, tad grupa kopumā, kā arī pārējie grupai piederošie subjekti joprojām ir tiesīgi saņemt glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, un atbalsts netiks nodots no grupas vai citiem grupas uzņēmumiem iepriekšējam atbalsta saņēmējam.

(567) Attiecībā uz *DB* grupu Vācijas iestādes apstiprināja, ka labuma guvēja mātessabiedrība un tā māsassabiedrības iepriekš nav saņēmušas nekādu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu. Šo paziņojumu apstiprina Komisijas dati par iepriekšējo glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu un pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu. Tāpēc glābšanas atbalsts atbilst principam "vienreiz un pēdējoreiz".

5.4.3.4.1.2. Kompetences izkropļojumu ierobežošana

(568) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 76. punktu un turpmākajiem punktiem tad, kad tiek piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts, ir jāveic pasākumi, ar ko ierobežo konkurences izkropļojumus, lai pēc iespējas samazinātu nelabvēlīgo ietekmi uz tirdzniecības apstākļiem un pozitīvā ietekme atsvērtu negatīvo ietekmi, ja tāda ir. Kā paskaidrots Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 87.–93. punktā, konkurences pasākumi jānosaka proporcionāli atbalsta kropļojošajai ietekmei. Konkrētāk, relevanti faktori ir atbalsta apjoms un veids, kā arī tā piešķiršanas nosacījumi un apstākļi, pašu ieguldījuma un sloga sadales pakāpe, kā arī *DB Cargo* lielums un relatīvais nozīmīgums tirgū un attiecīgā tirgus iezīmes. Turklāt konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumiem nevajadzētu apdraudēt izredzes atjaunot dzīvotspēju, un tos nedrīkstētu īstenot uz patērētāju un konkurences rēķina.

([185]) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta f) apakšpunkts.
([186]) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. un 71. punkts.
([187]) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punkta a) apakšpunkts.

(569) Visbeidzot, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 122. punktā ir atgādināts, ka labuma guvējam pilnībā jāīsteno pārstrukturēšanas plāns un jāizpilda visas citas saistības, kas paredzētas Komisijas lēmumā, ar kuru atļauj piešķirt atbalstu. Kā sīki izklāstīts 4.1.5. iedaļā, Vācija apņemas nodrošināt, ka *DB Cargo* īstenos šādus pasākumus, kas ierobežo konkurences izkropļojumus un tiks piemēroti (..): i) kapitāldaļu pārdošana (kā aprakstīts 4.1.5.1.2. iedaļā), ii) saņemtā valsts atbalsta reklamēšanas aizliegums (sk. 301. apsvērumu), iii) iegādes aizliegums (sk. 4.1.5.1.1. iedaļu), iv) apņemšanās noteiktus kravu pārvadājumu apjomus nodot ārpakalpojumā (sk. 4.1.5.2. iedaļu), v) apņemšanās ierobežot *DB Cargo* kravu pārvadājumu apjomus (sk. 4.1.5.3. iedaļu) un vi) lokomotīvju pārdošana (sk. 4.1.5.4. iedaļu). Tāpēc *DB Cargo* pēc savas iniciatīvas būtu rūpīgi un savlaicīgi jāīsteno attiecīgie pasākumi.

(570) Novērtējot šo pasākumu pienācīgu samēru, ir jāņem vērā *DB Cargo* pārstrukturēšanas atbalsta ietekme uz konkurenci, ņemot vērā šajā lietā sasniegto pašu ieguldījuma un sloga sadales pakāpi. Attiecībā uz pašu ieguldījumu dažādo avotu un instrumentu raksturs un apmērs ļauj secināt, ka atbalsts ir samērīgs, vienlaikus apliecinot pašreizējā akcionāra uzticēšanos *DB Cargo* darbības turpināšanai, ņemot vērā tā pārstrukturēšanu. Turklāt ir nodrošināta pienācīga sloga sadale, jo esošais akcionārs ir absorbējis *DB Cargo* zaudējumus (arī izmantojot atbalsta pasākumu), *DB Cargo* nav subordinēta parāda un valstij ar *DB AG* starpniecību ir tiesības saņemt saprātīgu daļu no *DB Cargo* vērtības pieauguma nākotnē.

(571) Attiecībā uz atbalsta apjomu un veidu (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 88. punkts) Komisija norāda, ka kopš 2022. gada saskaņā ar PZNL nodotie zaudējumi sasnieguši aptuveni 1 914 miljonus EUR (sk. 19. tabulu). Lai gan kopsummā tie ir ievērojami un sasniedz (..) no gaidāmajiem *DB Cargo* gada ieņēmumiem 2024. gadā (sk. 21. tabulu 282. apsvērumā), salīdzinot katru gadu nodotos zaudējumus atsevišķi ar minētā gada ieņēmumiem (21. tabula 282. apsvērumā) vai ar kopējiem aktīviem (22. tabula), to nozīmīgums samazinās: attiecīgi (..) % no ieņēmumiem 2022. gadā, (..) % 2023. gadā un (..) % 2024. gadā, kā arī (..) % no kopējiem aktīviem 2022. gadā, (..) % 2023. gadā un (..) % 2024. gadā. Ņemot vērā arī dzelzceļa kravu pārvadājumu daļu kopējā kravu pārvadājumu tirgū Vācijā (31. tabula) vai pat dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus apjomu Vācijā, kas saskaņā ar aplēsēm 2022. gadā radīja ieņēmumus aptuveni 6,3 miljardu EUR apmērā un pieauga salīdzinājumā ar 2021. gadu (kā redzams 10. attēlā), atbalsta summa nešķiet pārmērīga.

*10. attēls*

**Ieņēmumu attīstība Vācijas dzelzceļa tirgū (miljardos EUR) (dzelzceļa kravu pārvadājumi pelēkā krāsā / sleju augšdaļā)**

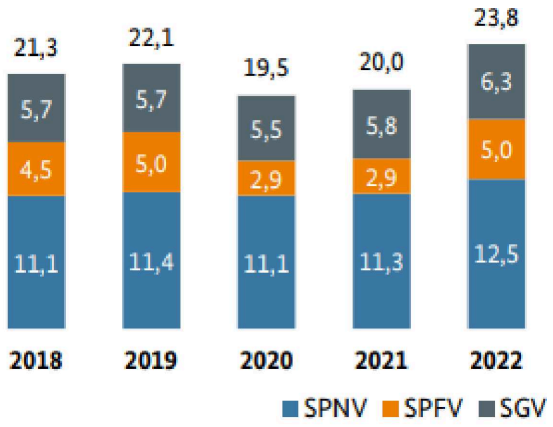



Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

*Avots: Federālā tīkla aģentūra (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023. g., Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), pēdējoreiz skatīts 2024. gada 10. oktobrī).*

(572) Komisija norāda, ka *DB Cargo* sniedz aptuveni 8,5 % no Vācijā sniegtajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem (2022. gadā tas bija salīdzinoši stabils rādītājs, jo iepriekšējos gados tas bija aptuveni 10 % vai mazāk). Raugoties šaurāk – tikai uz ekonomisko aktivitāti dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē, *DB Cargo* tirgus daļa Vācijā visos *SWL* kombinēto autotransporta / dzelzceļa pārvadājumu un maršrutvilcienu segmentos kopā 2022. gadā ir ievērojamāka – aptuveni 43 %. Tomēr *DB Cargo* tirgus daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā ir pastāvīgi samazinājusies, savukārt citu pakalpojumu sniedzēju daļas ir pieaugušas (26. apsvērums). Papildus tam, ņemot vērā plašāku dzelzceļa kravu pārvadājumu darbību ģeogrāfisko tvērumu iekšējā tirgū, *DB Cargo* sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus vairākās citās dalībvalstīs, kur *DB Cargo* tirgus daļas ir no (..) % līdz (..) %. Tomēr kopumā, kā parādīts 2. attēlā, *DB Cargo* tirgus daļa ir aptuveni 22 %, un tā pēdējos gados ir pastāvīgi samazinājusies, samazinot *DB Cargo* tirgus pozīcijas. Turklāt papildus Vācijai *DB Cargo* sasniedz ievērojamas tirgus daļas tikai divās citās dalībvalstīs, proti, (..) (sk. 26. un 27. apsvērumu, kā arī 2. tabulu un 12. tabulu). Ņemot vērā dažādos darījumdarbības segmentus (*SWL* kombinētie autopārvadājumi / dzelzceļa pārvadājumi un maršrutvilcienu pārvadājumi), *DB Cargo* ir gandrīz monopolstāvoklis *SWL* tirgū Vācijā, kā arī tai ir ievērojamas tirgus daļas (no (..) % līdz (..) %) maršrutvilcienu un kombinēto pārvadājumu segmentos (sk. 3. tabulu). Faktiski saskaņā ar Federālā tīkla aģentūras ziņojumu *DB Cargo* 2023. gadā aizņēma tikai 39,3 % no salīdzinoši diversificētā kopējā dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus Vācijā, tātad ietverot arī *SWL* segmentu, kurā lielākā daļa no ļoti daudzajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu piegādātājiem nedarbojas (3. tabula).

*11. attēls*

**Dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus Vācijā 2023. gadā**

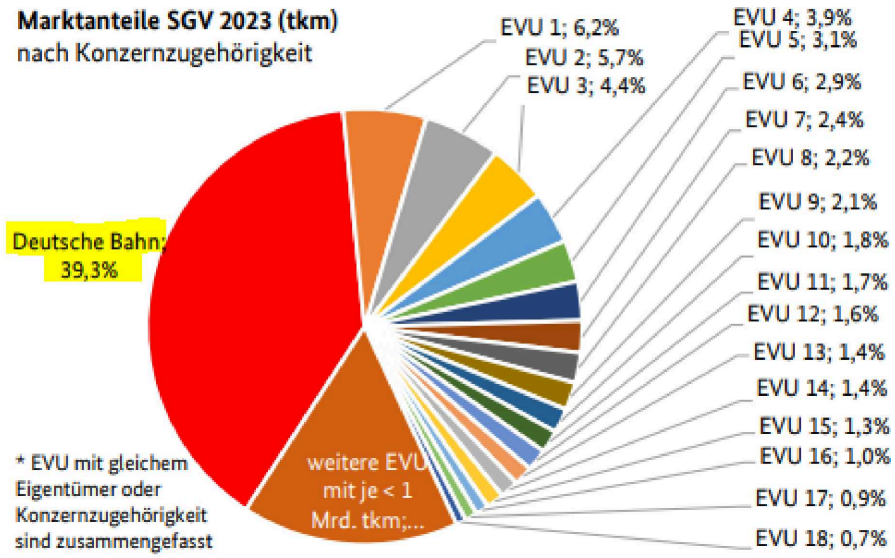



Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

*Avots: Federālā tīkla aģentūra (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), pēdējoreiz skatīts 2024. gada 10. oktobrī).*

(573) Ņemot vērā atbalsta apjomu un veidu, pašu ieguldījuma un sloga sadales pakāpi un *DB Cargo* stāvokli tirgū (sk. 570.–572. apsvērumu), Komisija novērtēs Vācijas ierosināto konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumu piemērotību.

5.4.3.4.1.2.1. Strukturālie pasākumi

*Kapitāldaļu pārdošana*

(574) Kapitāldaļu pārdošana, kas aprakstīta 305. un turpmākajos apsvērumos, attiecas uz līdzdalības dzīvotspējīgos uzņēmumos atsavināšanu, pamatojoties uz darbības turpināšanas principu. Konkrētāk, (..) veiktā atsavināšana attiecas uz to meitassabiedrību atsavināšanu, kuras netieši kontrolē *DB Cargo* (sk. 324. apsvērumu). Kā liecina Vācijas dati, sabiedrības vēsturiski ir strādājušas ar peļņu (sk. 30. tabulu) un tādējādi *DB Cargo* grupas iziešana no tirgus nekavējoties pavērtu jaunas iespējas konkurentiem, kā to apliecina potenciālo pircēju jau izrādītā interese (sk. 325. apsvērumu). Komisija norāda, ka atsavināšana attiecas ne tikai uz Vāciju ((..)), bet arī uz (..), kur *DB Cargo* grupai ir ievērojama tirgus daļa.

(575) Turklāt vairāk nekā (..) atsavināšana attiecas uz vēsturiski peļņu nesošiem uzņēmumiem, kā parādīts 30. tabulā.

(576) Attiecībā uz atsavināšanu saistībā ar (..) notiek pienācīgas pārbaudes process (sk. 325. apsvēruma c) punktu), tāpēc interese par šiem aktīviem liecina par potenciālām iespējām *DB Cargo* grupas konkurentiem. Šī atsavināšana arī attiecas uz dzīvotspējīgiem uzņēmumiem, lai gan (..) 2023. gadā radīja zaudējumus.

(577) Turklāt, ja saistības līdz 2026. gada 31. decembrim netiks pilnībā īstenotas, Komisijai būs jānovērtē, vai ieviestās alternatīvas ir salīdzināma lieluma un ietekmes.

*Lokomotīvju pārdošana*

(578) Papildus kapitāldaļu pārdošanai *DB Cargo*, kā aprakstīts 318. apsvērumā, arī plāno atsavināt ievērojamu skaitu lokomotīvju. Lokomotīvju pārdošana ietver līdz (..) lokomotīvju pārdošanu, un tas ir ievērojams apjoms.

(579) Šajā ziņā lokomotīvju atsavināšana samazina *DB Cargo* kapacitāti un spēju sniegt kravu pārvadājumu pakalpojumus un tādējādi negatīvi ietekmē *DB Cargo* konkurētspēju. Turklāt lokomotīves tiks pārdotas konkurentiem, palielinot to konkurētspēju salīdzinājumā ar *DB Cargo*. Visbeidzot, Komisija arī norāda, ka attiecīgās lokomotīves tiek izmantotas maršrutvilcienu pārvadājumu un kombinēto pārvadājumu segmentos, kas ir divi segmenti, kuros *DB Cargo* saskaras ar intensīvāku konkurenci.

(580) Šā pasākuma plānotā īstenošana un pakāpeniska ieviešana, kā to apņēmusies Vācija, nemazina pozitīvu novērtējumu par tā iedarbīgumu. Konkrētāk, ir paredzētas garantijas, lai *DB Cargo* nebūtu spiesta zaudēt vairāk kā (..) % no lokomotīvju tirgus vērtības, jo tai ir pienākums lokomotīves pārdot noteiktajā termiņā līdz 2026. gadam. Piespiedu pārdošana zem tirgus vērtības savukārt nepamatoti samazinātu pieejamos *DB Cargo* pašu resursus, kas būtu noderīgi, jo īpaši pesimistiskā scenārija gadījumā, kā parādīts attēlā. Turklāt, ja lokomotīvju pārdošana līdz tam laikam netiks pilnībā īstenota, Komisijai būs jāizvērtē, vai ieviestās alternatīvas ir salīdzināma apjoma un ietekmes.

5.4.3.4.1.2.2. Ar rīcību saistīti pasākumi

*Pārvadājumu apjoma ierobežojums*

(581) Kā aprakstīts 317. apsvērumā, *DB Cargo* nepārsniegs noteiktus kravu pārvadājumu apjomus. Komisija norāda, ka šīs saistības līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gada 31. decembrī faktiski samazina kravu pārvadājumu apjomus par aptuveni (..) % salīdzinājumā ar *DB Cargo* sniegto pakalpojumu apjomu 2022. gadā. Šis kravu pārvadājumu apjoma samazinājums teritorijā, kurā *DB Cargo* darbojas visaktīvāk, ir ievērojams absolūtā izteiksmē un vēl jo vairāk relatīvā izteiksmē. *DB Cargo* sagaida, ka turpmākajos gados tirgus patiešām pieaugs (sk. 279. apsvērumu). Saskaņā ar gaidāmo augošā tirgus pieprasījuma scenāriju *DB Cargo* apjoma ierobežojums arī samazinās *DB Cargo* klātbūtni tirgū ievērojami lielākā mērā nekā tad, ja pieprasījums nemainīsies vai samazināsies. Šāds apjoma samazinājums, visticamāk, radīs novēlotu ietekmi pēc pārstrukturēšanas perioda beigām, palielinot vai paātrinot novēroto un regulāro ikgadējo *DB Cargo* daļas samazināšanos to dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu kopapjomā, kas sniegti Vācijā.

*Kravu pārvadājumu nodošana ārpakalpojumā*

(582) Papildus apjoma ierobežojumam *DB Cargo* arī uzticēs kravu pārvadājumus operatoriem, kas ir trešās personas (sk. 314. apsvērumu). Lai gan šis pasākums pats par sevi neietekmē *DB Cargo* klātbūtni tirgū nominālā izteiksmē, jo kravu pārvadājumi tiktu nodoti ārpakalpojumā, kamēr *DB Cargo* joprojām ir spēkā līgumi ar klientiem, tas tomēr sniegs konkurentiem iespēju paplašināt savu pašreizējo darījumdarbību un palielināt konkurenci nākotnē. Tas ir tāpēc, ka nodošana ārpakalpojumā negatīvi ietekmēs *DB Cargo* kapacitātes izmantojumu, ja kapacitāte netiks samazināta. Turklāt līdztekus papildu ieņēmumiem no sniegtajiem pakalpojumiem konkurentiem, kas izpilda ārpakalpojumu līgumus, var rasties sadarbības iespējas, ja klienti ir apmierināti ar sniegtajiem pakalpojumiem.

*Reklamēšanas aizliegums un iegādes aizliegums*

(583) Turklāt *DB Cargo* darījumdarbības izaugsmi ierobežos arī iegādes aizliegums, kas uzliek uzņēmumam pienākumu pārstrukturēšanas periodā atturēties no jebkura uzņēmuma akciju iegādes, izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspējas nodrošināšanai (302. apsvērums). Vācija nav sniegusi ziņas par plānotām iegādēm, kas šajā posmā atbilstu nosacījumam par to, ka tās ir neaizstājamas. Par visām iegādēm, ko Vācija uzskatīs par nepieciešamām, lai nodrošinātu *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspēju nākotnē, būs jāpaziņo Komisijai un tās pienācīgi jāpamato, vienlaikus atturoties no to īstenošanas, kamēr Komisija nebūs apstiprinājusi, ka attiecīgā iegāde ir nepieciešama, lai atbalstītu *DB Cargo* ilgtermiņa dzīvotspēju.

(584) Ņemot vērā to, ka *DB Cargo* samazinās savu sniegto pakalpojumu apjomu, nodos tos ārpakalpojumā un līdz pārstrukturēšanas plāna beigām tiks ierobežota tās izaugsme saistībā ar konkurentu vai tādu produktu piegādātāju vai pakalpojumu sniedzēju ārēju iegādi, kas papildina *DB Cargo* darbību, konkurences pasākumi nodrošina, ka *DB Cargo* neatgūs tirgus daļu, veicot iegādes, neuzņemsies nevajadzīgus riskus un koncentrēs resursus pārstrukturēšanas pabeigšanai. Tāpēc *DB Cargo* atšķirībā no konkurentiem nevarēs paplašināties, veicot iegādes, ko netieši ļautu veikt pārstrukturēšanas atbalsts.

(585) Visbeidzot, *DB Cargo* arī atturēsies reklamēt valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību, reklamējot savus produktus un pakalpojumus (301. apsvērums).

(586) Tāpēc Komisija uzskata, ka Vācijas ierosinātie pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai ir atbilstīgi, lai samazinātu pārstrukturēšanas atbalsta negatīvo ietekmi.

5.4.3.5. Atbalsts, kas piešķirts *DB Cargo* vai tās meitassabiedrībām pārstrukturēšanas periodā

(587) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 127.–130. punktu jebkura cita atbalsta piešķiršana pārstrukturēšanas periodā, pat tad, ja tas notiek saskaņā ar jau atļautu shēmu, var ietekmēt Komisijas novērtējumu attiecībā uz konkurences kropļojumu ierobežošanas pasākumu nepieciešamo apmēru. Komisijai šis atbalsts ir jāņem vērā, novērtējot pārstrukturēšanas atbalstu, un jānodrošina, ka ar šādu citu atbalstu netiek apietas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasības.

(588) Vācija ir sniegusi ziņas par atbalstu, kas labuma guvējam ir piešķirts vai ko plānots piešķirt pārstrukturēšanas periodā, informējot, ka *DB Cargo* līdz pārstrukturēšanas perioda beigām saņem vai, paredzams, saņems atbalstu no 12 dalībvalstīm (Francijas, Itālijas, Austrijas, Nīderlandes, Zviedrijas, Beļģijas, Čehijas, Vācijas, Polijas, Ungārijas, Spānijas un Dānijas) saskaņā ar 29 shēmām, kas ir spēkā no 2019. gada, neatkarīgi no tā, vai tās ir vispārēji piemērojamas dzelzceļa nozarei vai īpaši dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Faktiskās vai paredzamās summas ir 337,7 miljoni EUR (2023. g.), 340 miljoni EUR (2024. g.), 502,9 miljoni EUR (2025. g.) un 502,5 miljoni EUR (2026. g.).

(589) Komisija ir pārliecinājusies, ka individuālais atbalsts, ko 12 dalībvalstis sniedz vai plāno piešķirt labuma guvējam, īpaši attiecas uz enerģijas izmaksu vai maksas par piekļuvi sliežu ceļiem samazināšanu vai atbalstu dzelzceļa kravu pārvadājumiem, kas parasti ir pieejams citiem kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, izņemot autotransportu. Šāds individuāls atbalsts *de iure* vai *de facto* nav *ad hoc* atbalsts. Ņemot vērā pārstrukturēšanas atbalsta instrumenta (PZNL) struktūru un vēsturisko kontekstu, kā arī attiecīgo shēmu hronoloģiju un ģeogrāfisko daudzveidību, nav acīmredzams, ka attiecīgā individuālā atbalsta, ko piešķīrušas vai paredzējušas piešķirt tik daudzas dažādas dalībvalstis, mērķis vai sekas būtu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasību apiešana, it īpaši mākslīgi samazinot pārstrukturēšanas atbalsta summu, ar ko atbalsta plānu. Tāpēc, ņemot vērā šīs lietas apstākļus, nav pamata uzskatīt, ka būtu lietderīgi ieviest papildu pasākumus, kas samazina konkurences izkropļojumus attiecīgajās dalībvalstīs.

(590) Kā norādīts 5.4.2.1. iedaļā, kravu pārvadājumu dekarbonizācija ir ārkārtīgi svarīga Savienības zaļajam kursam, un *DB Cargo* sniegtajiem pakalpojumiem ir izmaksu ziņā neizdevīgi apstākļi salīdzinājumā ar autopārvadājumiem ar kravas automobiļiem. Šīs 29 shēmas daļēji novērš minētos neizdevīgos izmaksu aspektus un principā ir pieejamas visiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem, kas atbilst nepieciešamajiem atbalsttiesīguma nosacījumiem. Šajā sakarā *DB Cargo* saglabās stabilu pašu kapitāla pozīciju visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, un, ja šis plāns patiešām tiks pienācīgi un savlaicīgi īstenots, Komisija neceļ iebildumus pret to, ka *DB Cargo* turpina gūt labumu no attiecīgajām shēmām, neskarot atbilstības nodrošināšanu attiecīgajiem nosacījumiem, kas būs jāizvērtē attiecīgajām dalībvalstīm.

(591) Komisija pieprasa Vācijai saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 130. punktu informēt par jebkādu turpmāku atbalstu labuma guvējam, kas tiks piešķirts pārstrukturēšanas periodā, arī par atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar apstiprinātu shēmu, papildus individuālajam atbalstam, par kuru Vācija informēja Komisiju, kā minēts 588. apsvērumā.

5.4.3.6. Pārredzamība

(592) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta g) apakšpunktu dalībvalstīm, Komisijai, ekonomikas dalībniekiem un sabiedrībai jābūt viegli pieejamiem visiem attiecīgajiem tiesību aktiem un būtiskajai informācijai par piešķirto atbalstu. Tas nozīmē, ka Vācijai ir jāievēro noteikumi par pārredzamību, kas paredzēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 96. punktā. Komisija atzīmē, ka Vācija apņemas ievērot šīs saistības. Attiecīgā informācija būs pieejama šādā tīmekļa vietnē:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komisija uzskata, ka Vācijai ik pēc sešiem mēnešiem ir jāsniedz regulāri ziņojumi par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Šajos ziņojumos it īpaši tiks norādīti datumi un summas, kad faktiski izmaksāts piešķirtais finansējums pārstrukturēšanas atbalsta vai pašu ieguldījuma veidā, plānotais turpmākais atbalsts labuma guvējam vai tā meitassabiedrībām, arī saskaņā ar apstiprinātām shēmām, konkurences izkropļojumu mazināšanas pasākumu īstenošanas gaita, jebkādas novirzes no pārstrukturēšanas plāna finanšu vai darbības trajektorijām, pārstrukturēšanas pasākumu rezultātā panāktā izmaksu ierobežošana un izmaksu samazināšana un peļņa, kā arī vajadzības gadījumā Vācijas, *DB AG* vai labuma guvēja paredzētie vai veiktie korektīvie pasākumi to attiecīgās kompetences ietvaros. Vācijas pienākums sniegt šādus ziņojumus ir noteikts šā lēmuma 4. pantā.

(594) Turklāt Komisija atgādina Vācijai par tās pienākumu iesniegt Komisijai gada ziņojumus saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 131. punktu un ziņot par jebkādu atbalstu, kas piešķirts *DB Cargo* vai tā meitassabiedrībām iekšējā tirgū pārstrukturēšanas periodā, arī par atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar apstiprinātu shēmu atbilstīgi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 129. punktam.

5.4.4. *Pozitīvās un negatīvās ietekmes līdzsvarošana*

(595) Rūpīgi izstrādātam valsts atbalsta pasākumam jānodrošina, lai pasākuma ietekmes kopējais līdzsvars būtu pozitīvs, izvairoties no nelabvēlīga iespaida uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(596) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs Komisija noteica kritērijus, kurus tā pārbauda, novērtējot pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu un nodrošinot, ka attiecīgās saimnieciskās darbības attīstība negatīvi neiespaido tirdzniecības apstākļus tādā mērā, kas ir pretrunā kopīgām interesēm. Kā paskaidrots 5.4.3.1., 5.4.3.2. un 5.4.3.3. apakšiedaļā, pārstrukturēšanas atbalstam ir stimulējoša ietekme, tas ir nepieciešams, piemērots un samērīgs. Turklāt ir ieviestas pietiekamas garantijas, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, tajā skaitā pārredzamība (5.4.3.4. un 5.4.3.6. apakšiedaļa), un atbilstīgi konkurences pasākumi, kas samazina pārstrukturēšanas atbalsta negatīvo ietekmi (5.4.3.4. apakšiedaļa).

(597) Attiecīgi pārstrukturēšanas atbalsta pozitīvā ietekme uz saistītās saimnieciskās darbības attīstību atsver potenciālo negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, kas tādējādi netiek nelabvēlīgi iespaidota tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

## 6. **SECINĀJUMS**

(598) Komisija uzskata, ka Vācija attiecīgo atbalstu ir īstenojusi nelikumīgi, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punkta noteikumus. Tomēr, ņemot vērā iepriekš minētos konstatējumus, Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs paredzētajiem nosacījumiem par saderību ar iekšējo tirgu, ja *DB Cargo* pilnībā īsteno pārstrukturēšanas plānā paredzētos pasākumus un/vai pasākumus, ko apņēmusies nodrošināt Vācija. Atbalsts veicina atsevišķas saimnieciskās darbības attīstību un nelabvēlīgi neietekmē tirdzniecības nosacījumus tiktāl, ka tas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Tāpēc atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

Pasākumi, kas ietver *Deutsche Bahn* grupas iekšējo pakalpojumu sniegšanu *DB Cargo AG*, aizdevumu, ko *Deutsche Bahn Treasury* piešķīra *DB Cargo AG*, daļēju *DB Cargo AG* nodarbināto ierēdņu atalgojuma segšanu un *DB Cargo AG* ikgadējo zaudējumu nodošanu līdz 2021. gada 31. decembrim saskaņā ar 2012. gada 25. oktobrī noslēgto un pēc tam pagarināto peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu starp *Deutsche Bahn AG* un *DB Cargo AG*, nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību (tālāk tekstā – "LESD") 107. panta 1. punkta nozīmē.

*2. pants*

1. *DB Cargo AG* ikgadējo zaudējumu nodošana *Deutsche Bahn AG* laikposmā no 2022. gada 1. janvāra līdz 2024. gada 31. decembrim saskaņā ar 2012. gada 25. oktobrī noslēgto un pēc tam pagarināto peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu starp *Deutsche Bahn AG* un *DB Cargo AG* ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Atbalsts tika sniegts, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē, ievērojot šā lēmuma 3. pantā izklāstītos nosacījumus un šā lēmuma 4. pantā noteiktos pienākumus.

*3. pants*

Vācija nodrošina, ka attiecīgi *DB Cargo AG* vai *Deutsche Bahn AG* pārstrukturēšanas plānā noteiktajos termiņos vai attiecīgā gadījumā vēlākais līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gada 31. decembrī pilnībā īsteno *DB Cargo AG* pārstrukturēšanas plānā iekļautos pasākumus, kā arī saistītos pasākumus, kas ierobežo konkurences izkropļojumus.

*4. pants*

Vācija informē Komisiju par pasākumiem, kas paredzēti vai veikti šā lēmuma izpildei, divu mēnešu laikā no tā paziņošanas.

Pēc tam Vācija reizi sešos mēnešos līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gada 31. decembrī iesniedz Komisijai regulārus ziņojumus par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu. Šajos ziņojumos jo īpaši jānorāda datumi, kad faktiski izmaksāts finansējums, kas piešķirts kā labuma guvēja pašu ieguldījums, jebkāds plānotais turpmākais atbalsts *DB Cargo AG* vai tās meitassabiedrībām, arī saskaņā ar apstiprinātām shēmām, šajā lēmumā izklāstīto nosacījumu izpildes gaita, jebkādas novirzes no pārstrukturēšanas plānā paredzētajām finanšu vai darbības trajektorijām, izmaksu ierobežošana un samazināšana un peļņas pieaugums, kas panākts ar darbības pārstrukturēšanas pasākumiem, kā arī Vācijas vai attiecīgā gadījumā *DB Cargo AG* vai *Deutsche Bahn AG* plānotie vai veiktie korektīvie pasākumi.

*5. pants*

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2024. gada 29. novembrī

*Komisijas vārdā –*
*priekšsēdētājas izpildvietniece*
Margrethe VESTAGER