DECIZIA (UE) 2025/1167 A COMISIEI

din 29 noiembrie 2024

privind ajutorul de stat SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) pus în aplicare de Germania în favoarea DB Cargo

[notificată cu numărul C(2024) 8610]

(Numai versiunea în limba engleză este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia prin care Comisia a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește măsurile identificate în cazul SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([2]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) La 19 aprilie 2018, Comisia a primit o plângere privind un presupus ajutor de stat acordat DB Cargo Aktiengesellschaft (denumită în continuare „DB Cargo") ([3]).

(2) Prin scrisoarea din 31 ianuarie 2022 (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii"), în urma diverselor comunicări din partea reclamantului și a Germaniei descrise în aceasta, în special după ce a transmis plângerea împreună cu o primă solicitare de informații la 20 septembrie 2018, Comisia a informat Germania că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) cu privire la patru măsuri acordate în favoarea DB Cargo.

(3) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 19 august 2022 ([4]). Comisia a invitat autoritățile germane și părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii în termen de o lună.

(4) Autoritățile germane au prezentat Comisiei observațiile lor privind decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 21 aprilie 2022. În plus, Germania a transmis observații și informații suplimentare la 17 mai, 8 iunie, 25 iulie, 28 august, 26 septembrie și 23 octombrie 2023. În 2024, Germania a prezentat informații suplimentare la 13 martie, 10 iunie și 1 iulie.

([1]) Decizia C(2022) 639 final a Comisiei din 31 ianuarie 2022 în cazul SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Germania – Presupuse măsuri de ajutor de stat în favoarea DB Cargo.
([2]) JO C 316, 19.8.2022, p. 20.
([3]) Identitatea reclamantului este confidențială.
([4]) A se vedea nota de subsol 1.

(5) La 19 septembrie 2022, Comisia a primit observații din partea Asociației Europene a Transportului Feroviar de Marfă (ERFA), o organizație europeană care reprezintă interesele societăților private și independente de transport feroviar de marfă, precum și din partea reclamantului. La 18 noiembrie 2022, Comisia a transmis observațiile părților interesate autorităților germane, invitându-le să își prezinte observațiile, iar acestea au formulat observații prin scrisoarea din 18 ianuarie 2023.

(6) Comisia a solicitat informații și clarificări suplimentare din partea Germaniei prin scrisoarea din 26 iulie 2022, la care Germania a răspuns prin scrisoarea din 26 septembrie 2022. Comisia a solicitat informații suplimentare din partea Germaniei prin scrisorile din 1 august și 27 septembrie 2023 (la care Germania a răspuns prin scrisorile din 31 octombrie și 9 noiembrie 2023). De asemenea, Comisia a formulat cereri prin scrisorile din 15 mai, 5 septembrie și 17 noiembrie 2024, la care Germania a răspuns prin scrisorile din 10 iunie, 5 și 27 septembrie, 1, 21, 22, 23 și 25 noiembrie 2024.

(7) Serviciile Comisiei s-au întâlnit cu autoritățile germane, inclusiv la următoarele date din 2023: 24 februarie, 19 aprilie, 12 mai, 30 iunie, 28 iulie, 18 august, 29 august, 21 septembrie, 21 noiembrie și 20 decembrie și la următoarele date în 2024: 13 martie, 30 aprilie, 13 iunie, 5 iulie, 11 iulie, 12 și 19 septembrie și 19 și 25 noiembrie.

(8) Prin scrisoarea din 21 noiembrie 2024, Guvernul Republicii Federale Germania a acceptat în mod excepțional să renunțe la drepturile sale care decurg din articolul 342 din TFUE coroborat cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1/1958 și a fost de acord ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză, în temeiul articolului 297 din tratat.

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. DB Cargo: istoricul, structura și regulile societății

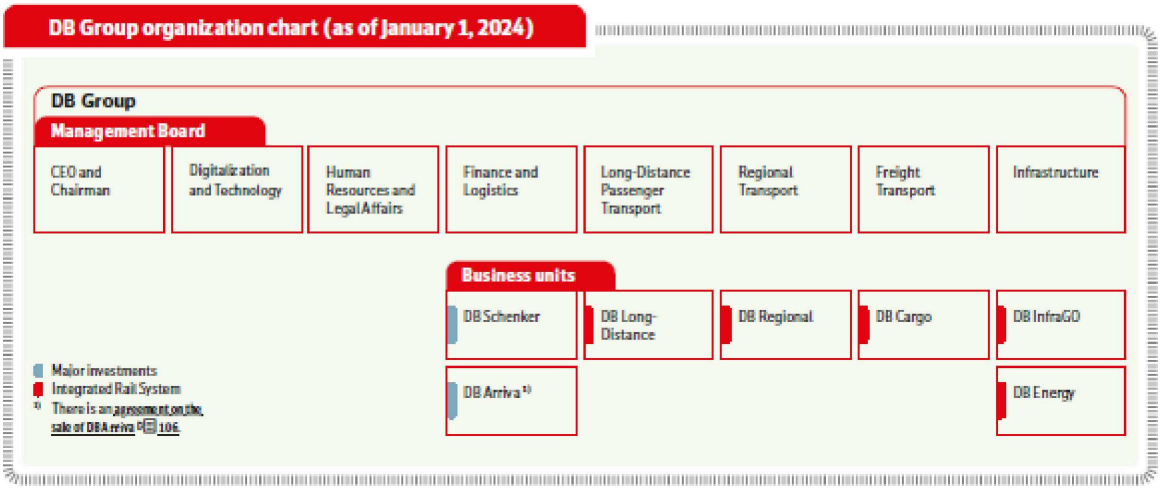
(9) DB Cargo este un operator de servicii de transport feroviar de marfă cu sediul la Mainz, în Germania. Acesta furnizează servicii de transport feroviar de marfă în 17 țări, printre care și state membre. DB Cargo își desfășoară activitatea ea însăși în cadrul pieței interne prin intermediul filialelor naționale, cum ar fi TFG Transfracht GmbH, precum și al filialelor internaționale, inclusiv din alte state membre, cum ar fi DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. sau Transfesa Logistics, S.A. (Spania) (denumite în continuare împreună „grupul DB Cargo") ([5]).

(10) DB Cargo este o filială a Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (denumită în continuare „DB AG"). DB AG este o societate holding și societatea-mamă a mai multor filiale naționale și internaționale, inclusiv DB Cargo (DB AG și toate societățile deținute de DB AG sunt denumite în continuare „grupul DB"). Grupul DB își desfășoară activitatea în domeniul transportului național și internațional de mărfuri și călători, al logisticii și al serviciilor auxiliare în domeniul transportului feroviar. Figura 1 prezintă o imagine simplificată a diferitelor activități ale grupului DB.

([5]) În ceea ce privește măsura 1 (a se vedea secțiunea 39), potrivit informațiilor furnizate de Germania, baza de calcul pentru transferul profitului sau al pierderii este „*Ergebnis nach Steuern*" (profitul după impozitare) al DB Cargo AG. Profitul după impozitare al DB Cargo AG include și profitul după impozitare al filialelor naționale. În afară de DB Cargo AG, sunt luate în considerare următoarele filiale interne:
- 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.

Figura 1

Organizarea comercială a grupului DB



Sursa: raportul anual integrat pe 2023 al Deutsche Bahn.

(11) De la crearea sa în 1994, DB AG a fost deținută integral de statul federal german („Bund”). DB AG controlează, printre alte linii de activitate, activitatea de transport feroviar de marfă a grupului DB. De-a lungul anilor, DB AG a deținut o participație la societatea care desfășura activitatea de transport feroviar de marfă, participație care a variat între 92 % și 100 %; din 2011, DB AG deține 100 % din societatea care desfășoară activitatea de transport feroviar de marfă. Organizarea corporativă și amplasarea activității de transport feroviar de marfă în cadrul structurii grupului DB au suferit modificări de-a lungul timpului.

(12) În perioada care face obiectul investigației (începând cu 1 ianuarie 2012 pentru măsura 1 și începând cu 20 septembrie 2008 pentru măsurile 2-4), astfel cum se descrie în secțiunea 2.3, activitatea de transport feroviar de marfă a DB AG a fost desfășurată de mai multe entități. Pentru facilitarea consultării, cu excepția cazului în care se prevede altfel, termenul „DB Cargo” desemnează entitatea care aparține grupului DB și care desfășoară activitatea de transport feroviar de marfă a grupului respectiv:

(a) de la 1 septembrie 2003 până la 15 februarie 2009, entitatea care desfășoară activitatea de transport feroviar de marfă a fost înregistrată sub denumirea Railion Deutschland AG;

(b) de la 16 februarie 2009 până la 29 octombrie 2012, entitatea care desfășoară activitatea de transport feroviar de marfă a fost înregistrată sub denumirea DB Schenker Rail Deutschland AG;

(c) la 30 octombrie 2012, denumirea societății a fost schimbată în DB Schenker Rail AG;

(d) începând cu 1 martie 2016, activitatea de transport feroviar de marfă este desfășurată sub denumirea DB Cargo.

(13) DB Cargo este o filială directă deținută în proporție de 100 % de DB AG din 2016. Anterior, de la 1 ianuarie 2012, DB Cargo a fost o filială directă a DB Mobility Logistics AG (denumită în continuare „DB ML”). Înainte de 2012, DB Cargo a fost, începând cu anul 2003, o filială indirectă a DB ML. DB ML era deținută direct în proporție de 100 % de DB AG, în timp ce, astfel cum se descrie în considerentul 11, participația la societatea de transport feroviar de marfă era de cel puțin 92 %. Prin urmare, începând din 2011, DB Cargo a fost deținută integral indirect de DB AG, iar înainte de 2011, DB AG deținea o participație indirectă de cel puțin 92 % în cadrul DB Cargo.

(14) Până la 31 decembrie 2015, DB ML a fost responsabilă de diverse servicii oferite de grupul DB, în special de activitățile de transport feroviar (de călători și de marfă) ale grupului DB. DB Cargo (înregistrată ca DB Schenker Rail AG până la 29 februarie 2016) era o filială deținută în proporție de 100 % de DB ML, împreună cu alte filiale, precum cele două filiale de transport feroviar de călători DB Regio AG și DB Fernverkehr AG. La 26 august 2016, DB ML a fuzionat cu DB AG. Ca urmare, DB Cargo, DB Regio AG și DB Fernverkehr AG au devenit filiale directe ale DB AG. Acordul de fuziune între DB AG și DB ML a fost semnat și, ulterior, a fost aprobat de adunările generale ale celor două societăți la 15 iulie 2016. Acordul de fuziune a produs efecte retroactiv de la 1 ianuarie 2016.

(15) DB AG de la înființarea sa în 1994 și DB Cargo din 2009 sunt constituite sub forma *Aktiengesellschaften* („AG”), adică societăți pe acțiuni în temeiul dreptului german al societăților comerciale. Același lucru a fost valabil și pentru DB ML pe durata existenței sale. *Aktiengesellschaften* sunt reglementate în special de Legea germană privind societățile pe acțiuni (*Aktiengesetz* – AktG). În cadrul unei AG, acționarii sunt reprezentați în adunarea generală (*Hauptversammlung*). Adunarea generală alege reprezentanții acționarilor în Consiliul de supraveghere (*Aufsichtsrat*). Reprezentanții angajaților sunt aleși în conformitate cu Legea germană privind participarea lucrătorilor (*Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG). Consiliul de supraveghere alege membrii Consiliului de administrație (*Vorstand*), care răspund de gestionarea AG. Deși membrii Consiliului de administrație sunt aleși de Consiliul de supraveghere, în conformitate cu legislația care reglementează *Aktiengesellschaften*, Consiliul de administrație al *Aktiengesellschaft* este independent de Consiliul de supraveghere, precum și de adunarea generală, în sensul că aceasta nu poate, în principiu, să emită instrucțiuni pentru Consiliul de administrație ([6]).

(16) Table 1 prezintă veniturile grupului DB, precum și veniturile grupului DB Cargo și veniturile individuale ale DB Cargo, pentru perioada care face obiectul investigației.

Tabelul 1

Veniturile grupului DB și ale DB Cargo în perioada 2012-2023 ([7])

(în milioane EUR)

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

Sursa: *rapoartele integrate ale grupului DB și situațiile financiare anuale ale DB Cargo.*

(17) În ceea ce privește procesul decizional din cadrul grupului DB, conform regulamentul de procedură („*Geschäftsordnung*”) al Consiliului de administrație al DB AG, sunt rezervate Consiliului său de administrație deciziile privind planificarea pe termen scurt, precum și planificarea pe termen mediu și obiectivele strategice pe termen lung. În plus, Consiliul de administrație decide și cu privire la emiterea, modificarea și abrogarea orientărilor grupului. În ceea ce privește măsurile specifice, individuale, sunt necesare decizii ale Consiliului de administrație, chiar dacă acestea privesc filiale sau societăți asociate, și pentru ([8]):

(a) demararea și întreruperea domeniilor-cheie de activitate, schimbările fundamentale în organizarea societății, precum și încheierea, modificarea și anularea acordurilor societății ([9]);

(b) înființarea de societăți comerciale; achiziționarea, vânzarea și modificarea participațiilor (inclusiv măsurile de conversie și de capital) cu o valoare de cel puțin 10 milioane EUR, cu excepția măsurilor din cadrul grupului;

(c) achiziționarea, vânzarea, grevarea cu sarcini și alte forme de cedare a bunurilor imobile și a altor drepturi de proprietate cu o valoare de cel puțin 10 milioane EUR, prin care se exclude acordarea de ipoteci asupra terenurilor;

(d) emisiunea de titluri de valoare, contractarea de împrumuturi și acordarea de împrumuturi: neincluzând împrumuturile în afara grupului cu o durată mai mică de un an și acordarea și contractarea de împrumuturi în cadrul grupului;

([6]) Acest lucru rezultă din articolul 76 alineatul (1) din *Aktiengesetz*.

([7]) Cifrele pentru grupul DB și grupul DB Cargo se bazează pe standardele de contabilitate IFRS. În același timp, veniturile individuale ale DB Cargo se bazează pe standardele contabile prevăzute în Codul comercial german *Handelsgesetzbuch* – HGB). Prin urmare, aceste cifre nu sunt pe deplin comparabile.

([8]) Lista măsurilor individuale pentru care este necesară aprobarea Consiliului de administrație nu s-a modificat din 2010; înainte de această versiune pragurile monetare de la literele (b), (c), (e) și (f) fuseseră mai mici.

([9]) „Acordurile societății” („*Unternehmensverträge*”) înseamnă acordurile reglementate de articolul 291 și următoarele din AktG, care includ acordurile privind controlul și acordurile privind transferul profitului.

(e) acceptarea și acordarea de garanții și titluri de valoare în afara activității obișnuite; acceptarea și acordarea de garanții și titluri de valoare în cadrul activității obișnuite cu un volum de cel puțin 10 milioane EUR;

(f) aprobarea proiectelor de investiții, cheltuieli, închiriere și leasing incluse în planificarea corporativă, cu un volum de cel puțin 250 de milioane EUR; aprobarea proiectelor incluse în planificarea corporativă a căror valoare totală/valoare totală previzionată sau cerință de capital propriu depășește planificarea cu cel puțin 10 milioane EUR; aprobarea suplimentară a unor proiecte care nu sunt incluse în planificarea corporativă, cu un volum de cel puțin 10 milioane EUR;

(g) schimbările în ceea ce privește componența Consiliului de administrație, conducerea și alte funcții superioare, în măsura în care acestea aparțin cercului de gestionare a grupului;

(h) numirea și demiterea reprezentanților generali ai societății, precum și acordarea și revocarea împuternicirilor pentru societate.

(18) Conform regulamentului de procedură, deciziile din cadrul Consiliului de administrație al DB AG se adoptă în unanimitate. În cazul în care nu se poate ajunge la un consens, pentru ca decizia să fie valabilă, ea trebuie aprobată cu o majoritate de două treimi dintre membrii care participă la procesul decizional.

(19) În ceea ce privește relațiile cu Consiliul de supraveghere al DB AG, Consiliul de administrație al DB AG prezintă anual Consiliului de supraveghere, în scris, un plan corporativ pe termen scurt și mediu care acoperă toate domeniile-cheie de activitate ale societății.

(20) În plus, unele măsuri individuale, chiar dacă privesc filiale sau societăți asociate, necesită aprobarea Consiliului de supraveghere al DB AG. Conform catalogului tranzacțiilor comerciale care necesită aprobarea Consiliului de supraveghere al DB AG, astfel de măsuri includ în special următoarele ([10]):

(a) inițierea unor noi domenii de activitate semnificative sau abandonarea unor domenii de activitate semnificative existente;

(b) schimbările fundamentale în organizarea societății și a grupului;

(c) modificările în ceea ce privește distribuția activităților Consiliului de administrație și modificările reprezentanților generali ai societății;

(d) înființarea, preluarea sau dizolvarea de societăți și achiziționarea și vânzarea de participații în cadrul unor societăți, inclusiv modificări ale ratei de participație și participarea la o majorare de capital în schimbul aporturilor, în fiecare caz cu excepția tranzacțiilor intragrup, dacă valoarea măsurii individuale depășește 25 de milioane EUR;

(e) măsurile privind societățile din grup și participațiile care au o importanță fundamentală sau prejudiciabilă pentru societate sau grup sau care au implicații financiare semnificative;

(f) achiziționarea, vânzarea și grevarea cu sarcini a bunurilor imobile și a drepturilor de proprietate, precum și alte forme de cedare a acestora, dacă valoarea măsurii individuale depășește 25 de milioane EUR;

(g) emiterea de obligațiuni sau alte împrumuturi cu o durată mai mare de un an, cu excepția împrumuturilor de la filiale sau societăți asociate;

(h) preluarea de garanții și furnizarea de promisiuni de plată a datoriei, precum și alte titluri de valoare în afara activității obișnuite, dacă valoarea măsurii individuale depășește 5 milioane EUR;

(i) acordarea de împrumuturi în afara activității obișnuite, dacă valoarea măsurii individuale depășește 5 milioane EUR, cu excepția împrumuturilor acordate filialelor sau societăților asociate;

([10]) Nu a existat nicio modificare a listei acestor măsuri în diferitele versiuni ale regulamentului de procedură aplicabil între 2008 și data prezentei decizii.

(j) acordurile de cooperare care depășesc domeniul de aplicare al activității obișnuite și care au o importanță esențială pentru întreprindere;

(k) proiectele de investiții care nu au fost deja incluse în planificarea corporativă pe termen scurt și mediu, dacă valoarea lor depășește 10 milioane EUR în cazuri individuale.

(21) Conform statutului DB AG, Consiliul de supraveghere al DB AG este alcătuit din 20 de membri. 10 membri sunt reprezentanți ai acționarilor și 10 sunt reprezentanți ai angajaților. În ceea ce privește cei 10 reprezentanți ai acționarilor, 7 dintre aceștia sunt aleși de adunarea generală, iar guvernul federal are dreptul de a detașa direct 3 membri în Consiliul de supraveghere. Conform regulamentului de procedură pentru Consiliul de supraveghere al DB AG, pentru deciziile Consiliului de supraveghere este necesară majoritatea voturilor exprimate, cu excepția cazului în care legea sau statutul DB AG impune o majoritate diferită. În cazul unui rezultat la egalitate, președintele dispune de două voturi în cadrul unei votări suplimentare cu privire la aceeași chestiune.

(22) Regulamentul de procedură al DB Cargo pentru Consiliul de administrație prevede că Consiliul său de administrație decide în mod colegial cu privire la toate aspectele de importanță fundamentală sau semnificativă pentru societate, precum și cu privire la chestiunile care îi sunt atribuite în vederea adoptării unei decizii comune prin lege, statutul societății sau regulamentul său de procedură. Deciziile se iau în unanimitate sau, în lipsa acesteia, cu majoritate calificată, în aceeași manieră descrisă în considerentul 18 pentru Consiliul de administrație al DB AG. Regulamentul de procedură al Consiliului de administrație al DB Cargo este completat de un catalog obligatoriu de tranzacții comerciale care necesită aprobarea societății-mamă directe a DB Cargo. Este vorba despre următoarele măsuri ([11]):

(a) toate aspectele de importanță fundamentală și semnificativă;

(b) inițierea și abandonarea domeniilor-cheie de activitate, schimbările fundamentale în organizarea societății, precum și încheierea, modificarea și rezilierea acordurilor societății;

(c) înființarea de societăți comerciale;

(d) achiziționarea, vânzarea și modificarea (inclusiv măsurile de conversie și de capital) participațiilor, cu excepția măsurilor (i) în care sunt implicate numai societăți care sunt – direct sau indirect – deținute exclusiv de DB AG sau (ii) al căror obiect este o participație care nu este consolidată integral și a căror valoare este mai mică de 10 milioane EUR;

(e) achiziționarea și vânzarea de operațiuni sau părți de operațiuni, cu excepția măsurilor (i) în care sunt implicate numai societăți care sunt – direct sau indirect – deținute exclusiv de DB AG sau (ii) a căror valoare este mai mică de 10 milioane EUR;

(f) achiziționarea, vânzarea, grevarea cu sarcini și alte forme de cedare a bunurilor imobile și a altor drepturi de proprietate cu o valoare de cel puțin 10 milioane EUR, prin care se exclude acordarea de ipoteci asupra terenurilor;

(g) emisiunea de titluri de valoare, contractarea de împrumuturi și acordarea de împrumuturi, neincluzând împrumuturile în afara grupului cu o durată mai mică de un an sau acordarea și contractarea de împrumuturi pentru DB AG și DB Finance B.V.;

(h) asumarea și acordarea de garanții și titluri de valoare în afara activității obișnuite; asumarea și acordarea de garanții și titluri de valoare în cadrul activității obișnuite cu un volum de cel puțin 10 milioane EUR;

(i) aprobarea proiectelor de investiții, cheltuieli, închiriere și leasing incluse în planificarea corporativă, cu un volum de cel puțin 250 de milioane EUR; aprobarea și lansarea proiectelor incluse în planificarea corporativă a căror valoare totală sau cerință de capital propriu depășește planificarea cu cel puțin 10 milioane EUR; în plus, aprobarea și lansarea unor proiecte care nu sunt incluse în planificarea corporativă, cu un volum de cel puțin 10 milioane EUR;

(j) schimbările în ceea ce privește componența consiliilor de administrație și alte funcții executive.

([11]) La fel ca în cazul măsurilor individuale descrise în considerentul 17, versiunile mai vechi din 2009 și 2011 menționează praguri monetare mai mici. De asemenea, versiunea din 2011 menționează la litera (f) și DB ML, nu doar DB AG și DB Finance B.V.

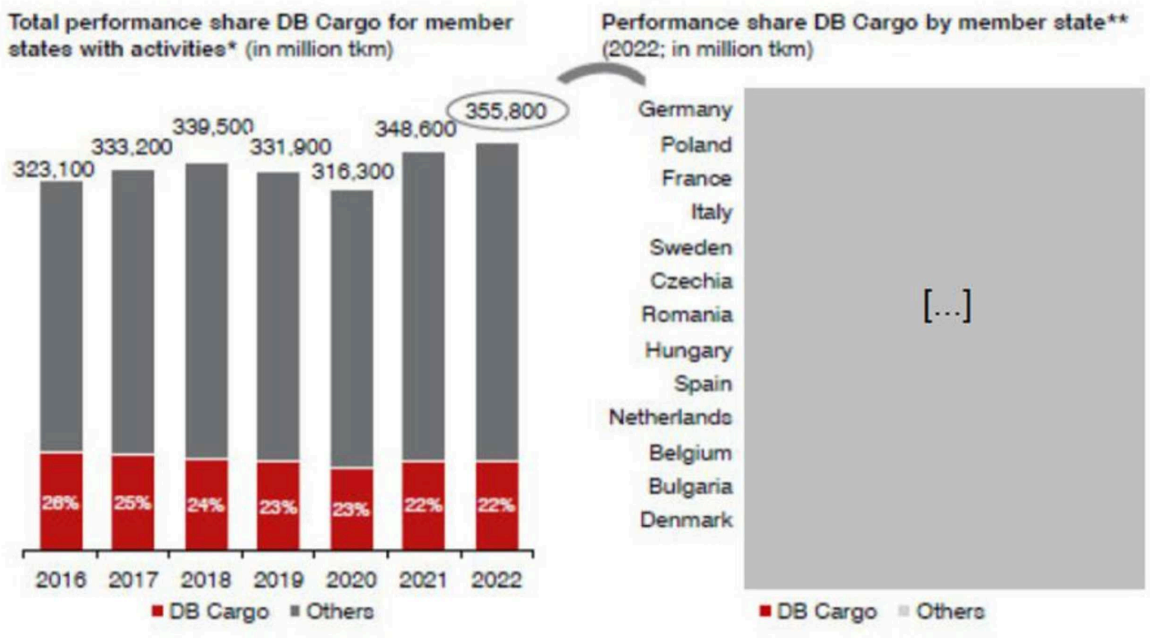
2.2. Activitățile DB Cargo și poziția pe diverse piețe de servicii

(23) Germania precizează că DB Cargo este unul dintre principalii operatori de transport feroviar de marfă din Europa și joacă un rol esențial în transportul de mărfuri în întreaga Uniune. Germania explică faptul că misiunea DB Cargo este de a furniza servicii durabile de transport feroviar de marfă la nivel național și transfrontalier, cu accent pe reducerea emisiilor de dioxid de carbon și pe oferirea de soluții logistice fiabile în diferite industrii.

(24) De asemenea, Germania precizează că DB Cargo operează o rețea vastă în întreaga Europă, care transportă anual milioane de tone de mărfuri, inclusiv materii prime, bunuri industriale și produse de consum, și că DB Cargo își valorifică rețeaua feroviară europeană extinsă pentru a furniza o logistică integrată și transfrontalieră, în conformitate cu obiectivele de durabilitate ale UE. În acest context, Germania explică faptul că DB Cargo își desfășoară activitatea în 13 state membre, cu ponderi în performanța totală a transportului feroviar de marfă (măsurată în tone-kilometru sau tkm) ([12]) de peste [...] % la nivel național în Belgia, Danemarca, Franța, Germania, Țările de Jos și România (tabelul 2). În ansamblu, în 2022, în toate statele membre în care DB Cargo își desfășoară activitatea, DB Cargo a avut o cotă de aproximativ [...] % din sectorul transportului feroviar de marfă. Figura 2 arată cota de piață totală a DB Cargo pe piața internă limitată la statele membre în care își desfășoară activitatea DB Cargo. Figura arată că între 2016 și 2022 DB Cargo a pierdut din cota de piață în ceea ce privește volumul lucrărilor, adică în tone-kilometri.

Figura 2

Cota de piață totală a DB Cargo în statele membre în care DB Cargo își desfășoară activitatea



Sursa: studiul SCI/Verkehr din 6 septembrie 2023, prezentat de Germania, pagina 9.

(25) Germania precizează că, din cauza integrării crescânde a pieței europene a transportului feroviar de marfă, filialele DB Cargo contribuie la facilitarea transportului transfrontalier pentru clienții DB Cargo în Europa și către Asia, întrucât aproximativ [...] % din activitățile de transport feroviar de marfă din 2022 în Germania au fost realizate prin transporturi transfrontaliere.

([12]) „Tonă-kilometru” sau tkm este unitatea de măsură pentru transportul de mărfuri care reprezintă transportul feroviar al unei tone (1 000 de kilograme) de mărfuri pe o distanță de un kilometru. Această unitate (tkm) este esențială pentru evaluarea transportului feroviar de marfă în Uniune, deoarece oferă o măsură standardizată a greutății și a distanței pentru mărfurile transportate pe calea ferată. Acest lucru contribuie la evaluarea performanței operatorilor, la urmărirea modificărilor volumului de marfă și la sprijinirea obiectivelor de durabilitate prin promovarea transportului feroviar ca alternativă cu emisii mai scăzute la transportul rutier. Prin intermediul sistemului de monitorizare a pieței feroviare (*Rail Market Monitoring Scheme* – RMMS), datele referitoare la tkm permit comparații la nivelul pieței interne, orientând politicile și investițiile pentru a spori competitivitatea sectorului feroviar și progresele în direcția atingerii obiectivelor de reducere a emisiilor.

(26) De asemenea, Germania explică faptul că, în Germania, DB Cargo a reprezentat 43 % din totalul activităților de transport feroviar de marfă în 2022, cota DB Cargo scăzând în mod continuu, iar concurenții câștigând cote mai mari în sectorul german de transport feroviar de marfă. Germania precizează că, deși în 2016 DB Cargo deținea încă o cotă de 54 % din traficul feroviar de marfă din Germania, în următorii șapte ani cota sa a scăzut cu 11 puncte procentuale (sau 20 %).

(27) În Danemarca și Țările de Jos, DB Cargo acționează în calitate de operator tradițional (după integrarea altor actori), cu o cotă de piață locală de [...] % și, respectiv, de [...] %.

Tabelul 2

Poziția DB Cargo pe piețele transportului feroviar de marfă din diferite state membre

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	

Sursa: studiul SCI/Verkehr din 6 septembrie 2023, prezentat de Germania, pagina 8.

(28) Germania explică faptul că, în cadrul pieței mai largi a transportului feroviar de marfă, DB Cargo își desfășoară activitatea în trei subsegmente principale: (i) segmentul de transport cu vagoane izolate, (ii) segmentul de transport cu trenuri complete și (iii) segmentul de transport combinat.

(29) În cadrul segmentului de transport cu vagoane izolate (*single-wagon load* – SWL), DB Cargo oferă servicii flexibile de transport de marfă pentru transporturile de dimensiuni reduse. Aceasta colectează vagoane individuale de la mai mulți clienți, le consolidează în trenuri complete la stațiile de triaj și le transportă în întreaga Europă. Acest serviciu este esențial pentru industriile care trebuie să transporte cantități mai mici de mărfuri care nu completează un tren întreg.

(30) În cadrul segmentului de transport cu trenuri complete, DB Cargo oferă trenuri dedicate clienților de volum mare, care permit transportul direct de mărfuri de la un punct la altul fără opriri intermediare. Acest serviciu este ideal pentru mărfurile în vrac, cum ar fi cărbunele, oțelul și produsele chimice, precum și pentru transporturile de containere mari. Trenurile complete ajută industriile să asigure o logistică mai rapidă și mai eficientă din punctul de vedere al costurilor, cu o fiabilitate ridicată pe distanțe lungi.

(31) DB Cargo operează și în transportul combinat, în cadrul căruia mărfurile sunt transportate utilizând mai multe moduri de transport (de exemplu, feroviar, rutier, maritim). În acest model, containerele, cutiile mobile și semiremorcile sunt transportate pe calea ferată pe porțiunea de distanță lungă a călătoriei și apoi transferate în camioane sau nave pentru segmentul final. Acest serviciu sprijină trecerea de la transportul rutier la cel feroviar, reducând emisiile de CO_2 și consolidând soluțiile logistice intermodale în întreaga Europă.

(32) În acest context, Germania susține că sectorul european al transportului feroviar de marfă poate fi considerat, în general, competitiv și că un studiu recent din 2022 comandat de ERFA concluzionează următoarele cu privire la dinamica concurențială din sectorul european al transportului feroviar de marfă: „În prezent, există un nivel ridicat de rivalitate între actorii din sectorul transportului feroviar de marfă. Operațiunile din străinătate ale operatorilor tradiționali și ale concurenților internaționali (foști nou-intrați pe piață) își extind activitățile internaționale, concentrându-se în principal pe serviciile internaționale pe distanțe lungi. În consecință, expeditorii, societățile de expediere și logistică și operatorii intermodali pot alege între mai mulți operatori capabili de transport feroviar de marfă în interiorul unei țări sau de-a lungul coridoarelor internaționale". Germania susține, de asemenea, că același studiu concluzionează și următoarele cu privire la competitivitatea sectorului german de transport feroviar de marfă: „Ca urmare, piața transportului feroviar de călători și de marfă din Germania a devenit foarte competitivă, iar operatorii nou-intrați au creat dificultăți pentru Deutsche Bahn în toate segmentele de activitate. În prezent, concurenții au ajuns să dețină peste 50 % din piața transportului feroviar de marfă din Germania."

(33) În ceea ce privește sectorul german de transport feroviar de marfă, Germania susține că, atunci când a luat în considerare diferitele segmente de activitate ale sectorului transportului feroviar de marfă, conform descrierii de mai sus, DB Cargo era de departe cel mai important furnizor de transport cu vagoane izolate în Germania în 2022, cu aproximativ [...] % din totalul volumelor de transport cu vagoane izolate. Germania susține că lipsa unor concurenți mari în acest segment de activitate poate fi explicată prin faptul că segmentul de transport cu vagoane izolate înregistrează în mod sistematic pierderi de mai mulți ani, prin urmare nu este atractiv pentru nou-intrați fără subvenții.

(34) În acest sens, Germania susține că, deși DB Cargo își va transforma acest segment de activitate pentru a îmbunătăți eficiența și calitatea produselor, începând din 2023, Germania este în curs de creștere a sprijinului de stat pentru transportul cu vagoane izolate.

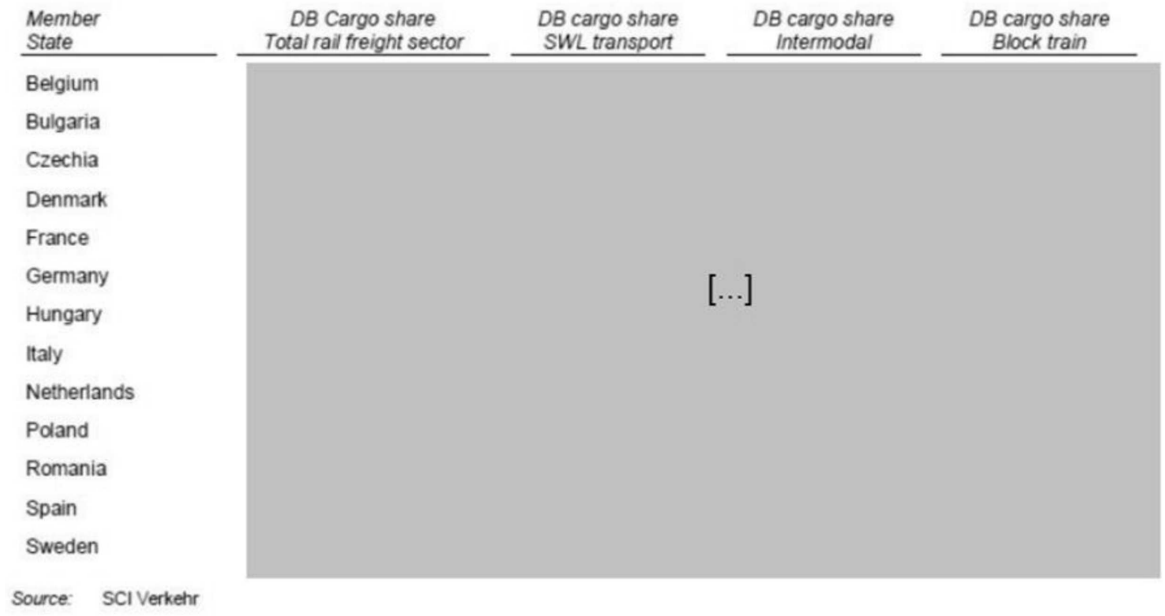
(35) În ceea ce privește transportul combinat, Germania explică, de asemenea, că DB Cargo nu dispune de un sistem integrat de transport și că, deși a avut o cotă de aproximativ [...] % din traficul din Germania în 2022, DB Cargo se confruntă cu o concurență din ce în ce mai puternică și mai diversificată, printre altele din partea Metrans, HUPAC, TX Logistik și SBB Cargo International.

(36) În cadrul segmentului de transport cu trenuri complete, Germania precizează că DB Cargo a avut o cotă între [...] % și [...] % din volumele de transport feroviar de marfă din Germania în 2022, pe care o consideră o cotă de piață modestă având în vedere istoricul DB Cargo ca întreprindere tradițională de transport feroviar de marfă. În acest segment, DB Cargo se confruntă cu o concurență puternică din partea Captrain Deutschland (care face parte din grupul SNCF), a TX Logistik (o firmă de logistică independentă paneuropeană) și a unui număr mare de concurenți mai mici.

(37) Tabelul 3 oferă o imagine de ansamblu a cotei DB Cargo din volumele de transport feroviar de marfă în statele membre în care își desfășoară activitatea (începând cu 2022).

Tabelul 3

Poziția DB Cargo pentru fiecare activitate în diferite state membre



Sursa: comunicarea Germaniei din 31 octombrie 2023, pagina 28.

(38) Germania precizează că, în majoritatea statelor membre relevante, DB Cargo furnizează doar o mică parte din volumul total al transporturilor. În acest sens, Germania subliniază că DB Cargo depășește o cotă de [...] % numai în Danemarca ([13]), Germania și Țările de Jos ([14]) și că, în majoritatea statelor membre, DB Cargo furnizează chiar mai puțin de [...] % din serviciile de transport feroviar de marfă.

2.3. **Măsurile care fac obiectul investigației**

(39) Decizia de inițiere a procedurii a identificat următoarele patru măsuri acordate în favoarea DB Cargo. Acestea sunt descrise în prezenta secțiune ținând seama de clarificările factuale furnizate de Germania și de părțile interesate în cursul procedurii de investigație.

2.3.1. *Compensarea pierderilor anuale ale DB Cargo în baza acordului privind transferul profitului și al pierderilor („măsura 1”)*

(40) DB Cargo și-a transferat pierderile către societatea-mamă pe baza unui acord privind controlul și transferul profitului și al pierderilor, care se aplică de la 1 ianuarie 2012 [denumit în continuare „PLTA” (*profit and loss transfer agreement*) sau „acordul privind transferul profitului și al pierderilor”].

(41) PLTA a fost încheiat la 25 octombrie 2012 între DB Cargo (care se numea la momentul respectiv DB Schenker Rail Deutschland AG) și societatea-mamă a acesteia (la momentul respectiv DB ML, ea însăși deținută în proporție de 100 % de DB AG), în cadrul unui contract care a fost denumit acord privind controlul și transferul profiturilor *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) ([15]). În temeiul PLTA, societatea-mamă a DB Cargo (până în 2016 DB ML și, de la absorbția acesteia în 2016, DB AG) s-a angajat să acopere în mod automat pierderile DB Cargo la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar. În schimb, dacă DB Cargo realizează profituri la sfârșitul unui exercițiu financiar, DB Cargo se angajează să transfere în mod automat profiturile respective societății-mamă.

(42) Întrucât PLTA a fost conceput ca *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, acesta are implicații și pentru gestionarea filialei controlate („*beherrscht*”) de societatea-mamă în temeiul acordului. Potrivit PLTA, DB Cargo a pus gestionarea activităților comerciale ale societății sale sub controlul DB ML. În consecință, Consiliul de administrație al DB ML era îndreptățit să dea instrucțiuni Consiliului de administrație al DB Cargo cu privire la gestionarea activităților comerciale ale societății. Totuși, conducerea și reprezentarea întreprinderii au rămas în sarcina Consiliului de administrație al DB Cargo. În plus, dreptul DB ML de a da instrucțiuni Consiliului de administrație al DB Cargo excludea posibilitatea de a da instrucțiuni Consiliului de administrație al DB Cargo cu privire la modificarea, menținerea sau rezilierea PLTA.

(43) PLTA a creat, de asemenea, o unitate fiscală între DB Cargo și DB AG. Aceasta include atât o unitate fiscală pentru impozitul pe profit, cât și o unitate fiscală în scopuri de TVA. Unitatea pentru impozitul pe profit legată de PLTA permite ca profiturile și pierderile diferitelor societăți din grup să fie compensate între ele în loc să se plătească impozite pe profit pentru fiecare filială în parte. Unitatea fiscală în scopuri de TVA derivă din faptul că PLTA stabilește controlul DB ML (și ulterior al DB AG) asupra DB Cargo. Unitatea fiscală în scopuri de TVA are drept rezultat faptul că fluxurile interne nu sunt supuse TVA-ului.

([13]) În ceea ce privește cota DB Cargo pe piața transportului feroviar de marfă din Danemarca, Germania susține că nu este adecvat ca Danemarca să fie considerată o piață geografică a transportului feroviar de marfă, ci mai degrabă o țară de tranzit și că, în acest context, DB Cargo a preluat operatorul tradițional național în 2001 și furnizează servicii de transport feroviar de marfă pentru a face legătura între Germania, care este cea mai mare economie europeană, și Scandinavia.

([14]) În ceea ce privește cota DB Cargo pe piața transportului feroviar de marfă din Țările de Jos, Germania susține că, la fel ca în cazul Danemarcei, volumul transportului feroviar de marfă din Țările de Jos este relativ scăzut (aproximativ 5 % din volumul Germaniei) și că, la fel ca în Danemarca, DB Cargo a achiziționat operatorul tradițional național în 2001 din motive de tranzit transfrontalier și conectivitate, de exemplu pentru a face legătura între porturile neerlandeze și belgiene și Genova prin Germania și între Marea Nordului și Marea Mediterană prin Belgia și Franța. În consecință, Germania susține că nu este adecvat ca Țările de Jos să fie considerate o piață geografică a transportului feroviar de marfă independentă de sectoarele transportului feroviar de marfă din țările învecinate.

([15]) Un *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* este un tip de acord reglementat de articolele 291 și 293 și următoarele din *Aktiengesetz*. Conform articolului 293 alineatul (1) din AktG, acordurile reglementate de articolul 291 și următoarele intră în vigoare numai cu aprobarea adunării generale. Rezoluția necesită o majoritate de cel puțin trei sferturi din capitalul social reprezentat la adoptarea rezoluției. Statutul poate prevedea o majoritate mai mare a capitalului și alte cerințe.

(44) PLTA a fost semnat între DB ML în calitate de societate-mamă și DB Cargo la 25 octombrie 2012 ([16]). PLTA a fost aprobat de adunările generale ale DB ML și DB Cargo la 26 octombrie 2012. Acordul prevedea aplicarea sa retroactivă începând cu 1 ianuarie 2012 ([17]).

(45) La momentul semnării PLTA de către DB ML și DB Cargo, între ele exista și un acord privind transferul profitului și al pierderilor în vigoare între DB AG și DB ML ([18]). În temeiul acestui acord, DB AG se angaja să acopere în mod automat pierderile DB ML la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar, atât timp cât acordul era în vigoare. În schimb, DB ML se angaja să își transfere automat profiturile către DB AG la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar. Prin urmare, orice impact asupra situației financiare a DB ML ca urmare a PLTA din 2012 între DB ML și DB Cargo putea avea un impact direct asupra bugetului DB AG. Acordul privind transferul profitului și al pierderilor dintre DB AG și DB ML a continuat să fie în vigoare până la fuziunea dintre cele două societăți în anul 2016.

(46) La 26 august 2016, în contextul fuziunii dintre DB AG și DB ML, PLTA încheiat între DB ML și DB Cargo a fost transferat către DB AG. În calitate de nouă societate-mamă, DB AG și-a asumat drepturile și obligațiile DB ML cu privire la DB Cargo. În același timp, acordul privind transferul profitului și al pierderilor încheiat în 2003 între DB AG și DB ML a rămas fără obiect.

(47) Germania susține că, în perioada cuprinsă între 31 decembrie 1999 și transferul PLTA de la DB ML la DB AG în 2016, a existat întotdeauna un lanț de PLTA (cu niveluri diferite de participații secundare) în care DB Cargo era filiala afectată în ultimă instanță, iar DB AG era societatea-mamă afectată în ultimă instanță. Între 1 iunie 1999 și 31 decembrie 1999 a existat un PLTA direct între DB AG și DB Cargo.

(48) Conform clauzelor sale, PLTA a avut o durată inițială de cinci ani (și anume de la 1 ianuarie 2012 până la 31 decembrie 2016), perioadă în care putea fi reziliat numai din motive importante („*wichtige Gründe*"). PLTA prevede că DB ML are, în special, dreptul de a-l rezilia din motive importante în cazul în care încetează să mai dețină majoritatea drepturilor de vot în cadrul DB Cargo.

(49) Germania explică, de asemenea, că autoritățile fiscale germane consideră că numai circumstanțe cu totul excepționale pot justifica rezilierea extraordinară a unui PLTA în cursul perioadei minime de cinci ani. În acest sens, Germania face referire la orientările autorităților fiscale germane privind impozitul pe profit („*Körperschaftsteuerrichtlinien*" – KStR), care prevăd că, în cazul în care un PLTA care nu a fost încă în vigoare timp de cinci ani consecutivi este reziliat prin notificare de reziliere sau de comun acord, acordul rămâne în vigoare pentru anii în care a fost pus în aplicare în scopuri fiscale, dacă rezilierea se bazează pe motive importante. Se poate considera că există motive importante în special în cazul vânzării sau al aportului participației de către societatea-mamă, al fuziunii, al divizării sau al lichidării societății-mamă sau a filialei. În cazul în care, la momentul încheierii acordului, era deja clar că PLTA urma să fie reziliat înainte de sfârșitul primilor cinci ani, nu trebuie să se presupună existența unor motive importante. În cazul în care nu există motive importante, PLTA trebuie considerat ca fiind inoperant din punctul de vedere al dreptului fiscal de la început ([19]).

(50) Potrivit Germaniei, pe baza orientărilor autorităților fiscale germane, numai tranzacțiile care sunt comparabile cu o vânzare sau cu orice alte măsuri fundamentale de restructurare care conduc la o schimbare în ceea ce privește proprietatea și/sau controlul ar fi justificat o reziliere anticipată. În perioada inițială minimă de cinci ani nu au existat evenimente declanșatoare comparabile care să fi justificat rezilierea PLTA. Singurele modificări ale structurii corporative care au avut loc din 1999 până în prezent au implicat doar măsuri de reorganizare internă și, în mod clar, nu puteau fi considerate motive importante.

([16]) Acordul a fost semnat de doi membri ai Consiliului de administrație al DB ML („*Vorstand*") și de doi membri ai Consiliului de administrație al DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) PLTA a fost publicat în registrul comerțului pentru DB Cargo – o cerință pentru valabilitatea acordului – la 18 decembrie 2012.

([18]) Respectivul PLTA a fost încheiat în 2003.

([19]) Formularea inițială din KStR R14.5 alineatul (6): „*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) PLTA prevede că, după durata inițială de cinci ani, acordul se prelungește automat la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar cu încă un an, cu excepția cazului în care una dintre cele două părți decide să îl rezilieze. Pentru rezilierea PLTA, partea respectivă trebuie să transmită un preaviz de trei luni; aceasta înseamnă că, pentru ca rezilierea să intre în vigoare în următorul exercițiu financiar al DB Cargo, partea trebuie să notifice rezilierea PLTA cu cel puțin trei luni înainte de încheierea exercițiului financiar curent al DB Cargo.

(52) La momentul adoptării deciziei de inițiere a procedurii, PLTA era încă în vigoare și nu se preconiza rezilierea acestuia. Cu toate acestea, în cursul procedurii oficiale de investigare, Germania a informat Comisia că PLTA dintre DB AG și DB Cargo a fost reziliat începând de la sfârșitul anului 2024.

(53) De la intrarea în vigoare a actualului PLTA nu au fost transferate profituri de la DB Cargo către DB AG (sau către DB ML înainte de 2016). Pe baza PLTA încheiat în 2012, pierderile DB Cargo au fost acoperite de societatea-mamă (DB ML și, ulterior, DB AG). Întrucât toate pierderile generate au fost transferate, DB Cargo a fost protejată de impactul pierderilor asupra bilanțului său, așadar de orice impact financiar negativ al pierderilor acumulate. Table 4 prezintă evoluția capitalului subscris și a capitalului propriu total al DB Cargo, precum și pierderile anuale generate, conform situației financiare anuale a DB Cargo ([20]), până la 31 decembrie 2023.

Tabelul 4

Capital propriu și pierderi anuale (EBT) ale DB Cargo acoperite de societatea-mamă pe baza PLTA din 2012 până la 31 decembrie 2023

(în milioane EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Capitalul subscris	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Capitalul propriu total	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Pierderile anuale	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Această creștere cu 21 de milioane EUR de la un an la altul corespunde unei majorări a rezervei de capital ca urmare a transferului tuturor acțiunilor din cadrul DB Cargo Logistics GmbH deținute anterior de Schenker AG către DB Cargo AG.

([2]) Capitalul subscris a fost majorat cu 6 000 EUR în legătură cu aportul (*Einlage*) a șase participații (*Beteiligungen*). Valoarea contribuției celor șase participații care depășește majorarea capitalului subscris a fost transferată în rezerva de capital în valoare de 105 milioane EUR.

Sursa: *situațiile financiare ale DB Cargo pentru perioada 2012-2023.*

(54) Baza pentru gestionarea corporativă a DB Cargo este reprezentată de planurile strategice intermediare ale DB Cargo (denumite în continuare „planurile intermediare"). În fiecare an, aceste planuri intermediare sunt finalizate în octombrie și prezentate spre aprobare Consiliului de supraveghere al DB Cargo aproximativ în noiembrie/decembrie. Planurile intermediare ale DB Cargo sunt coordonate anual cu DB AG și devin parte a planificării intermediare la nivel de grup. În plus, măsurile și conceptele incluse în planurile intermediare sunt incluse și în procesul decizional al DB AG (cu excepția cazului în care strategiile au fost deja coordonate separat cu DB AG).

([20]) Întocmită în conformitate cu dispozițiile Codului comercial german (*Handelsgesetzbuch* – HGB) și ale *Aktiengesetz*.

(55) Potrivit Germaniei, pregătirea planurilor anuale intermediare ale DB Cargo face obiectul unui proces amplu, care durează mai multe luni, în care sunt implicate departamentele de strategie și control ale DB Cargo și DB AG. Planificarea volumului și a prețurilor se bazează pe analizele efectuate de institutele oficiale statistică și prognoză economică (de exemplu, Oxford Economics, Eurostat, birourile naționale de statistică) cu privire la piața economică și la evoluțiile concurenței. Aceste statistici sunt luate în considerare împreună cu datele interne, iar datele produse de institutele oficiale de statistică și prognoză economică sunt compilate de către departamentele de strategie ale DB Cargo și DB AG pentru a elabora previziuni privind piața transporturilor pentru transportul de marfă. Ipotezele privind evoluția costurilor entităților naționale sunt reglementate la nivel central pentru toate unitățile operaționale ale DB AG și se bazează pe sursele de date independente menționate mai sus. Principalele categorii de costuri includ, de exemplu, salariile, combustibilul/energia și taxele de acces la calea ferată. În plus, sunt luate în considerare efectele strategiei în curs și ale programelor de eficiență. De asemenea, gestionarea activelor DB Cargo efectuează o planificare detaliată a investițiilor și a proiectelor pentru a se putea realiza planificarea operațională a volumului.

(56) Planurile intermediare se referă la un orizont de planificare de cinci ani, de exemplu planul intermediar prezentat Consiliului de supraveghere al DB Cargo la 9 decembrie 2016 a vizat perioada de planificare 2017-2021. Planurile intermediare au aproximativ 40 de pagini, ajungând până la 159 de pagini (planul intermediar din 2015, care include o secțiune destul de amplă privind proiectul „Zukunft Bahn"). În fiecare an, planurile intermediare conțin (printre altele) rezultatele și proiecțiile financiare pentru următorii cinci ani. În ceea ce privește grupul DB Cargo, precum și DB Cargo, aceste planuri conțin date din contul de profit și pierdere și din bilanț. Pentru alte filiale sunt incluși indicatorii selectați. Principalii indicatori de profitabilitate utilizați sunt marja de câștiguri înainte de dobânzi și impozite (EBIT) și rentabilitatea capitalului angajat (ROCE), pentru care sunt stabilite, de asemenea, niveluri-țintă ([21]). Toate planurile intermediare elaborate în cursul perioadei care face obiectul investigației prognozează cel puțin profitul înainte de impozitare la sfârșitul perioadei de planificare. Table 5 prezintă profitul din exploatare după dobânzi ([22]), marja EBIT și ROCE pentru toate planurile intermediare ([23]) elaborate între 2011 și 2021. Cifrele prezentate în tabelul 5 se referă la DB Cargo AG.

Tabelul 5

Planurile intermediare din 2011-2021

(EBT în milioane EUR)

		Primul an de planificare	Al doilea an de planificare	Al treilea an de planificare	Al patrulea an de planificare	Al cincilea an de planificare
2011	Profitul din exploatare după dobânzi ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	-	-	-	-	-
	Ținta pentru ROCE	-	-	-	-	-

([21]) ROCE este utilizată ca indicator cu un nivel-țintă începând cu planul intermediar din 2015. Înainte de anul respectiv, numai marja EBIT părea să fie utilizată pentru o indicare a performanței-țintă.

([22]) Utilizate în prezenta decizie ca substituent pentru câștigurile înainte de impozitare (EBT) dacă indicatorul EBT nu este inclus în mod explicit în planul intermediar relevant.

([23]) Deși baza de calcul a profiturilor și pierderilor care urmează să fie transferate în temeiul PLTA este valoarea câștigurilor DB Cargo AG (inclusiv filialele naționale) după impozitare („*Ergebnis nach Steuern*"), calculată în conformitate cu principiile contabile ale HGB, planurile intermediare respectă Standardele internaționale de raportare financiară (IFRS). Până la planul intermediar din 2018, previziunile includ doar profitul din exploatare după dobânzi ca rezultat final al previziunilor privind profitul și pierderile.

(EBT în milioane EUR)

		Primul an de planificare	Al doilea an de planificare	Al treilea an de planificare	Al patrulea an de planificare	Al cincilea an de planificare
2012	Profitul din exploatare după dobânzi ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	-	-	-	-	-
	Ținta pentru ROCE	-	-	-	-	-
2013	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	-	-	-	-	-
	Ținta pentru ROCE	-	-	-	-	-
2014	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT					
	ROCE	-	-	-	-	-
	Ținta pentru ROCE	-	-	-	-	-
2015	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	-	-	-	-	[…]
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	-	-	-	-	13,0 %
2016	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT în milioane EUR)

		Primul an de planificare	Al doilea an de planificare	Al treilea an de planificare	Al patrulea an de planificare	Al cincilea an de planificare
2017	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	-	-	-	-	-
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Profitul din exploatare după dobânzi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	-	-	-	-	-
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru marja EBIT	-	-	-	-	-
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ținta pentru ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

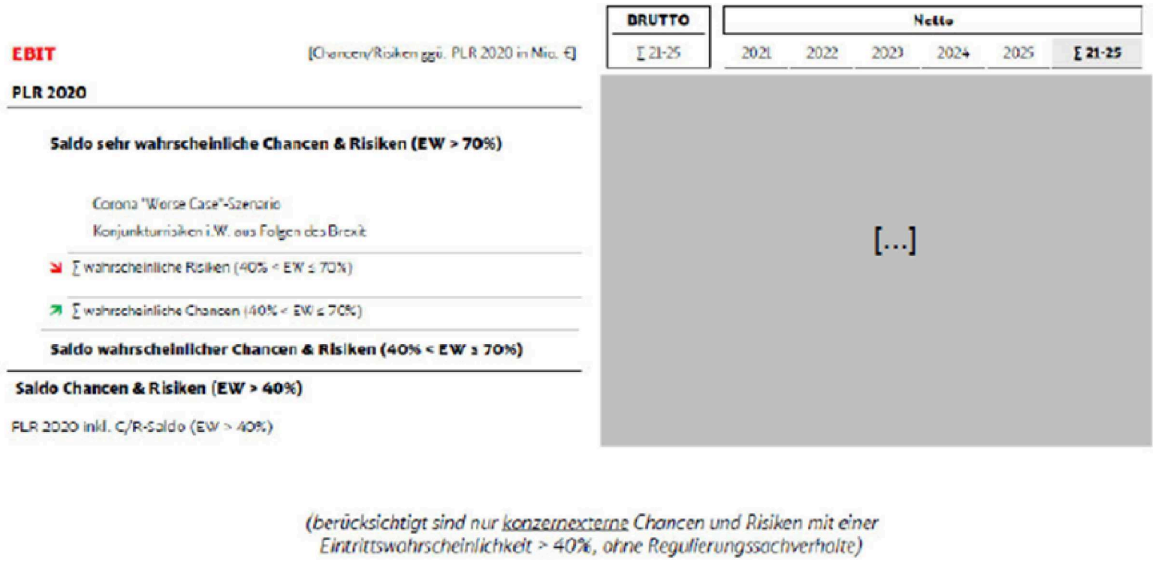
([1]) Planul se referă la profitul din exploatare II („*Betriebsergebnis II*"), pe care Comisia le înțelege ca fiind identice cu veniturile din exploatare după dobânzi.
([2]) În % din venituri.
([3]) Deși ROCE nu este utilizată ca indicator de performanță înainte de 2015, planurile intermediare includ capitalul angajat.
([4]) Profitul din exploatare după dobânzi („*operatives Ergebnis nach Zinsen*").
([5]) Previziunile privind ROCE sunt disponibile numai pentru grupul DB Cargo.
Sursa: planurile intermediare pentru DB Cargo prezentate de Germania

(57) Pe lângă planificarea financiară, planurile intermediare includ analize ample ale evoluțiilor actuale și preconizate ale pieței, inclusiv ale impactului acestora asupra performanței, și, începând din 2016, o descriere și o evaluare a strategiilor și a măsurilor adoptate pentru îmbunătățirea performanței DB Cargo, inclusiv o descriere și o evaluare a măsurilor care urmează să fie adoptate în cadrul DB Cargo în contextul inițiativelor de restructurare de la nivelul grupului DB, cum ar fi „*Zukunft Bahn*” sau „*Starke Schiene*” [căi ferate puternice, cu „Starke Cargo” (un transport de marfă puternic) ca inițiativă complementară specifică pentru DB Cargo]. În plus, în planuri sunt incluse și comparații între planurile intermediare anterioare, cu explicații privind abaterile de la planificarea anterioară.

(58) De asemenea, începând cu planul intermediar din 2015, planurile includ și o previziune a riscurilor și a oportunităților care ar putea avea un impact asupra EBIT și care au o probabilitate de materializare de peste 40 %, dar care nu sunt incluse în scenariul de referință al planificării. În planurile din anii 2017, 2019 și 2020, în această categorie au fost identificate doar riscuri suplimentare. Nu au fost identificate oportunități suplimentare. Aceste riscuri suplimentare pot fi semnificative, după cum reiese în mod clar din planul din 2020 pentru perioada 2021-2025, astfel cum se arată în Figura 3: Riscurile și oportunitățile cuprinse în planul intermediar pentru perioada 2021-2025 ([24]).

Figura 3

Riscurile și oportunitățile cuprinse în planul intermediar pentru perioada 2021-2025



Sursa: *planul intermediar din 2020 prezentat de Germania* ([25])

([24]) În acest caz, riscul major, care nu a fost inclus în scenariul de referință, a fost o creștere redusă a pieței.

([25]) *Traducerea originalului în limba germană*:
Primul rând: brut-Net
Al doilea rând: oportunități/riscuri în raport cu PLR 2020 în milioane EUR
Al patrulea rând: compararea oportunităților și a riscurilor foarte probabile (previziune de > 70 %)
Al cincilea rând: scenariul „nefavorabil” Corona
Al șaselea rând: riscurile ciclului economic într-un sens mai larg ca urmare a Brexitului
Al șaptelea rând: riscuri probabile (40 % < previziune ≤ 70 %)
Al optulea rând: oportunități probabile (40 % < previziune ≤ 70 %)
Al nouălea rând: compararea oportunităților și a riscurilor probabile (40 % < previziune ≤ 70 %)
Al zecelea rând: compararea oportunităților și a riscurilor (previziune > 40 %)
Al unsprezecelea rând: PLR 2020, inclusiv compararea oportunităților/riscurilor (previziune > 40 %)
Paranteze: (au fost incluse doar oportunitățile și riscurile externe grupului cu o previziune de realizare de > 40 %, excluzând cazurile de reglementare).

(59) Pe lângă planurile intermediare, se elaborează, la intervale neregulate, și documente ocazionale privind strategiile de afaceri, de exemplu pentru reuniunile extraordinare ale Consiliului de supraveghere al DB Cargo, cum ar fi reuniunea din ianuarie 2017 privind proiectul Zukunft Bahn și strategiile DB Cargo discutate în cadrul acesteia ([26]). Pentru analizele ad-hoc specializate și rapoartele de piață privind piața transportului de marfă se utilizează furnizori externi specializați, cum ar fi SCI Verkehr. Departamentele interne întocmesc rapoarte detaliate privind traficul.

(60) Potrivit Germaniei, în perioada dintre 2012 până aproximativ în 2019, segmentul de transport cu vagoane izolate (*single-wagon load* – SWL) a fost principalul factor determinant al pierderilor înregistrate de DB Cargo. Începând cu 2019-2020, nu mai este posibil să se realizeze o separare clară a acestor efecte, spre deosebire de perioada anterioară. Tabelul 6 arată că niciunul dintre segmente [SWL, trenuri complete (*block train* – BT), transport combinat (CT)] nu a putut obține profitabilitate în perioada respectivă, care a fost marcată de pandemia de COVID-19. Cu toate acestea, pierderile din segmentul SWL, care au ajuns la aproximativ 30 % din cifra de afaceri a DB Cargo în perioada 2020-2022, au reprezentat mai mult de jumătate din totalul pierderilor din aceeași perioadă.

Tabelul 6

Segmentarea EBIT în perioada 2012-2022

(în milioane EUR)

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

Sursa: comunicarea Germaniei din 9 noiembrie 2023

(61) În 2019, DB AG a comandat un studiu realizat de Oliver Wyman, SCI Verkehr și CK Rail & Logistics cu privire la segmentul SWL (Studie „*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs*" – Analiză strategică a segmentului de transport cu vagoane izolate; „studiul privind segmentul SWL"). Studiul privind segmentul SWL datează din octombrie 2019 și a fost modificat puțin în ianuarie 2020, fără niciun impact asupra concluziilor. Acesta a inclus o descriere și o evaluare a pieței SWL în ansamblu din Germania și din Europa, o descriere și o evaluare a segmentului SWL al DB Cargo, precum și posibile căi de urmat pentru segmentul SWL al DB Cargo.

(62) Căile alternative de urmat identificate în studiul privind segmentul SWL au fost următoarele:

1. dezvoltarea în continuare a segmentului cu ajutor suplimentar și sprijin din partea statului: segmentul SWL ar urma să fie dezvoltat în continuare cu o optimizare specifică a modelului de afaceri și cu un program de creștere și inovare. Performanța transporturilor și acoperirea teritorială ar crește. Funcționarea segmentului SWL ar trebui să fie sprijinită printr-un ajutor specific. Ar urma să fie promovate investițiile în modernizare și, prin urmare, în creșterea pe termen lung a eficienței;

2. dezvoltarea în continuare fără sprijin suplimentar din partea statului: segmentul SWL ar urma să fie dezvoltat astfel încât să sprijine trecerea traficului de marfă de la transportul rutier la cel feroviar. Ar urma să fie pusă în aplicare o optimizare similară a modelului de afaceri (ca și în cazul dezvoltării în continuare cu opțiunea de ajutor și de sprijin din partea statului), precum și un program de creștere și inovare. Totuși, din cauza capacității limitate de investiții ca urmare a lipsei sprijinului guvernamental, investițiile în inovații și creștere ar fi abordate în mod selectiv și amânate;

([26]) În perioada 2009-2015, în contextul „procesului de gestionare strategică" din cadrul grupului DB, diferitele segmente de activitate și-au prezentat strategiile conducerii grupului. Acest proces regulat a fost întrerupt în 2016.

3. axarea pe clienții de bază: în acest scenariu, segmentul SWL ar fi redus pentru a se axa pe un nucleu economic. Scopul abordării axate era de a alinia oferta la „clienții-ancoră” ([27]) cu trafic mare și stabil. Stațiile de transport de marfă care nu pot fi exploatate eficient din punctul de vedere al costurilor („*eigenwirtschaftlich*”) ar urma să fie analizate împreună cu clienții, cu scopul de a obține prețuri care să acopere costurile. În cazul în care nu s-ar găsi o soluție de acoperire a costurilor împreună cu clienții, serviciul către respectiva stație de transport de marfă ar fi întrerupt. Ar urma să fie deservite în mod regulat, fără taxe suplimentare numai stațiile de transport de marfă cu un volum de unul sau mai multe vagoane pe zi lucrătoare.

4. închiderea segmentului: acest scenariu se referă la o retragere ordonată din segmentul SWL.

(63) Studiul privind segmentul SWL a luat în considerare următoarele contribuții ale segmentului SWL la veniturile DB Cargo din 2023 și 2030 în cadrul celor patru scenarii avute în vedere:

Tabelul 7

Contribuția fiecărui scenariu la veniturile DB Cargo în 2023 și 2030

(în milioane EUR)

	Dezvoltare cu sprijin din partea statului	Dezvoltare fără sprijin din partea statului	Axare	Retragere
Anul 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Anul 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: studiul privind segmentul SWL prezentat de Germania.

(64) Cele patru scenarii au fost evaluate pe baza a șase criterii:

1. beneficiile pentru economia națională („*volkswirtschaftlicher Nutzen*”): se evaluează impactul asupra Germaniei ca amplasament industrial;

2. beneficii ecologice („*ökologischer Nutzen*”): se evaluează impactul asupra durabilității transportului de marfă din Germania;

3. poziționarea strategică a DB Cargo („*Strategische Positionierung DB Cargo*”): se evaluează impactul asupra modelului de afaceri al DB Cargo;

4. situația financiară a DB Cargo („*Finanzen DB Cargo*”): se evaluează impactul asupra situației financiare a DB Cargo prin utilizarea unor indicatori-cheie de performanță. Accentul se pune pe efectul segmentului SWL asupra veniturilor DB Cargo și pe măsura în care diferența de venituri poate fi eliminată;

5. personalul DB Cargo personal („*Personal DB Cargo*”): se evaluează impactul asupra situației ocupării forței de muncă. Acest criteriu ia în considerare o „responsabilitate specială”, în calitate de întreprindere deținută de stat, pentru peste 17 000 de angajați în Germania în 2018;

6. sistemul feroviar național și european („*Nationales & Europäisches Bahnsystem*”): un indicator pentru evaluarea impactului asupra sistemului feroviar european este ponderea transportului transfrontalier în cadrul segmentului SWL. În plus, se evaluează cât de flexibil poate fi extinsă rețeaua rezultată în Germania și în Europa pentru a răspunde dinamicii în schimbare a pieței.

(65) Pe baza acestor criterii, studiul privind segmentul SWL a clasat scenariul dezvoltării în continuare a segmentului SWL cu ajutor suplimentar și sprijin de stat ca fiind scenariul cel mai avantajos în general, în timp ce axarea pe clienții-ancoră ar avea cel mai mare efect pozitiv asupra situației financiare a DB Cargo. Figura 4 prezintă matricea concluziilor, astfel cum este descrisă în studiul privind segmentul SWL.

([27]) „Clienții-ancoră” urmau să fie identificați pe baza unor factori cantitativi și calitativi:
Factori cantitativi: veniturile din transportul de marfă, volumul de vagoane, tone-kilometri tarifare;
Factori calitativi: stabilitatea și predictibilitatea traficului, dependența clienților de transportul SWL, disponibilitatea de a plăti, potențialul comercial pe termen lung al clientului.

Figura 4

Evaluarea finală a scenariilor privind segmentul SWL

10. Zusammenfassende Bewertung

Ansätze	Bewertungskriterien: Volkswirtschaftlicher Nutzen	Ökologischer Nutzen	Strategische Positionierung DB Cargo	Finanzen DB Cargo	Personal DB Cargo	Nationales & Europäisches Bahnsystem
Weiterentwicklung MIT Entlastung und Förderung	++	++	+	+	+	+
Weiterentwicklung OHNE Entlastung und Förderung	0	0	+	--	0	0
Fokussierung des EV	0	0	0	++	0	-
Schließung des EV	--	--	--	--	--	--

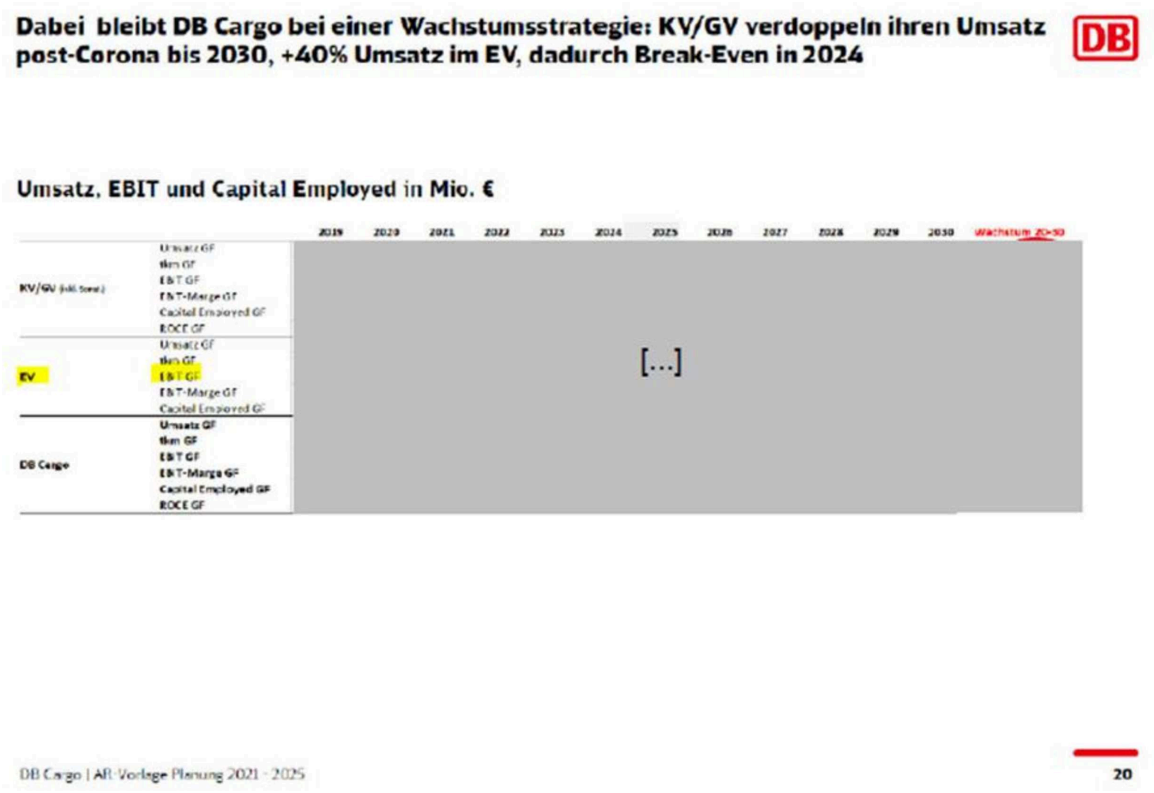
++ = Sehr positive Bewertung + = Positive Bewertung 0 = Neutrale Bewertung
- = Negative Bewertung -- = Sehr negative Bewertung

Sursa: *studiul privind segmentul SWL prezentat de Germania* ([28]).

(66) În 2020, DB Cargo a instalat o nouă echipă de conducere, precum și o nouă strategie de afaceri („Un transport de marfă puternic” – „*Starke Cargo*”). Concluziile studiului privind segmentul SWL nu au fost puse în aplicare în mod direct în strategia generală de afaceri a DB Cargo, dar au constituit o bază importantă pentru crearea strategiei „Starke Cargo”. Noua strategie de afaceri era, în esență, o strategie de creștere și prevedea o strategie pentru segmentul SWL care avea paralele cu opțiunea „dezvoltarea în continuare a segmentului cu ajutor suplimentar și sprijin din partea statului” din studiul privind segmentul SWL. La baza acestei abordări au stat două motive: (i) preconizarea unui sprijin din partea statului ca urmare a voinței politice de a consolida în continuare un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar, (ii) riscurile unor efecte negative asupra rețelei într-un scenariu de reducere a segmentului au fost considerate ridicate. Conform planului intermediar din 2020, segmentul SWL ar continua să înregistreze pierderi din punct de vedere operațional (în ceea ce privește EBIT) pe termen lung (a se vedea figura 5).

Figura 5

Indicatorii DB Cargo cuprinși în planul intermediar din 2020 pentru fiecare segment de activitate



Sursa: *planul intermediar din 2020 prezentat de Germania* ([29]).

(67) La momentul punerii în aplicare a strategiei „Starke Cargo”, era deja în vigoare de la 1 iulie 2018 până la 30 iunie 2023 (ulterior a fost prelungit și după 2023) sprijinul de stat „*Trassenkostenentlastung*” (reducerea taxelor de acces la calea ferată), cu o valoare de 350 de milioane EUR pe an pentru întregul sector ([30]). De asemenea, începând cu planul intermediar din 2020, DB Cargo anticipa, în plus, sprijinul de stat „*Anlagenpreisförderung*” (sprijin pentru compunerea trenurilor), cu o valoare totală de 200 de milioane EUR în perioada 2021-2025 (introducere efectivă în 2020 de către Ministerul Federal al Digitalizării și Transporturilor) ([31]).

([29]) *Traducerea originalului în limba germană* [doar partea evidențiată]:
SWL EBIT GF.

([30]) Aprobat prin Decizia C(2018) 8744 final a Comisiei din 10 decembrie 2018 în cazul SA.51956 – Schemă de ajutoare pentru promovarea transportului feroviar de marfă (JO C 14, 11.1.2019, p. 1), modificat și prelungit prin Decizia C(2023) 9130 final a Comisiei din 19 decembrie 2023 în cazul SA.109540 (2023/N) – Prelungirea și modificarea schemei de ajutoare pentru promovarea transportului feroviar de marfă printr-o finanțare parțială a taxelor de acces la calea ferată (JO C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

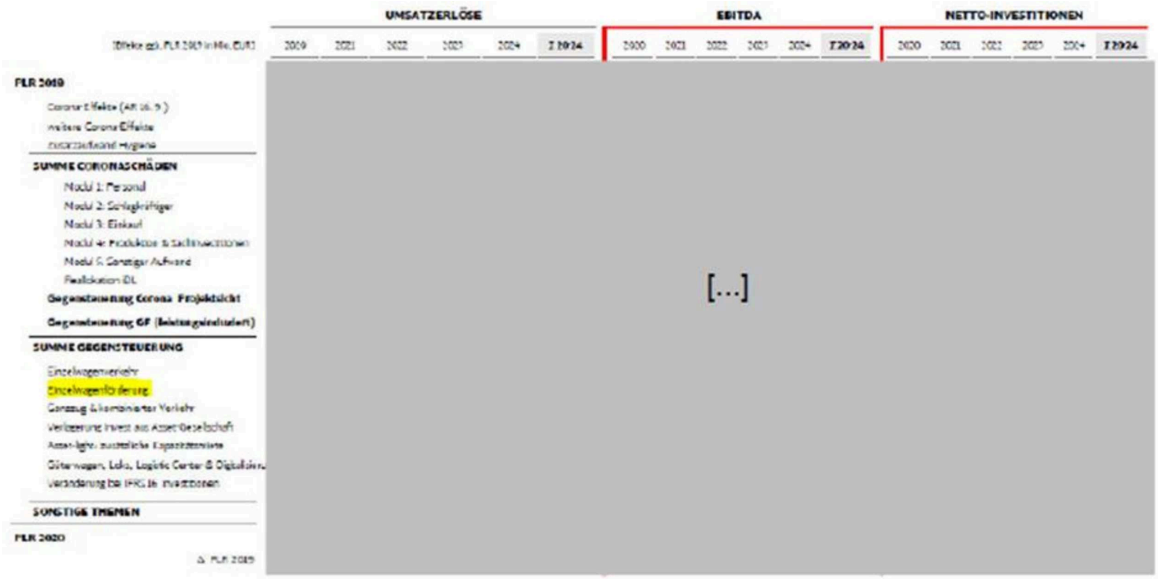
([31]) Aprobat prin Decizia C(2020) 7533 final a Comisiei din 4 noiembrie 2020 în cazul SA.58046 (2020/N) – Sprijin pentru transportul feroviar de marfă (cu vagoane izolate) (JO C 421, 4.12.2020, p. 1).

(68) În mod similar cu planul intermediar din 2020, planurile intermediare din 2021 și 2022 includ și ele ajutor de stat pentru segmentul SWL al DB Cargo, astfel cum se arată în Figura 6: Sprijinul din partea statului pentru segmentul SWL cuprins în planul intermediar din 2020.

(69) Totuși, planurile din 2021 și 2022 nu includ doar sprijin pentru compunerea trenurilor („*Anlagenpreisförderung*” – APS), ci și sprijin suplimentar pentru SWL. În acest sens, planul intermediar din 2022 menționează necesitatea unei sume suplimentare de 198 de milioane EUR în plus față de cele 102 milioane EUR incluse în bugetul federal.

Figura 6

Sprijinul din partea statului pentru segmentul SWL cuprins în planul intermediar din 2020



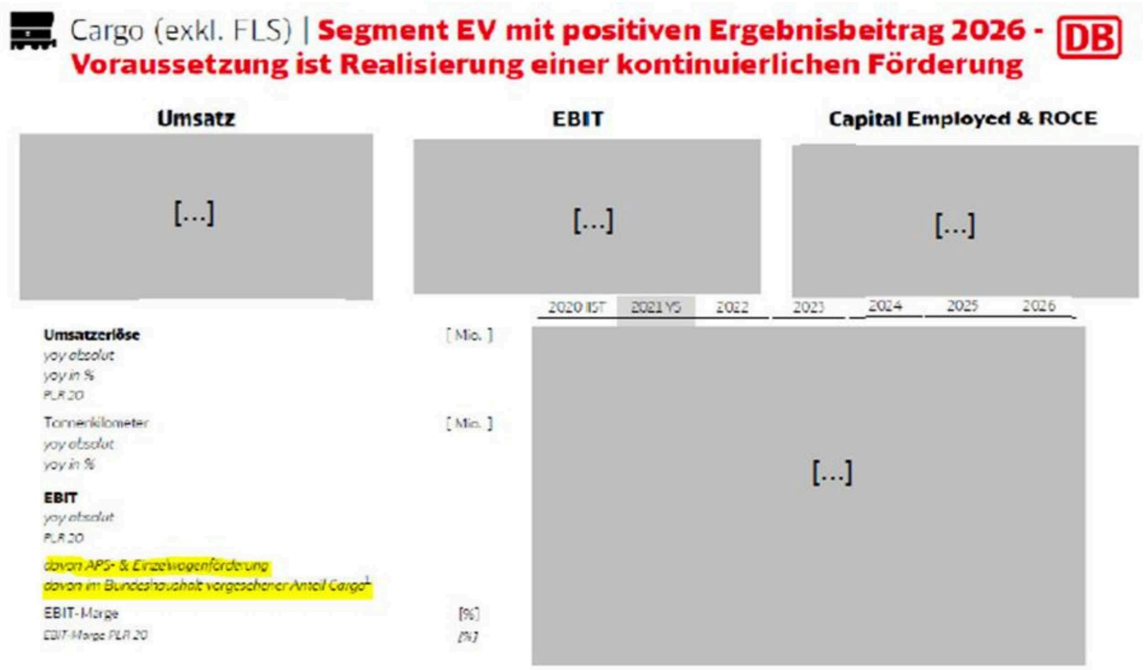
Sursa: *planul intermediar din 2020 al DB Cargo prezentat de Germania* ([32]).

([32]) *Traducerea originalului în limba germană* [doar partea evidențiată]:
Subvenții pentru segmentul SWL.

Figura 7

Sprijinul din partea statului pentru segmentul SWL cuprins în planul intermediar din 2021

[...] [...] [...]

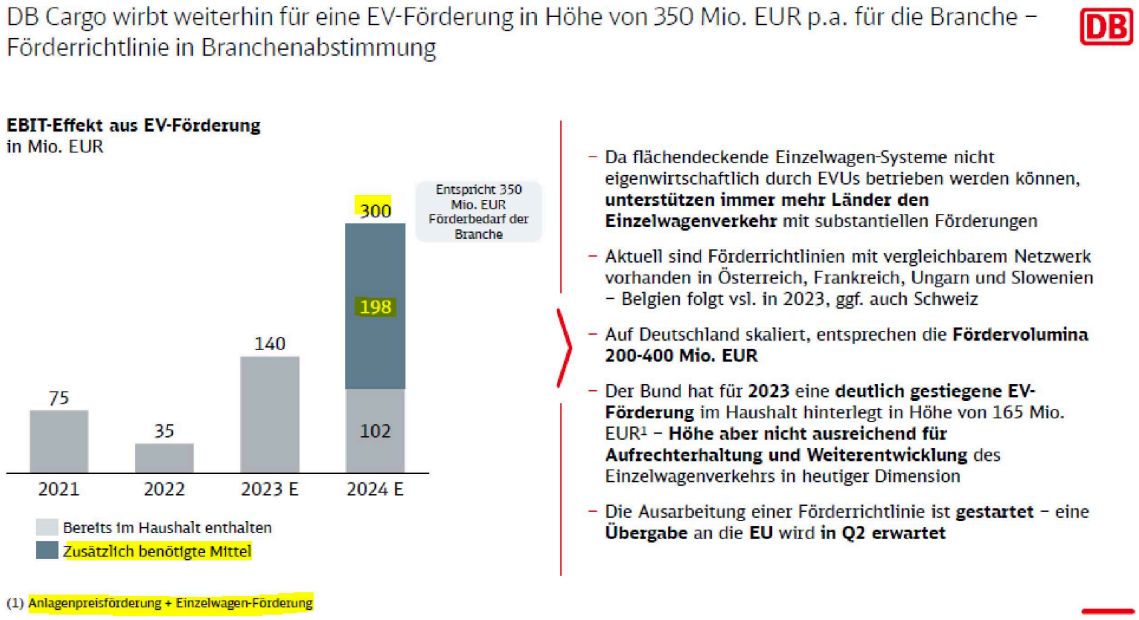


Sursa: *planul intermediar din 2021 al DB Cargo prezentat de Germania* ([33]).

([33]) *Traducerea originalului în limba germană* [doar partea evidențiată]:
Din care sprijin pentru compunerea trenurilor și subvenții pentru segmentul SWL
Din care partea pentru DB Cargo prevăzută în bugetul federal.

Figura 8

Sprijinul din partea statului pentru segmentul SWL cuprins în planul intermediar din 2022



Sursa: *planul intermediar din 2022 al DB Cargo prezentat de Germania* ([34]).

2.3.2. *Stabilirea prețurilor pentru serviciile intragrup („măsura 2”)*

(70) DB AG furnizează diverse servicii și funcții de sprijin societăților din grupul DB, inclusiv DB Cargo, pe baza unor acorduri intragrup.

(71) Comisia a identificat următoarele servicii intragrup furnizate pentru DB Cargo: (i) analiză (analiza volumelor mari de date, previziuni, modele de trafic), (ii) contabilitate, (iii) servicii imobiliare, (iv) servicii informatice, (v) servicii de personal, (vi) formare (considerentul 26 din decizia de inițiere a procedurii).

(72) Costurile serviciilor intragrup sunt impuse DB Cargo pe baza acordurilor intragrup. Totuși, interpretarea Comisiei din decizia de inițiere a procedurii a fost că serviciile intragrup furnizate DB Cargo ar putea să nu se limiteze la serviciile intragrup identificate în considerentul 71: potrivit informațiilor publicate de DB AG [a se vedea, de exemplu, raportul integrat DB AG din 2016 ([35])], costul pentru unele dintre aceste servicii, cum ar fi serviciile de marketing, de resurse umane, de comunicații și juridice, nu a fost transferat către DB Cargo, ci a fost suportat de DB AG (considerentele 27 și 28 din decizia de inițiere a procedurii).

([34]) *Traducerea originalului în limba germană* [doar partea evidențiată]:
Fonduri suplimentare necesare.
(1) sprijin pentru compunerea trenurilor și subvenții pentru segmentul SWL.

([35]) Raportul integrat al DB AG din 2016, p. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (pagină vizitată la 3 decembrie 2021): „Costurile aferente funcțiilor de grup nu sunt transferate unităților operaționale (nu există «taxe de grup»). Pentru a preveni distorsiunile sau cererile arbitrare de plată, costurile serviciilor prestate sunt suportate de societatea holding însăși și nu sunt transferate. Aceasta înseamnă că societățile din grup nu plătesc taxe de grup pentru aceste servicii.”

2.3.3. *Condiții avantajoase pentru finanțarea împrumuturilor de către Trezoreria DB (denumite în continuare „măsura 3”)*

(73) DB Cargo primește împrumuturi pe termen scurt și pe termen lung din partea Trezoreriei DB. Trezoreria DB este unitatea din cadrul DB AG responsabilă de gestionarea numerarului și de finanțarea grupului.

(74) Împrumuturile intragrup în favoarea filialelor DB AG deținute în proporție de 100 %, cum este DB Cargo, nu sunt garantate cu garanții reale, având în vedere că DB AG, în calitate de acționar unic al DB Cargo, funcționează atât ca furnizor de capital propriu, cât și ca creditor. În consecință, DB Cargo a putut să contracteze împrumuturi fără a-și utiliza activele ca garanție.

(75) Germania a recunoscut, de asemenea, existența unor împrumuturi pe termen scurt și a confirmat că, începând din 2013, Trezoreria DB a acordat DB Cargo următoarele împrumuturi pe termen lung în curs de derulare:

Tabelul 8

Împrumuturile pe termen lung în curs de derulare (situația la 24 iunie 2020)

	Valoarea nominală (EUR)	Valoarea reziduală la 20.3.2020 (EUR)	Data semnării	Data începerii	Data încheierii	Rata dobânzii
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: decizia de inițiere a procedurii.

2.3.4. *Acoperirea parțială de către BEV a remunerației funcționarilor publici angajați de DB Cargo („măsura 4”)*

(76) Măsura 4 se referă la acoperirea parțială de către stat a remunerației funcționarilor din sectorul feroviar (și anume funcționarii publici care au lucrat anterior pentru societatea națională de căi ferate, Deutsche Bundesbahn, înainte ca această să fie transformată în societate comercială și să devină DB AG), care este pusă la dispoziție pentru forța de muncă a DB Cargo de către BEV.

(77) În cadrul procesului de liberalizare a sectorului feroviar german ([36]), care a implicat transformarea căilor ferate naționale germane într-o societate constituită ca *Aktiengesellschaften* în 1994 (a se vedea considerentele 11 și 15), Germania a înființat și a finanțat din resurse proprii un Fond federal al căilor ferate *Bundeseisenbahnvermögen* – BEV). Unul dintre obiectivele fondului a fost acela de a prelua funcționarii feroviari angajați anterior de Deutsche Bundesbahn și de a sprijini alocarea acestora către personalul DB AG (și, în cele din urmă, către filialele grupului DB precum DB Cargo), în măsura în care aceștia nu au fost repartizați în altă parte. BEV este angajatorul oficial al funcționarilor din sectorul feroviar și, de asemenea, răspunde de gestionarea pensiilor funcționarilor pensionați și gestionează fondul de asigurări de sănătate al funcționarilor feroviari. Dat fiind că, din punct de vedere juridic, funcționarii publici nu pot fi repartizați pentru a lucra într-o întreprindere privată fără un temei juridic specific, alocarea funcționarilor feroviari de către BEV a fost posibilă prin introducerea în *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland* (Legea fundamentală a Republicii Federale Germania) a articolului 143 litera (a) punctul 1, care a creat temeiul juridic pentru sistemul de repartizare. De asemenea, s-a stabilit că BEV repartizează funcționari feroviari unor întreprinderi private, cum ar fi concurenții DB AG, precum și unor agenții de stat. Aceste repartizări, de o amploare limitată, se bazează exclusiv pe articolul 29 din *Bundesbeamtengesetz* (Legea federală privind funcționarii publici – BBG) ([37]), care impune ca funcționarul relevant să își dea acordul.

(78) Procesul de transformare a căilor ferate germane a fost organizat printr-un act de înființare a Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz* – DBGrG) care, printre altele, stabilește relațiile dintre BEV și DB AG. Regula privind repartizarea funcționarilor feroviari de la BEV la DB AG este prevăzută la articolul 12 din DBGrG. În temeiul articolului 12 alineatele (3) și (3) din DBGrG, funcționarii feroviari repartizați la DB AG își păstrează statutul juridic de funcționari publici. Articolul 12 din DBGrG este completat de articolele 21 și 23 din DBGrG, care creează obligația ca DB AG să ramburseze către BEV costurile lucrătorilor alocați în conformitate cu „*als-ob-Kosten-Prinzip*" (principiul „costurilor echivalente"). În conformitate cu articolul 21 alineatul (1) din DBGrG, DB AG „efectuează plăți către BEV pentru funcționarii care i-au fost repartizați în conformitate cu articolul 12 alineatele (2) și (3) din DBGrG, în cuantum egal cu cheltuielile pe care le suportă sau pe care trebuie să le plătească pentru munca unor lucrători comparabili care ar urma să fie angajați de societate, inclusiv cotele angajatorilor la asigurările sociale obligatorii și la serviciile suplimentare de pensii ocupaționale" ([38]).

(79) Un acord încheiat între BEV și DB AG în temeiul articolului 21 alineatul (8) din DBGrG reglementează detaliile sistemului de rambursare. Costurile care trebuie rambursate se calculează separat pentru fiecare funcționar în parte, se însumează și se rambursează lunar către BEV. DB AG plătește, de asemenea, către BEV proporțional cheltuielile de administrare a personalului. Conform articolului 13 din DBGrG, BEV are competența de a verifica corectitudinea clasificării funcționarilor feroviari repartizați în grupa salarială relevantă, care determină în mare măsură costurile cu personalul care trebuie rambursate. În plus, declarația anuală de rambursare a cheltuielilor cu personalul este întocmită și certificată de un auditor independent.

(80) Alocarea se realizează către DB AG ca grup, nu către una dintre filialele sale. În consecință, rambursarea cheltuielilor cu personalul pentru funcționarii repartizați la DB AG este efectuată de DB AG către BEV. Nu există nicio plată directă a costurilor cu personalul de la DB Cargo către BEV.

([36]) Începând din 1991, Uniunea a elaborat o legislație pentru deschiderea sectorului căilor ferate către concurență, cu scopul de a-l ajuta să recâștige cotă modală de la transportul rutier și aerian. În urma propunerilor succesive ale Comisiei, legiuitorul Uniunii a adoptat patru seturi de acte legislative, cunoscute sub denumirea de patru pachete feroviare (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Al doilea pachet feroviar, compus din diferite acte adoptate în 2004, este considerat esențial pentru liberalizarea serviciilor de transport feroviar de marfă prin deschiderea completă a pieței transportului feroviar de marfă către concurență. În ceea ce privește sectorul transportului feroviar de marfă, data de 1 ianuarie 2007 este considerată data liberalizării totale, deoarece, începând de la acea dată, în temeiul Directivei 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 164, 30.4.2004, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), operatorilor de transport feroviar de marfă titulari ai unei licențe li s-a acordat, în condiții echitabile, acces la infrastructura din toate statele membre în scopul exploatării tuturor tipurilor de servicii de transport feroviar de marfă.

([37]) În conformitate cu această dispoziție, funcționarii statului pot, cu acordul lor, să desfășoare temporar o activitate corespunzătoare îndatoririlor lor în cadrul unui organism public sau al altor organisme, în cazul în care interesul public impune acest lucru.

([38]) Dispozițiile articolului 21 din DBGrG au rămas neschimbate din 1994 în ceea ce privește regula „*als-ob-Kosten*". Modificările minore introduse la articolul 21 din DBGrG în mai 2021 au creat obligația ca DB AG să continue să ramburseze costurile cu personalul chiar dacă un lucrător feroviar repartizat a fost concediat ca urmare a punerii în aplicare a măsurilor de raționalizare.

(81) În situațiile în care BEV atribuie funcționari feroviari altor întreprinderi private decât DB AG, BEV încheie un acord cu întreprinderea feroviară relevantă pentru rambursarea costurilor de punere la dispoziție a personalului. Dispozițiile unor astfel de contracte corespund dispozițiilor articolului 21 din DBGrG, care instituie principiul „*als-ob-Kosten*”.

(82) Măsura 4 se referă doar la rezerva de funcționari feroviari existentă la momentul transformării Deutsche Bundesbahn în 1994; din 1993 nu a mai fost angajat niciun funcționar feroviar nou. Prin urmare, măsura 4 se referă la un grup de funcționari în continuă scădere, care se reduce rapid având în vedere structura de vârstă a grupului respectiv (peste 60 % dintre lucrătorii în cauză se vor pensiona înainte de 2032). În 2023, măsura viza doar aproximativ 8 % din forța de muncă totală a DB Cargo.

2.4. **Motivele pentru inițierea procedurii**

(83) Conform evaluării preliminare a Comisiei prezentată în decizia de inițiere a procedurii, cele patru măsuri care fac obiectul investigației au constituit ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(84) În ceea ce privește *PLTA*, având în vedere durata sa și absența din acordul respectiv a unui plafon pentru acoperirea pierderilor, precum și pierderile continue înregistrate de la încheierea PLTA, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la faptul că acoperirea în continuare de către DB ML și DB AG a pierderilor repetate ale DB Cargo fără să fi luat în considerare rezilierea PLTA pentru a economisi partea rămasă din capital ar fi putut implica un avantaj necuvenit și selectiv pentru DB Cargo în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Având în vedere această îndoială, Comisia a solicitat clarificări suplimentare cu privire la cadrul juridic și la structura corporativă, precum și cu privire la aranjamentele contractuale din cadrul grupului DB AG prin care societatea-mamă absoarbe de-a lungul anilor pierderile DB Cargo. În plus, Comisia a observat că PLTA era imputabil statului german în principal pe baza deținerii în totalitate de către statul german a DB Cargo și a societății-mamă a acesteia, DB AG, ceea ce implica posibilitatea de a numi membri ai consiliilor de supraveghere ale entităților respective, precum și pe baza cerinței statutare de aprobare oficială de către acționar a unui acord privind transferul profitului și al pierderilor. Comisia a recunoscut că DB AG și DB Cargo sunt constituite ca *Aktiengesellschaften* în temeiul dreptului privat, ceea ce înseamnă că adunările generale ale acestor societăți nu pot, în principiu, să emită instrucțiuni către consiliile lor de administrație. Comisia a recunoscut, de asemenea, că Consiliul de supraveghere al DB AG nu era compus în majoritate din reprezentanți guvernamentali. Cu toate acestea, în contextul cazului de față, ținând seama de importanța strategică a activității de transport feroviar de marfă pentru politica guvernului federal în domeniul transporturilor, Comisia nu putea exclude faptul că statul, prin prezența sa în Consiliul de supraveghere al DB AG, ar fi putut influența în mod indirect deciziile Consiliului de administrație.

(85) În ceea ce privește *stabilirea prețurilor serviciilor intragrup*, Comisia a observat în special că, potrivit informațiilor publicate de DB AG, serviciile intragrup către DB Cargo au fost furnizate gratuit sau sub prețurile pieței și că Germania nu a furnizat nicio analiză sau date în sprijinul afirmației sale potrivit căreia aceste servicii au fost furnizate în condiții de concurență deplină. Comisia a observat că, în lipsa unor elemente suficiente care să demonstreze că serviciile intragrup furnizate către DB Cargo pe baza acordurilor cu DB AG au fost conforme cu condițiile normale de piață, nu se poate exclude faptul că aceste servicii au constituit sursa unui avantaj pentru DB Cargo în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Comisia a invitat Germania să ofere informații și elemente de probă suplimentare cu privire la serviciile intragrup furnizate DB Cargo, în special în ceea ce privește termenele și condițiile acordurilor de furnizare a serviciilor către DB Cargo, baza de cost a acestora și alte informații legate de prețul de piață. În plus, Comisia nu a putut exclude faptul că măsura 2 era imputabilă statului german. În acest sens, Comisia a luat în considerare faptul că statul german deținea proprietatea deplină asupra DB Cargo și a societății-mamă a acesteia, DB AG, ceea ce presupune că avea posibilitatea de a lua singur toate deciziile în cadrul adunării generale a DB AG, precum și faptul că decizia DB AG de a furniza servicii intragrup filialelor sale ar putea avea un impact considerabil asupra bugetului DB AG și, prin urmare, asupra intereselor acționarului.

(86) În ceea ce privește *condițiile de finanțare a împrumuturilor acordate de Trezoreria DB*, Comisia a observat în special faptul că Germania nu a furnizat elemente de probă în sprijinul afirmației sale potrivit căreia aceste condiții erau conforme cu condițiile pieței și respectau principiul concurenței depline. Comisia a observat, de asemenea, că afirmația Germaniei nu a luat în considerare faptul că DB Cargo a beneficiat de ratinguri de credit mai bune datorită existenței PLTA în vigoare, deși, în conformitate cu legislația sectorială relevantă a Uniunii, împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate pe verticală pot fi acordate numai ținând seama de profilul de risc individual al entității în cauză. În plus, Comisia a luat în considerare absența oricăror garanții oferite de DB Cargo pentru toate împrumuturile pe termen lung în curs de derulare.

(87) Pe baza acestor elemente, Comisia a constatat că nu se poate exclude posibilitatea ca DB Cargo să fi beneficiat de un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE sub forma unor condiții de finanțare din partea Trezoreriei DB care nu erau conforme cu condițiile pieței. Comisia a invitat Germania și părțile interesate să ofere informații și elemente de probă suplimentare pentru a stabili dacă împrumuturile acordate de Trezoreria DB pentru DB Cargo sunt în conformitate cu condițiile pieței. În plus, Comisia nu a putut exclude faptul că măsura 3 era imputabilă statului german. În acest sens, Comisia a luat în considerare faptul că DB Cargo și societatea-mamă a acesteia, DB AG, erau deținute în totalitate de statul german. Comisia a considerat cu titlu preliminar că organizarea serviciilor de trezorerie și condițiile de stabilire a prețurilor puteau avea un impact considerabil asupra bugetului DB AG. Prin urmare, nu se putea exclude faptul că decizia privind modul și condițiile de finanțare a filialelor avea o importanță fundamentală pentru nivelul cel mai înalt de conducere al grupului DB, precum și pentru acționarul său, statul german.

(88) În ceea ce privește acoperirea parțială de către BEV a remunerației funcționarilor publici, Comisia a observat că Germania nu a furnizat elemente de probă care să arate că costurile pentru angajarea funcționarilor publici suportate de DB Cargo corespundeau într-adevăr prețurilor pieței pentru personalul cu calificări similare. Prin urmare, Comisia nu a putut exclude posibilitatea ca acoperirea de către BEV a anumitor costuri pentru personalul angajat de DB Cargo să constituie un avantaj pentru DB Cargo. Comisia a invitat Germania și părțile interesate să ofere informații și elemente de probă suplimentare cu privire la existența unui avantaj selectiv în legătură cu măsura 4. În plus, în ceea ce privește imputabilitatea măsurii 4 în sarcina statului, Comisia a observat că decizia privind entitatea care suportă costurile de remunerare a funcționarilor publici care sunt repartizați în cadrul DB AG se întemeia pe o dispoziție statutară a DBGrG, aprobată de parlamentul federal, prin urmare era imputabilă statului.

(89) Potrivit evaluării preliminare a Comisiei, cele patru măsuri examinate au implicat resursele Germaniei din cauza deținerii depline a DB Cargo prin intermediul DB AG și din cauza finanțării publice a BEV. De asemenea, Comisia a considerat cu titlu preliminar că toate măsurile în cauză erau de natură să îmbunătățească poziția concurențială a DB Cargo și, prin urmare, să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(90) În ceea ce privește compatibilitatea cu piața internă, Comisia nu a identificat niciun temei pentru compatibilitatea măsurilor în cauză și a observat că Germania nu a prezentat niciun argument care să susțină o constatare a compatibilității acestora. Comisia a invitat Germania și părțile interesate să prezinte puncte de vedere și elemente de probă cu privire la posibila compatibilitate a măsurilor în cauză.

3. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE INTERESATE

3.1. ERFA

(91) În comunicarea sa din 19 septembrie 2022, ERFA explică faptul că transportul feroviar european de marfă este foarte competitiv și că, în ultimii ani, concurenții privați și-au mărit în mod constant cota de piață în Europa, ajungând la 48 % în 2020. Potrivit ERFA, este probabil ca aceștia să continue să își majoreze cota de piață în viitor. ERFA susține că sprijină obiectivul Comisiei de a se asigura că concurența pe piața transportului feroviar de marfă nu este perturbată prin ajutoare de stat. În acest sens, ERFA susține că pierderile care sunt preluate în mod automat de societățile holding ar trebui să fie considerate ajutor de stat. ERFA subliniază importanța unei structuri clare de guvernanță a întreprinderilor feroviare deținute de stat și susține că pierderile de lungă durată ale DB Cargo din ultimii ani, care au fost acoperite în mod sistematic de DB AG, dau impresia că structura de guvernanță în acest caz nu este clară. Potrivit ERFA, orice incertitudine în această privință elimină necesitatea ca întreprinderile feroviare deținute de stat să funcționeze în condiții normale de piață, denaturând astfel concurența. În plus, ERFA solicită transparență în privința costurilor serviciilor în cazurile în care o întreprindere feroviară deținută de stat primește servicii intracomunitare de la societatea holding sau de la o societate-soră sau atunci când primește finanțare de la o societate holding. ERFA susține, în esență, că orice finanțare acordată trebuie să reflecte condițiile normale de piață pentru accesul la finanțare, pentru a se evita subvenționarea încrucișată, care ar discrimina concurenții.

(92) ERFA susține, de asemenea, că ajutoarele legitime, cum ar fi ajutoarele pentru traficul SWL sau pentru transportul intermodal, nu trebuie utilizate ca mijloc de finanțare a întreprinderilor de stat aflate în dificultate. De asemenea, ERFA susține că un astfel de ajutor de stat menit să stimuleze un transfer modal trebuie să reflecte costurile operaționale reale ale serviciului și să aibă un domeniu de aplicare limitat, astfel încât să nu se afle în concurență directă cu alte segmente de piață, cum ar fi traficul cu trenuri complete. ERFA susține că un astfel de ajutor de stat nu trebuie utilizat nici pentru a practica prețuri de dumping cu scopul de a prelua piața nou-intraților pe piață. ERFA susține că societățile deținute de stat care beneficiază de sprijin public pentru anumite activități, cum ar fi segmentul SWL, ar trebui să asigure separarea conturilor și a organizării de alte activități – în special de cele care funcționează în concurență cu operatori privați și independenți. ERFA susține că ajutoarele de stat excesive pentru activitățile pe care le domină întreprinderile feroviare deținute de stat, precum segmentul SWL, denaturează concurența.

3.2. **Reclamantul**

(93) În comunicarea sa din 19 septembrie 2022, reclamantul salută evaluarea preliminară a Comisiei potrivit căreia cele patru măsuri în cauză ar putea constitui ajutor de stat și ar exista o îndoială cu privire la compatibilitatea acestora. Reclamantul regretă că Germania nu a suspendat efectiv punerea în aplicare a acestor măsuri, astfel cum impune jurisprudența constantă.

(94) Reclamantul susține că toate măsurile în cauză, enumerate în considerentul 14 din decizia de inițiere a procedurii, constituie ajutor de stat.

(95) În primul rând, reclamantul susține că toate măsurile în cauză implică resurse de stat. În special, plângerea susține, cu privire la măsurile 1, 2 și 3, că Germania este unicul proprietar al DB AG și controlează voturile aferente acțiunilor, prin urmare DB AG trebuie considerată o întreprindere publică în sensul Directivei 2006/111/CE a Comisiei ([39]). În calitate de acționar unic, Germania este în măsură să direcționeze utilizarea resurselor DB AG, ceea ce este suficient pentru a le califica drept resurse de stat. În plus, reclamantul susține că faptul că aceste măsuri ar fi finanțate din profiturile întreprinderilor generate în cadrul grupului DB, astfel cum susține Germania, nu este dovedit și, în orice caz, este irelevant. În ceea ce privește măsura 4, reclamantul susține că măsura respectivă este finanțată de BEV, care este o entitate de stat și ale cărei resurse sunt resurse de stat.

(96) În al doilea rând, reclamantul susține că măsurile în cauză sunt imputabile statului german. Reclamantul observă că DB AG este o întreprindere publică și că o măsură este imputabilă statului în cazul în care se poate considera că autoritățile publice au fost implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea măsurii. Reclamantul reamintește că posibilitatea de a imputa statului o anumită măsură poate fi dedusă dintr-un set de indicatori care decurg din împrejurările cazului și din contextul în care a fost luată măsura, printre care indicatori care arată că este puțin probabil ca autoritățile publice să nu fi fost implicate în adoptarea măsurii. De asemenea, reclamantul susține următoarele:

(a) în ceea ce privește măsura 1, statul german a încurajat în mod specific DB AG să adopte PLTA pe care îl aprobase, în calitatea sa de acționar unic al DB AG. Există elemente de probă directe ale implicării statului în această decizie. PLTA nu ar putea produce efecte fără aprobarea acționarului DB AG. Faptul că, astfel cum susține Germania, aprobarea sa ar fi pur formală nu este relevant din perspectiva jurisprudenței ([40]). Indiferent de modul în care poate fi exercitată competența statului în calitate de acționar, guvernul german ar fi putut bloca adoptarea PLTA dacă nu i-ar fi convenit. În plus, transferul profitului și pierderilor are loc anual și este aprobat de Consiliul de supraveghere al DB AG, care reprezintă în majoritate participația statului;

([39]) Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Prin analogie, Hotărârea Curții de Justiție din 2 februarie 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Comisia, cauzele 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punctele 34 și 36.

(b) în ceea ce privește măsurile 2 și 3, reclamantul observă că, deși măsurile respective nu au fost adoptate în mod direct de stat, ca în cazul PLTA, există un set de indicatori care decurg din împrejurările cazului și din contextul în care au fost luate măsurile și care demonstrează implicarea statului sau improbabilitatea ca acesta să nu fi fost implicat. Acești indicatori, care sunt relevanți și pentru evaluarea posibilității ca măsura 1 să fie imputabilă statului, sunt următorii:

1. contrar afirmațiilor sale, Germania controlează DB Cargo și alte societăți care aparțin grupului DB. Acest control rezultă din deținerea DB Cargo în proprietate totală și este consolidat prin acordul privind transferul profitului și al pierderilor în vigoare între DB Cargo și DB AG, prin care prima subordonează administrarea societății sale celei din urmă. Acest lucru este confirmat și de obligația statutară a statului german de a exercita o influență adecvată asupra societăților în care deține participații, inclusiv în mod indirect, în cazul în care participația are o importanță politică sau financiară deosebită pentru Germania ([41]);

2. contrar afirmațiilor sale, Germania controlează activitățile DB AG, întrucât statul desemnează jumătate dintre membrii Consiliului de supraveghere al DB AG, care, la rândul său, numește Consiliul de administrație, ceea ce creează un lanț de influență care reflectă participația de 100 % a statului și influența sa dominantă. Membrii Consiliului de supraveghere sunt scutiți de obligația generală de confidențialitate, aplicabilă societăților pe acțiuni, în rapoartele pe care le prezintă statului ([42]) și trebuie să țină seama de interesele speciale ale Germaniei în exercitarea atribuțiilor lor ([43]);

3. afirmațiile Germaniei potrivit cărora măsurile 2 și 3 sunt decizii de gestionare a activității care nu implică acționarul DB AG (nici direct prin intermediul adunării generale, nici prin intermediul Consiliului de supraveghere) nu sunt credibile, având în vedere impactul lor financiar potențial asupra bugetului DB AG. Într-adevăr, în conformitate cu dispozițiile PCGK ([44]), tranzacțiile de importanță fundamentală și alte decizii ale Consiliului de administrație care au un impact major asupra activităților comerciale și asupra activelor, a situației financiare sau a veniturilor societății necesită autorizarea Consiliului de supraveghere;

4. interesul statului german de a primi dividende de la grupul DB indică faptul că statul trebuie să fi fost implicat în măsurile 2 și 3;

5. contrar afirmațiilor Germaniei, DB AG nu este doar o societate de drept privat care beneficiază de cel mai înalt grad de libertate și independență față de acționarii săi. Dimpotrivă, în temeiul dispozițiilor relevante ale BHO și PCGK, statul are obligația de a-și exercita în mod activ influența asupra DB AG pentru a asigura interesul public. În plus, PCGK impune societăților în care statul german deține o participație mai multe obligații specifice care depășesc ceea ce ar putea fi de așteptat din partea unei societăți private (inclusiv să acționeze într-un mod responsabil și solid din punct de vedere etic, să utilizeze resursele societății în mod economic și durabil, respectând legislația Uniunii privind ajutoarele de stat). Ca ultim aspect, DB AG beneficiază de un sprijin continuu și necondiționat din partea statului, prin urmare nu își exercită activitățile în condiții normale de concurență cu operatorii privați, ceea ce constituie un indiciu suplimentar al influenței statului;

(c) în ceea ce privește măsura 4, reclamantul susține că aceasta decurge din dispozițiile statutare ale DBGrG, prin urmare este imputabilă statului.

([41]) Articolul 65 alineatul (1) punctul 3 din *Bundeshaushaltsordnung* (Reglementările bugetare federale – BHO) și articolele 15 și 19 din *Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes* (Codexul guvernanței corporative publice – PCGK), p. 34 și 35.

([42]) Articolul 394 din *Aktiengesetz*.

([43]) Articolul 65 alineatul (1) punctul 3 din BHO și articolele 15 și 19 din PCGK.

([44]) Articolul 16 din PCGK.

(97) În al treilea rând, reclamantul susține că măsurile în cauză conferă un avantaj economic societății DB Cargo. Reclamantul susține în special următoarele:

(a) în ceea ce privește măsura 1, Germania nu a furnizat nicio informație sau element de probă relevant care să demonstreze că a acționat mai degrabă în calitatea sa de acționar al DB AG decât în calitate de autoritate publică și că, în consecință, criteriul operatorului economic privat în economia de piață (denumit în continuare „OEP") nu este aplicabil. În cazul în care Comisia consideră că criteriul este aplicabil, reclamantul susține că nu există suficiente elemente care să demonstreze că un operator privat, aflat într-o situație cât mai apropiată de cea a DB AG, ar încheia efectiv un PLTA cu o filială precum DB Cargo și în condițiile aplicabile. În acest sens, reclamantul atrage atenția asupra pierderilor continue înregistrate de DB Cargo în cadrul PLTA în vigoare între 1999 și 2012 și asupra faptului că, în pofida acestor pierderi, în 2012 a fost încheiat un nou PLTA, care era un acord necondiționat fără limitări în ceea ce privește domeniul de aplicare și cuantumul și care a fost apoi reînnoit în mod automat în 2016 și în 2018. De asemenea, reclamantul observă că, pe baza datelor de piață disponibile în 2012 și având în vedere acoperirea pierderilor anuale, nu a existat nicio perspectivă de a obține profit. În cele din urmă, reclamantul subliniază faptul că PLTA a fost adoptat și menținut în vigoare, deși Germania dispunea de marja de apreciere necesară pentru a nu încheia un astfel de acord în primul rând și pentru a-l rezilia în orice moment. În plus, reclamantul observă că, susținând, în contextul măsurii 3, că DB AG și DB Cargo au același rating de credit datorită existenței PLTA, Germania a recunoscut efectul pozitiv al PLTA asupra ratingului DB Cargo, prin urmare a recunoscut că PLTA conferă un avantaj societății DB Cargo;

(b) în ceea ce privește măsura 2, afirmația Germaniei potrivit căreia serviciile intragrup sunt furnizate în condiții de concurență deplină nu este susținută de nicio analiză economică și, de fapt, este contrazisă de informații publicate oficial;

(c) în ceea ce privește măsura 3, afirmația Germaniei potrivit căreia împrumuturile acordate de Trezoreria DB în favoarea DB Cargo se bazează pe condiții normale de piață nu este susținută de niciun element de probă. Această afirmație este, de fapt, contrazisă de rapoartele integrate ale DB AG, accesibile publicului, din care rezultă că împrumuturile în cauză nu urmăreau să genereze profit pentru DB AG. În plus, datorită existenței PLTA, DB Cargo este inclusă în aceleași grupuri de calitate a creditului de către agențiile de rating, prin urmare beneficiază de un rating de credit majorat;

(d) în ceea ce privește măsura 4, costurile suplimentare suportate de DB Cargo pentru angajarea de funcționari publici în comparație cu costurile angajaților din sectorul privat nu constituie o sarcină anormală pentru DB Cargo care să poată fi compensată de stat fără a constitui ajutor de stat. Astfel de costuri suplimentare nu constituie compensarea costurilor unei derogări anterioare de la sistemul general (dublă derogare), iar măsura nu constituie o compensație pentru un SIEG în conformitate cu criteriile *Altmark*. Prin urmare, intervențiile BEV conferă un avantaj societății DB Cargo.

4. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE GERMANIA

4.1. Observații preliminare generale

(98) Germania susține că Comisia nu și-a îndeplinit sarcina probei referitoare la demonstrarea existenței ajutorului și nu a identificat în mod clar îndoieli cu privire la compatibilitatea celor patru măsuri în cauză cu piața internă.

(99) Germania precizează, de asemenea, că dinamica concurențială de pe piața germană a transportului feroviar de marfă este suficientă pentru a invalida afirmația reclamantului potrivit căreia piața este caracterizată de denaturări ale concurenței care rezultă din presupusa intervenție a statului în favoarea DB Cargo. Germania subliniază în special faptul că concurenții DB Cargo și-au crescut constant cota de piață în Germania, de la 29 % în 2012 la 57 % în 2022. În schimb, în alte state membre, cota de piață a concurenților este mult mai mică: 54 % în Italia, 51 % în Suedia, 50 % în Polonia, 32 % în Austria, 31 % în Elveția și 30 % în Belgia ([45]).

([45]) Datele furnizate de Germania provin din cel de al 9-lea raport anual de monitorizare a pieței IRG-Rail, al 9-lea document de lucru privind monitorizarea pieței anuale a IRG-Rail datând din aprilie 2021.

(100) Germania precizează că urmărește creșterea cotei de piață a transportului feroviar în ansamblul transportului de mărfuri, în special în vederea decarbonizării transporturilor. În acest sens, au fost puse în aplicare mai multe măsuri de sprijin orizontale pentru întreprinderile de transport feroviar de marfă. Potrivit Germaniei, inițierea procedurilor oficiale creează incertitudine pentru întregul sector al transportului feroviar de marfă, subminând obiectivele decarbonizării și ale tranziției verzi.

4.1.1. *Observații cu privire la măsurile în cauză*

(101) Germania susține că niciuna dintre măsurile enumerate în decizia de inițiere a procedurii nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(102) În ceea ce privește măsurile 1-3, Germania susține că evaluarea din decizia de inițiere a procedurii nu este în conformitate cu conceptul de unitate economică unică.

(103) Germania susține că toate societățile care aparțin unui grup trebuie tratate ca o singură întreprindere în scopul aplicării normelor UE în materie de concurență ([46]). În cazul în care o societate-mamă (în cazul de față DB AG) exercită controlul asupra filialelor sale deținute în întregime (în cazul de față DB Cargo) ([47]), întregul grup trebuie calificat drept o unitate economică, prin urmare drept o singură întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE ([48]). În acest sens, Germania face referire și la exceptarea de la aplicarea articolelor 101 și 102 din TFUE a acordurilor care restrâng concurența dintre societățile-mamă și filiale ([49]). În plus, Germania face referire la definiția întreprinderilor afiliate prevăzută la articolul 3 alineatul (3) primul paragraf din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei ([50]) și la articolul 2 alineatul (2) și în considerentul 4 din Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei ([51]).

(104) În plus, Germania susține că niciun precedent nu sprijină abordarea Comisiei de a examina tranzacțiile pur intragrup în temeiul legislației privind ajutoarele de stat și că subvenționarea încrucișată ilegală din cadrul întreprinderilor feroviare integrate este exclusă în mod efectiv de cerințele de reglementare sectoriale ale Uniunii [în special de Directivele 2012/34/UE ([52]) și (UE) 2016/2370 ([53])] și de transpunerea acestora în legislația națională.

(105) În plus, Germania susține că argumentul Comisiei este contrar principiului neutralității prevăzut la articolul 345 din TFUE. Motivul constă în faptul că întreprinderile private sunt libere să își conceapă relațiile de performanță intragrup și nu trebuie să respecte limitele stabilite în decizia de inițiere a procedurii. Dacă, în viitor, Comisia ar evalua toate acordurile și tranzacțiile intragrup (numai) în cazul întreprinderilor publice din perspectiva dreptului ajutoarelor de stat și – astfel cum s-a întâmplat în cazul de față – sub rezerva unei suspiciuni generale și a unei obligații de justificare, acest lucru ar constitui un dezavantaj grav pentru întreprinderile aflate în proprietate publică.

([46]) De exemplu, Hotărârea Tribunalului din 14 octombrie 2004, T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Comisia, ECLI:EU:T:2004:304, punctul 50.

([47]) Hotărârea Curții de Justiție din 10 septembrie 2009, Akzo Nobel și alții/Comisia, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Hotărârea Curții de Justiție din 14 noiembrie 1984, Intermills/Comisia, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, punctul 9 și următoarele.

([49]) Hotărârea Curții de Justiție din 24 octombrie 1996, Viho/Comisia, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, punctul 16; Hotărârea Curții de Justiție din 16 octombrie 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisia, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, punctul 26 și următoarele; Hotărârea Curții de Justiție din 25 octombrie 1983, AEG/ Comisia, C107/82, ECLI:EU:C:1983:293, punctul 47 și următoarele.

([50]) Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18 decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ajutoarelor *de minimis* (JO L 352, 24.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Considerentul 4 prevede că „[î]n sensul normelor de concurență prevăzute în tratat, prin «întreprindere» se înțelege orice entitate, fie aceasta persoană fizică sau persoană juridică, care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a hotărât că toate entitățile care sunt controlate (din punct de vedere juridic sau de facto) de către aceeași entitate ar trebui considerate o întreprindere unică."

([52]) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanța infrastructurii feroviare (JO L 352, 23.12.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Compensarea pierderilor anuale ale DB Cargo în baza acordului privind transferul profitului și al pierderilor (măsura 1)

(106) Germania susține că în măsura 1 nu sunt implicate resurse de stat, deoarece pierderile DB Cargo sunt acoperite de profiturile comerciale generate în cadrul grupului DB. Pentru ca fondurile private, cum sunt profiturile întreprinderilor din grupul DB, să fie calificate drept resurse de stat este necesar să se demonstreze că aceste fonduri se află în permanență sub control public și, prin urmare, la dispoziția autorităților naționale competente ([54]). În acest sens, Germania a făcut referire și la hotărârea Curții ([55]) privind Decizia (UE) 2016/1208 a Comisiei ([56]).

(107) În plus, Germania susține că decizia de a acoperi pierderile DB Cargo nu este imputabilă statului, deși statul a participat la încheierea PLTA prin voturile respective din cadrul adunării generale care a permis încheierea PLTA. Potrivit Germaniei, criteriile utilizate pentru stabilirea imputabilității nu sunt îndeplinite în cazul de față. În acest sens, Germania detaliază în continuare argumentele sale descrise în considerentul 65 din decizia de inițiere a procedurii:

(a) DB AG este constituită în temeiul dreptului privat ca societate pe acțiuni („*Aktiengesellschaft*"), o formă de organizare a întreprinderii care acordă conducerii (și Consiliului de supraveghere) libertate și independență față de instrucțiunile acționarilor (adunarea generală nu are posibilitatea de a emite instrucțiuni pentru membrii Consiliului de administrație sau pentru membrii Consiliului de supraveghere). În consecință, statul nu controlează deciziile de gestionare ale DB AG, care sunt adoptate de Consiliul de administrație. Consiliul de administrație nu include niciun reprezentant al guvernului. În plus, Consiliul de supraveghere numără doar câțiva reprezentanți ai guvernului în rândul celor 20 de membri ai săi (trei membri atât în prezent, cât și la momentul semnării PLTA). De asemenea, nici în Consiliul de administrație al DB Cargo nu au existat reprezentanți ai guvernului, iar în Consiliul de supraveghere al DB Cargo erau doar doi reprezentanți guvernamentali (unul din partea Ministerului Federal al Digitalizării și Transporturilor și unul din partea Ministerului Federal al Economiei și Politicilor Climatice). Unicul acționar al DB Cargo în adunarea generală a fost DB AG;

(b) încheierea unor astfel de acorduri, reglementată de *Aktiengesetz*, este o practică obișnuită în cadrul grupurilor de societăți de drept privat. DB AG a urmat o practică standard pentru societăți;

(c) deși acceptă faptul că reprezentantul guvernului federal în cadrul adunării generale a DB AG și-a dat acordul pentru încheierea PLTA cu DB Cargo, Germania susține că acest lucru nu justifică imputarea deciziei în sarcina statului. Prin aprobarea încheierii PLTA în cadrul adunării generale, reprezentantul guvernului federal a acționat exclusiv în calitate de acționar în conformitate cu AktG, în același mod care se aplică societăților private (articolul 293 din AktG). În plus, acordul statului cu privire la o măsură nu poate, în sine, să conducă la imputabilitate. În caz contrar, orice aprobare de către stat a unui act juridic ar face din acesta o măsură „de stat". Imputabilitatea nu poate fi stabilită decât dacă autoritățile publice au fost implicate în mod proactiv în adoptarea măsurii respective sau au impus-o;

(d) potrivit Germaniei, opinia potrivit căreia nu toate măsurile luate de o întreprindere publică în favoarea unei filiale sunt imputabile statului a fost confirmată de Comisie în cazul privind *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Cazul respectiv privea, printre altele, injecții de capital, garanții, împrumuturi intragrup și contracte de furnizare și de servicii între societatea feroviară a statului portughez, Comboios de Portugal (CP), și filiala sa deținută integral, EMEF;

([54]) Hotărârile Curții de Justiție din 10 decembrie 2020, C-160/19 P, Commune di Milano/Comisia, ECLI:EU:C:2020:1012, punctul 30 și din 28 martie 2019, Germania/Comisia, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, punctul 58.

([55]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 martie 2021, Comisia/Italia și alții, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Decizia (UE) 2016/1208 a Comisiei din 23 decembrie 2015 privind ajutorul de stat SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN) acordat de Italia în favoarea băncii Tercas (JO L 203, 28.7.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Decizia (UE) 2021/2182 a Comisiei din 6 martie 2020 SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) privind măsurile în favoarea Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (JO L 444, 10.12.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

(e) în plus, imputabilitatea în sarcina statului pe baza rezoluției adunării generale ar impune ca statul să fi fost în măsură să împiedice măsura prin neacordarea aprobării ([58]), ceea ce nu este cazul. Chiar și în lipsa unui PLTA, DB AG ar fi putut transfera profiturile și pierderile. Profiturile puteau fi transferate către DB AG pe baza unei simple decizii de acționar a DB Cargo. Pierderile DB Cargo puteau să fie compensate în orice moment de DB AG prin injecții suplimentare de capital, de exemplu prin contribuție la rezerva de capital. Astfel de măsuri ale DB AG nu ar implica statul, ci ar fi măsuri pur intragrup. Acest lucru este valabil *a fortiori* pentru compensațiile individuale pentru pierderi în temeiul PLTA, ca urmare a faptului că ele au avut loc fără implicarea statului. Acestea au fost efectuate în mod automat în conformitate cu cerințele legale prevăzute la articolul 302 din AktG și independent de orice decizie individuală;

(f) obligația legală prevăzută la articolul 65 alineatul (2) coroborat cu articolul 65 alineatul (3) din Codul bugetar federal („*Bundeshaushaltsordnung*" – BHO) (a se vedea considerentul [...]), în baza căreia statul a trebuit să fie de acord cu încheierea PLTA, nu este un indiciu al imputabilității, întrucât dispozițiile BHO se referă la o „modificare a influenței guvernului federal" („*Änderung des Einflusses des Bundes*"), prin urmare numai la partea acordului privind controlul, nu și la partea referitoare la transferul automat al profiturilor și pierderilor. În acest context, Germania explică, de asemenea, că, deși sunt adesea combinate într-un singur acord, precum în cazul DB Cargo, acordurile privind controlul și acordurile privind transferul profitului și al pierderilor sunt două tipuri diferite de acorduri. În orice caz, cerința respectivă nu este o cerință independentă și obligatorie din punct de vedere juridic privind aprobarea de către stat pentru întreprinderea deținută de stat, în cazul de față DB AG;

(g) modul în care DB AG este supravegheată de stat nu echivalează cu un grad de supraveghere exercitată de autoritățile publice asupra DB AG care ar fi relevant ca indicator al imputabilității. Niciuna dintre autoritățile publice nu are control administrativ asupra gestionării DB AG și a filialelor sale, în special:

(a) activitatea Oficiului Federal al Căilor Ferate („*Eisenbahn-Bundesamt*" – EBA) vizează sarcini specifice privind aprobarea planificării, aprobarea vehiculelor și siguranța. În plus, activitățile EBA acoperă și societățile feroviare private;

(b) activitatea Agenției Federale pentru Rețele („*Bundesnetzagentur*" – BNetzA), în calitate de autoritate de reglementare competentă, monitorizează respectarea cerințelor de reglementare în domeniul feroviar de către societățile de infrastructură feroviară federale și nefederale;

(c) activitățile Curții Federale de Conturi („*Bundesrechnungshof*") se referă la guvernul federal și la gestiunea sa bugetară și economică (inclusiv la acțiunile sale în cazul participațiilor deținute de guvernul federal în societăți de drept privat);

(d) Ministerul Federal al Digitalizării și Transporturilor nu exercită un control administrativ asupra „guvernanței comerciale" a DB AG și a filialelor sale. Ministerul conduce și răspunde de activitatea departamentului specializat responsabil cu politica în domeniul transporturilor din cadrul guvernului federal. Guvernul federal acționează în calitate de acționar prin gestionarea participațiilor în cadrul Ministerului Federal al Digitalizării și Transporturilor. Aceasta include exercitarea drepturilor și obligațiilor în calitate de acționar (privat);

(e) Bundestagul, în calitate de organ legislativ, nu exercită un control administrativ asupra DB AG. Monitorizarea sa se referă la acțiunile guvernului federal, la fel ca activitatea comisiilor sale.

(108) În plus, „importanța strategică" a activității de transport feroviar de marfă pentru „politica în domeniul transporturilor" nu justifică constatarea imputabilității, întrucât încheierea PLTA nu a servit la punerea în aplicare a obiectivelor de politică sau la punerea în aplicare a unei legi. Nici importanța economică a PLTA nu poate justifica o astfel de constatare.

(109) În cele din urmă, faptul de a nu permite DB AG, în calitate de întreprindere deținută de stat, să utilizeze un instrument pe care și societățile private îl utilizează pe scară largă ar discrimina societățile publice în comparație cu societățile private și este contrar principiului neutralității consacrat la articolul 345 din TFUE.

([58]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 februarie 1988, Van der Kooy și alții/Comisia, C-67/85, C-68/85 și C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punctul 36.

(110) În plus, Germania susține că în PLTA nu există niciun avantaj economic.

(111) PLTA reprezintă un element structural comun în cadrul grupurilor. Încheierea PLTA și punerea lor în aplicare constituie un comportament normal pe piață. PLTA reprezintă un mijloc de proiectare utilizat frecvent de grupurile de societăți, în special de societățile private, din Germania pentru a înființa un *Vertragskonzern* ([59]). Potrivit Germaniei, PLTA sunt utilizate în mod regulat de societățile reprezentate în indicele bursier german (*Deutscher Aktienindex* – „DAX"). Statisticile oficiale privind impozitul pe profit arată, de asemenea, că PLTA sunt utilizate frecvent și pe scară largă în Germania. Potrivit statisticilor oficiale, grupurile ([60]) au reprezentat aproape 50 % din veniturile totale din impozitul pe profit aferente perioadei fiscale 2017. În plus, Germania subliniază efectele fiscale ale PLTA (a se vedea considerentul 43).

(112) În plus, Germania reiterează faptul că efectele economice ale PLTA, și anume transferul profiturilor și al pierderilor, ar putea fi obținute și fără PLTA.

(113) În plus, Germania face referire la planificarea financiară anuală (planurile intermediare fac parte din această planificare) din cadrul grupului DB. Rezultatele preconizate ale DB AG pentru societățile din grup sunt definite ca parte a rundelor de planificare. Așteptările specifice ale DB AG în materie de profitabilitate față de societățile din grup – și, prin urmare, și față de DB Cargo – pot fi observate, de exemplu, după cum urmează:

(a) DB AG stabilește un obiectiv de profitabilitate pentru toate investițiile noi ale societăților din grup care depășesc costurile de capital de pe piață;

(b) nivelul remunerației membrilor Consiliului de administrație al societăților din grup depinde de rezultatele societății în cauză. Aceste rezultate includ atât performanța pe termen scurt, cât și performanța pe termen lung;

(c) în cazul în care societățile din grup nu îndeplinesc obiectivele de profitabilitate preconizate de DB AG, DB AG poate utiliza, de asemenea, posibilitatea de a înlocui persoanele care ocupă posturi de conducere de nivel superior;

(d) punerea în aplicare a acestei strategii este posibilă tocmai prin elementul de control al PLTA.

(114) Germania afirmă, de asemenea, că o presupusă nereziliere a PLTA nu constituie ajutor, deoarece absența rezilierii nu constituie o acțiune și, prin urmare, nu există nicio „măsură pusă în aplicare efectiv" ([61]). Din acest motiv, evaluarea caracterului de ajutor al PLTA trebuie să se bazeze pe încheierea PLTA.

(115) Având în vedere așteptările privind o îmbunătățire semnificativă a situației veniturilor, Germania susține că și un acționar privat care acționează în interesul său pe termen lung ar fi acceptat, de asemenea, pierderi intermediare ale DB Cargo. Germania menționează un caz anterior în care Comisia nu a constatat un avantaj economic pentru societatea în cauză într-un caz de compensare a pierderilor pe mai mulți ani de către societatea-mamă pe baza unui PLTA ([62]).

(116) În plus, trebuie să se țină seama de faptul că grupul DB a injectat în trecut capital în DB Cargo sau a primit profituri de la DB Cargo. Un acționar privat care a investit deja într-o societate își va efectua evaluarea riscurilor în mod diferit față de un investitor care nu deține o participație. Prin urmare, faptul că societatea-mamă a fost anterior implicată din punct de vedere economic în DB Cargo trebuie luat în considerare la aplicarea criteriului operatorului economic privat în economia de piață.

([59]) Într-un *Vertragskonzern*, adică un grup bazat pe acorduri, un acord privind controlul stabilește dreptul societății care controlează de a emite directive pentru societatea controlată.

([60]) Grupuri (*Organschaften*), astfel cum sunt definite de legislația fiscală germană.

([61]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 6 iunie 2012, EDF/Comisia, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punctul 83.

([62]) Decizia (UE) 2015/506 a Comisiei din 20 februarie 2014 privind măsurile adoptate de Germania în ceea ce privește Flughafen Berlin-Schönefeld Gmbh și diverse companii aeriene SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07) (JO L 89, 1.4.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) În plus, potrivit Germaniei, un operator privat ar fi compensat, de asemenea, pierderile înregistrate de DB Cargo. Motivul constă în faptul că previziunile privind rezultatele cuprinse în planificarea intermediară au permis, în fiecare caz, să se preconizeze că DB Cargo va reveni la profitabilitate pe termen mediu și lung (a se vedea considerentul 55). Previziunile se bazează întotdeauna pe evaluări valabile și bine fundamentate ale evoluțiilor pieței și ale întreprinderilor (a se vedea considerentul 55). În plus, DB Cargo realizase profituri de peste o jumătate de miliard de euro numai în 2006, 2007 și 2008 și le transferase către DB AG.

(118) Potrivit Germaniei, există mai multe motive pentru care situația economică încă nu s-a îmbunătățit conform așteptărilor, printre care următoarele:

(a) începând din 2010, creșterea pieței transportului feroviar de marfă a fost semnificativ mai scăzută decât în deceniul precedent, contrar așteptărilor inițiale ale DB Cargo și ale experților externi;

(b) în același timp, evoluțiile pieței au fost semnificativ mai volatile;

(c) în anii 2010, efectul structurii transportului de marfă s-a accelerat și mai mult. Ca urmare, clienții din industriile care au reprezentat în mod tradițional o sursă de profit pentru transportul feroviar de marfă (cărbune, minereuri, ulei mineral, oțel) au reprezentat o cotă din ce în ce mai mică din gama de produse;

(d) costurile factorilor de producție ai DB Cargo au crescut semnificativ în aceeași perioadă, nu în ultimul rând din cauza unor cereri salariale puternice din partea sindicatelor;

(e) pe lângă pierderile de volum induse de concurență, DB Cargo a pierdut sau nu a obținut cantități și din cauza calității insuficiente a producției.

(119) În plus, DB Cargo a demarat numeroase programe în ultimii ani pentru a realiza o îmbunătățire durabilă a profitabilității (unele dintre aceste programe sunt menționate în considerentul 57).

(120) Germania susține, de asemenea, că faptul că așteptările privind profitul din planurile intermediare nu s-au materializat în perioada preconizată sau în domeniul de aplicare preconizat este, în principiu, irelevant, întrucât singurul factor decisiv pentru aplicarea criteriului este o evaluare *ex ante* pe baza informațiilor disponibile și a evoluțiilor previzibile la momentul adoptării măsurii în cauză.

(121) În ceea ce privește analizele de profitabilitate *ex ante*, Germania susține că este neobișnuit să se elaboreze o analiză a profitabilității sau un plan de afaceri în legătură cu PLTA. Mai degrabă procesele de coordonare continuă dintre DB AG și DB Cargo vizează asigurarea unei activități profitabile.

(122) În plus, Germania susține că din jurisprudența privind EDF nu rezultă nicio cerință legată de analize ale profitabilității sau de planuri de afaceri, întrucât (i) cauza privind EDF viza o injecție de capital și (ii) se referă la întrebarea dacă măsura pusă în aplicare trebuie să fie atribuită statului acționar ([63]).

(123) În plus, în cursul procedurii oficiale de investigare, Germania a furnizat două rapoarte economice privind conformitatea PLTA cu comportamentul unui operator privat de pe piață. Rapoartele prezentate la 8 iunie 2023 (denumit în continuare „primul raport al E.CA") și la 28 august 2023 (denumit în continuare „al doilea raport al E.CA") au fost elaborate de un consilier economic independent, E.CA Economics. Ambele rapoarte au adoptat o perspectivă *ex ante*, chiar dacă au fost elaborate în scopul procedurii după perioada de investigație.

([63]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 6 iunie 2012, EDF/Comisia, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punctul 81.

(124) Primul raport al E.CA constă într-o evaluare calitativă a elementelor de probă furnizate de Germania în cursul investigației. Acesta descrie (i) omniprezența PLTA, (ii) avantajul unor astfel de acorduri (control, uniune fiscală), (iii) existența unei planificări financiare la nivel de grup, inclusiv a unor obiective de performanță pentru DB Cargo, (iv) planurile intermediare ca instrument de planificare care arată așteptările în materie de profit (inclusiv o descriere detaliată a conținutului planurilor), (v) exemple de motive ale abaterilor dintre profiturile planificate și pierderile suportate efectiv și (vi) o referire la pierderile potențiale într-un scenariu contrafactual (se face referire la pierderile ocazionate de ieșire în cazul întreruperii activității în segmentul SWL). În ansamblu, raportul concluzionează că elementele de probă furnizate de Germania în cursul investigației au demonstrat că DB Cargo a acționat ca un operator economic privat în economia de piață.

(125) Al doilea raport al E.CA conține:

(a) o evaluare cantitativă *ex post* pentru perioada cuprinsă între 2017 și pandemia de COVID-19. Evaluarea se bazează pe o comparație contrafactuală dintr-o perspectivă *ex ante* din 2017; compararea previziunilor intermediare ale DB Cargo (2018-2022) cu un scenariu alternativ pentru închiderea segmentului SWL care genera pierderi. Ipotezele privind scenariul alternativ se bazează pe studiul privind segmentul SWL. Pentru aplicarea criteriului, datele financiare din planul intermediar din 2017 și scenariul de ieșire modelat în studiul privind segmentul SWL au fost transformate în fluxuri de lichidități;

(b) pentru perioada cuprinsă între anul pandemiei 2020 și elaborarea planului de transformare (a se vedea considerentul 175 și următoarele), o analiză calitativă a conformității comportamentului DB AG și DB Cargo (în contextul modificării condițiilor de piață) cu cel al unui operator privat de pe piață cu o situație comparabilă.

(126) Pentru compararea scenariului de referință (planul intermediar din 2017) cu scenariul contrafactual (ieșirea din segmentul SWL), au fost utilizate fluxurile de lichidități disponibile pentru întreprindere (*Free Cash Flows to the Firm* – FCFF) către DB AG după impozitare. Efectele fiscale recunoscute se bazează pe rezultatul EBT, în conformitate cu IFRS, și sunt supuse ipotezei că pierderile de 50 % pot fi recunoscute ca o reportare a pierderilor la o rată de impozitare de 30 %, precum și ca rezultate pozitive ca urmare a reportării pierderilor cu o rată efectivă de impozitare de aproximativ 12 % în exercițiul financiar respectiv. În ceea ce privește scenariul contrafactual bazat pe studiul privind segmentul SWL, întrucât studiul a fost comandat în 2019, scenariul a trebuit să fie devansat cu doi ani, și anume în 2017. În plus, întrucât studiul privind segmentul SWL s-a bazat pe câștigurile nete, iar impactul financiar a fost transformat în FCFF.

(127) Pentru a compara cele două scenarii, fluxurile de lichidități au fost actualizate la anul 2017 utilizând o rată a costului mediu ponderat al capitalului de 6,0 % după impozitare (astfel cum se arată în raportul anual consolidat pe 2017 al DB) în tabelul 9: rezultatele comparației.

Tabelul 9

Comparație între rezultatelor financiare ale scenariului de referință și ale scenariilor alternative (în FCFF)

(în milioane EUR)

	2018-2022	Începând cu 2023	Începând cu 2018
Scenariul de referință	[…]	[…]	[…]
Scenariu alternativ	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
Costul mediu ponderat al capitalului	[…]		
Rata de creștere	[…]		

Sursa: al doilea raport al E.CA prezentat de Germania

(128) Pe baza rezultatului comparației, raportul concluzionează că comportamentul DB AG și al DB Cargo în ceea ce privește continuarea segmentului SWL în conformitate cu planificarea intermediară și cu ipotezele scenariului alternativ poate fi considerat a fi în concordanță cu cel al unui operator privat de pe piață cu o situație comparabilă. Raportul include și patru sensibilități: (i) o variație a calendarului inversării tendinței în scenariul de referință, (ii) o reducere a economiilor de gamă între segmentul SWL și alte segmente, (iii) reducerea creșterilor anticipate ale prețurilor și (iv) o variație a perioadei de plasare a personalului care urmează să fie concediat. În niciunul dintre scenariile de sensibilitate, scenariul alternativ nu ar fi mai avantajos din punct de vedere economic decât scenariul de referință.

(129) În ceea ce privește evaluarea calitativă a perioadei pandemiei de COVID-19 (și ulterioare) (adică începând cu anul 2020), raportul reamintește modificările aduse gestionării și strategiei DB Cargo în 2020 (strategia de creștere prevăzută în „Un transport de marfă puternic"). De asemenea, se reamintește eșecul strategiei. În plus, raportul explică faptul că, deși DB Cargo presupunea deja, în planul său intermediar din 2021, o probabilitate de peste 70 % pentru următoarele riscuri principale: (i) o scădere a cererii asociată îndeplinirii cerințelor privind punctualitatea, (ii) scăderea cererii ca urmare a creșterii deficitului de semiconductori cauzat de pandemie și (iii) producerea unor efecte pe termen lung ale grevelor asupra loialității clienților, nu s-a făcut inițial nicio schimbare strategică importantă de direcție în 2021. Totuși, raportul susține că acest comportament a fost în concordanță cu ceea ce ar fi făcut un operator privat de pe piață cu o situație comparabilă, din cauza gradului ridicat de incertitudine în ceea ce privește planificarea, conducerea reacționând la evoluția negativă a activității în 2022 prin punerea în funcțiune a planului de transformare.

(130) Germania a prezentat, de asemenea, argumente cu privire la motivele pentru care DB Cargo nu a redus segmentul SWL, ci s-a bazat pe ajutoare de stat suplimentare pentru activitățile din segmentul respectiv. Potrivit Germaniei, acordul de coaliție al guvernului german („*Koalitionsvertrag*") din 2018 a afirmat în mod explicit obiectivele ambițioase de a consolida competitivitatea globală a transportului feroviar de marfă în comparație cu transportul rutier și de a promova viabilitatea traficului cu vagoane izolate. În plus, evoluția concretă arată că așteptările privind creșterea sprijinului din partea statului pentru segmentul SWL au fost justificate, întrucât Germania a decis în 2023 să introducă o schemă specifică de ajutoare de stat pentru segmentul SWL ([64]).

4.1.1.2. Stabilirea prețurilor pentru serviciile intragrup („măsura 2")

(131) Germania subliniază că măsura 2 nu este definită clar, deoarece termenul „servicii intragrup" este ambiguu, putând include toate serviciile intragrup furnizate în cadrul grupului DB, inclusiv pentru și de către alte societăți decât DB Cargo.

(132) Din aceleași motive ca cele prezentate în considerentul 106, Germania afirmă că nu sunt implicate resurse de stat, deoarece furnizarea de servicii intragrup este un proces intern în cadrul DB AG și este finanțată din resursele comerciale proprii ale DB AG.

(133) În plus, decizia de a înființa și de a realiza serviciile nu este imputabilă statului. Niciun reprezentant al statului nu a fost implicat în înființarea serviciilor, întrucât a fost vorba despre un act organizatoric al Consiliului de administrație al DB AG, care era pur intern societății.

(134) În plus, Germania susține că niciun reprezentant al statului nu este implicat în deciziile concrete privind realizarea serviciilor intragrup. În acest sens, trebuie să se facă distincție între funcțiile de serviciu și funcțiile de grup:

(a) în cadrul grupului DB, în funcție de volumul financiar al acordului în cauză, deciziile sunt luate numai de nivelurile ierarhice competente ale societăților respective (inclusiv definirea termenelor și condițiilor). Prin urmare, acordurile privind serviciile intragrup se bazează pe decizii de gestionare. Acționarul DB AG nu participă la aceste decizii nici direct prin adunarea generală, nici prin intermediul Consiliului de supraveghere;

([64]) Aprobată prin Decizia C(2024) 3488 final a Comisiei din 21 mai 2024 în cazul SA.108800 (2024/N) – Sprijin pentru transportul feroviar de marfă (vagoane izolate și trenuri de transport cu grupuri de vagoane) (JO C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

(b) în ceea ce privește îndeplinirea funcțiilor de grup, nu există acorduri privind nivelul serviciilor de la început. Prin urmare, nu există nici un factor de legătură specific pentru implicarea reprezentanților statului în deciziile societății referitoare la îndeplinirea funcțiilor de grup. Absența unor acorduri corespunzătoare privind nivelul serviciilor clarifică natura funcțiilor de grup. Acestea sunt destinate în principal gestionării grupului, dar nu și societăților din cadrul grupului.

(135) În plus, Germania subliniază argumentele prezentate în considerentul 107 privind posibilitatea imputării măsurii 1 în sarcina statului pentru a susține că nici măsura 2 nu este imputabilă statului.

(136) Germania susține, de asemenea, că furnizarea serviciilor intragrup nu favorizează din punct de vedere economic DB Cargo. Întrucât face distincție între funcțiile de serviciu și funcțiile de grup, Germania prezintă și argumente separate privind inexistența unui avantaj economic. Totuși, ca observație preliminară, Germania explică faptul că înființarea și executarea funcțiilor de serviciu și de grup reprezintă un comportament normal pe piață. Centralizarea acestor funcții la nivelul societății holding creează sinergii semnificative, îmbunătățește calitatea proceselor și sprijină guvernanța corporativă unificată.

(137) În ceea ce privește condițiile specifice pentru executarea funcțiilor de serviciu și de grup în cadrul grupului DB pentru DB Cargo, Germania susține următoarele:

(a) funcțiile de serviciu sunt facturate societăților din grup pe baza acordurilor privind nivelul serviciilor în condițiile pieței. În ceea ce privește funcțiile de serviciu, grupul DB se angajează în mod explicit, în raportul său integrat, să acționeze în conformitate cu principiul concurenței depline în condițiile pieței. Raportul integrat al DB nu indică faptul că DB AG ar furniza servicii altfel decât în condițiile pieței. În plus, având în vedere numărul mare de tranzacții, ar fi aproape imposibil sau cel puțin disproporționat, în absența oricărui element de probă privind stabilirea unor prețuri care nu sunt bazate pe piață, să se explice în detaliu conformitatea tuturor relațiilor individuale de servicii intragrup;

(b) în ceea ce privește funcțiile de grup, Germania explică faptul că ar trebui făcută o distincție, deoarece, în mare măsură, funcțiile de grup deservesc doar grupul. În acest sens, funcțiile de grup nu furnizează niciun serviciu societăților din grup. În măsura în care unele dintre funcțiile de grup deservesc și societățile din grup, grupul nu impune totuși prețuri separate pentru societățile din grup. Însă eventualele economii de costuri ale societăților din grup sunt incluse în estimările de profit ale grupului pentru fiecare societate.

4.1.1.3. Condiții avantajoase pentru finanțarea împrumuturilor de către Trezoreria DB (denumite în continuare „măsura 3”)

(138) În ceea ce privește măsura 3, Germania susține că, din aceleași motive ca cele prezentate în considerentul 85, în acordarea de împrumuturi de către Trezoreria DB AG pentru DB Cargo nu sunt implicate resurse de stat.

(139) În plus, potrivit Germaniei, decizia de înființare a Trezoreriei DB AG și deciziile individuale de acordare a împrumuturilor individuale nu sunt imputabile statului, deoarece:

(a) niciun reprezentant al statului nu a fost implicat în înființarea Trezoreriei DB AG. Dimpotrivă, a fost vorba despre un act organizatoric al Consiliului de administrație al DB AG, care era pur intern societății. Înființarea și gestionarea unei trezorerii centrale este o sarcină de gestionare;

(b) de asemenea, funcționarii publici nu sunt implicați în deciziile individuale privind împrumuturile acordate de Trezoreria DB AG. În conformitate cu normele grupului DB, numai directorul financiar și al trezoreriei din cadrul departamentului financiar al DB AG decide cu privire la împrumuturile intragrup.

(140) În plus, Germania subliniază argumentele prezentate în considerentul 107 privind posibilitatea imputării măsurii 1 în sarcina statului pentru a susține că nici înființarea Trezoreriei DB AG, nici deciziile referitoare la împrumuturile individuale nu sunt imputabile statului.

(141) Germania susține, de asemenea, că acordarea de împrumuturi individuale de către Trezoreria DB AG pentru DB Cargo nu oferă DB Cargo un avantaj economic din următoarele motive:

(a) existența unui centru de trezorerie corespunde comportamentului normal pe piață din cadrul grupurilor. De exemplu, centrele de trezorerie sunt utilizate de aproape toate societățile din industrie și comerț reprezentate în indicele bursier german DAX. Structura specifică a Trezoreriei DB AG este, de asemenea, normală pentru piață. De asemenea, alte grupuri reunesc, de exemplu, într-un centru de trezorerie central posibilitățile pentru linii de credit pe termen scurt care pot fi utilizate ca parte a concentrării lichidităților și/sau a împrumuturilor fixe pe termen scurt, precum și acordarea de împrumuturi pe termen lung societăților din grup;

(b) condițiile specifice ale împrumuturilor prevăzute în acordurile de împrumut încheiate între DB AG și DB Cargo sunt stabilite în condiții de concurență deplină, în funcție de piață, de scadență și de risc. În special:

1. dependența de piață înseamnă că ratele dobânzii contractate pe piața de capital la momentul relevant reprezintă baza de calcul a ratelor dobânzii. Ratele actuale ale dobânzii sunt obținute de la furnizori de servicii de informare precum Refinitiv sau Bloomberg;

2. dependența de scadență înseamnă că, cu ajutorul unei curbe a randamentului (de exemplu, curba swap pentru EUR), fiecare rambursare este inclusă în calculul ratei medii ponderate a dobânzii la rata dobânzii corespunzătoare perioadei respective;

3. dependența de risc înseamnă că primele pe ratele dobânzii de pe curba randamentului sunt diferențiate în funcție de bonitate. În general, primele sunt stabilite lunar și după fluctuațiile majore ale pieței și sunt derivate din „curbele creditului" (adică condițiile de finanțare ale societăților cu ratinguri identice) ale furnizorilor de servicii de informare.

(142) În ceea ce privește prima de risc, prima de bonitate pentru societățile de infrastructură din grupul DB corespunde, în esență, marjelor de credit ale DB AG pe piața monetară și de capital (adică luând în considerare inclusiv dreptul de proprietate al guvernului federal). Marjele de credit pentru alte societăți decât cele de infrastructură sunt mai mari, reflectând o evaluare a creditului bazată pe indicatori și marjele de credit cotate pe piața de capital. De exemplu, numai sectorul infrastructurii beneficiază de îmbunătățirea ratingului ca urmare a deținerii în proprietate de către stat (așa-numitul „*Government Uplift*").

(143) DB Cargo nu beneficiază de această îmbunătățire a ratingului de credit. Societatea este evaluată, în cel mai bun caz, la nivelul „profil de credit independent" (*stand-alone Credit Profile* – „SACP", Standard & Poor's) sau „evaluare de credit de bază" (*baseline credit assessment* – „BCA", Moody's), în care structura acționariatului este irelevantă. Așa cum se obișnuiește în cazul grupurilor, societățile sunt grupate în clase de bonitate. Dacă există un PLTA, acestea sunt încadrate în clasa de bonitate SACP sau BCA a grupului. O bancă ar lua în considerare și bonitatea societății-mamă în evaluarea sa de credit în cazul în care există un PLTA.

(144) Faptul că împrumuturile DB Cargo nu sunt garantate cu garanții reale este în concordanță cu practica normală a pieței în cadrul grupurilor. În calitate de acționar, DB AG acționează în acest sens atât ca furnizor de capital propriu, cât și ca creditor. Garantarea împrumuturilor ar oferi DB AG doar o garanție formală, nu și o garanție materială suplimentară. Orice vânzare semnificativă de active ar necesita aprobarea prealabilă a DB AG.

(145) Un alt aspect care se opune constituirii de garanții în cadrul grupurilor se referă la statutul împrumuturilor acordate de acționari în caz de insolvență, deoarece împrumuturile acționarilor sunt subordonate tuturor celorlalte categorii de creanțe, adică au rangul cel mai scăzut chiar și în grupul creanțelor subordonate.

(146) În plus, aplicarea criteriului operatorului economic privat în economia de piață trebuie să țină seama de faptul că împrumutul este o tranzacție între două societăți care aparțin aceluiași grup și că, prin urmare, există considerații strategice speciale și efecte de sinergie.

4.1.1.4. Acoperirea parțială de către BEV a remunerației funcționarilor publici angajați de DB Cargo („măsura 4”)

(147) În ceea ce privește măsura 4, comunicarea Germaniei se axează pe condiția avantajului selectiv.

(148) Germania susține că, de la început, scopul măsurii 4 a fost de a scuti DB AG, o societate privată, de sarcina cheltuielilor cu personalul care decurg din structura specifică și din nivelul de remunerare a funcționarilor publici. De asemenea, Germania susține că, în conformitate cu principiul „*als-ob-Kosten*” prevăzut la articolul 21 alineatul (1) și la articolul 23 din DBGrG, DB AG plătește BEV costuri egale cu costurile pe care DB AG le-ar suporta dacă și-ar recruta angajații de pe piața muncii în locul funcționarilor repartizați. Germania susține că DB Cargo a efectuat la timp toate plățile către DB AG pentru lucrătorii care i-au fost alocați ([65]) și furnizează mai multe exemple de punere în practică a principiului „*als-ob-Kosten*” în cadrul DB Cargo, precum și rapoarte ale auditorului independent privind cheltuielile efectuate de DB AG care demonstrează că nivelul cheltuielilor pentru un lucrător contractual aflat într-o situație profesională concretă (vârstă, calificări, grup de salarizare) corespunde nivelului costurilor care trebuie rambursate BEV pentru funcționarii repartizați aflați într-o situație profesională similară ([66]).

(149) Germania susține, de asemenea, că măsura este limitată atât în timp, cât și ca domeniu de aplicare și se aplică unei populații de lucrători în continuă scădere și concluzionează că măsura nu constituie ajutor de stat deoarece nu scutește DB Cargo de taxele pe care o întreprindere trebuie să le suporte în mod normal. În schimb, măsura scutește DB Cargo de costurile exorbitante pe care alte întreprinderi feroviare private nu sunt nevoite să le suporte. Acest lucru este confirmat de faptul că funcționarii angajați de BEV sunt repartizați nu numai la DB AG, ci și la alte întreprinderi concurente cu filialele DB AG. Într-o astfel de situație, BEV preia costurile care depășesc prețul pieței ale funcționarilor detașați pe baza unui acord individual care include principiul „*als-ob-Kosten*”.

(150) În cele din urmă, Germania susține că regimul personalului adoptat de Germania după transformarea căilor ferate germane este, de asemenea, conform cu principiul operatorului economic privat în economia de piață. Guvernul federal a acționat în același mod în care ar fi acționat un operator economic privat în economia de piață, creând un sistem prin care funcționarii feroviari instruiți care erau disponibilizați erau puși la dispoziție pe piață la prețul pieței. Sistemul respectiv a permis statului să împartă sarcina remunerațiilor și a pensiilor acestor lucrători cu înaltă calificare și să limiteze presiunea asupra activelor statului (în acest caz, bugetul federal).

(151) Ca alternativă, Germania susține că măsura 4 este un ajutor existent și că, în orice caz, este compatibilă cu piața internă.

4.1.1.5. Măsurile în cauză ca *ajutor existent*

(152) Prin scrisorile din 17 mai și 26 septembrie 2023, Germania prezintă o argumentație alternativă potrivit căreia, dacă măsurile menționate în decizia de inițiere a procedurii ar fi considerate în cele din urmă ajutor de stat, ele ar trebui să fie calificate drept ajutor existent în sensul articolului 1 litera (b) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([67]) (denumit în continuare „regulamentul de procedură”).

([65]) Aceste plăți au fost efectuate către DB AG, care ulterior transfera banii către BEV. Astfel cum au clarificat autoritățile germane, alocarea de personal se face către DB AG, care acționează ca intermediar. În consecință, rambursarea costurilor cu personalul pentru funcționarii repartizați la DB AG este efectuată de DB AG către BEV și nu există plăți directe ale costurilor cu personalul de la DB Cargo către BEV (a se vedea considerentul 80).

([66]) Comunicarea Germaniei din 23 octombrie 2023.

([67]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Germania insistă asupra faptului că acest lucru este valabil în special pentru PLTA. Pentru aplicarea conceptului de „modificare a unui ajutor existent” în contextul articolului 1 litera (b) punctul (v) din regulamentul de procedură, ar trebui să se aplice principiul prevalenței fondului economic asupra formei juridice, ceea ce înseamnă că numai modificările profunde ale conținutului unei măsuri existente ar putea duce la recalificarea unei măsuri ca ajutor nou. Germania face referire în acest sens la practica Autorității AELS de Supraveghere ([68]) și a Comisiei ([69]) și susține că, începând cu anul 1999, a existat un lanț neîntrerupt de acorduri identice privind transferul profitului și al pierderilor care legau DB AG de DB Cargo în mod direct sau indirect – prin intermediul uneia sau a două filiale suplimentare [DB ML și Railion ([70])]. Germania adaugă că principiile repartizării profiturilor și pierderilor similare celor care stau la baza PLTA erau aplicabile deja în perioada cuprinsă între anul 1994, adică de la crearea DB AG, și anul 1999, când diferite unități operaționale ale DB AG au fost integrate în filiale separate și legate de societatea-mamă prin acordurile care prevedeau un transfer de profituri și pierderi.

(154) Potrivit Germaniei, ajustările tehnice efectuate în cadrul PLTA în 2012 și 2016 în contextul reorganizării grupului DB nu au influențat conținutul acordului respectiv, prin urmare sunt irelevante din perspectiva articolului 108 alineatul (1) din TFUE. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât toate societățile implicate în reorganizare erau controlate în proporție de 100 % de DB AG, prin urmare făceau parte din aceeași întreprindere.

(155) Germania susține, de asemenea, că excepția prevăzută la articolul 1 litera (b) punctul (v) a doua teză din regulamentul de procedură ([71]) nu este aplicabilă în cazul de față din două motive. În primul rând, elementul principal al PLTA, și anume absorbția pierderilor DB Cargo de către societatea-mamă, exista cel mai devreme din anul 1994, deși se admite că această excepție nu se aplică retroactiv situațiilor existente anterior intrării în vigoare a regulamentului menționat în anul 1999 ([72]). În al doilea rând, Germania susține că această excepție nu poate depăși dispozițiile articolului 108 din TFUE și nu poate crea categorii suplimentare de cazuri pentru „ajutoare noi”. În acest sens, este îndoielnic că articolul 1 litera (b) punctul (v) a doua teză din regulamentul de procedură este în vreun fel compatibil cu dreptul primar. În plus, Germania susține că jurisprudența ar limita această excepție numai la cazurile în care era previzibil că, după ce piața este liberalizată, măsura ar deveni ajutor de stat. În plus, această dispoziție s-ar aplica numai în cazurile în care o activitate este deschisă concurenței prin dreptul Uniunii la o anumită dată-limită care poate fi stabilită în prealabil. Prin urmare, aceasta ar fi inaplicabilă în cazul liberalizării pieței transportului de marfă, în care un număr mare de măsuri diferite la nivel național și european au contribuit la deschiderea pieței pe o perioadă lungă (2003-2007).

(156) Potrivit Germaniei, calificarea PLTA drept ajutor existent ar avea drept consecință închiderea de către Comisie a procedurii oficiale de investigare. Într-adevăr, întrucât PLTA este un ajutor individual și nu o schemă de ajutoare, Comisia nu ar fi în măsură să propună și să pună în aplicare măsuri adecvate în temeiul capitolului VI din regulamentul de procedură, care reglementează procedura privind schemele de ajutoare existente.

([68]) Autoritatea AELS de Supraveghere, Decizia nr. 082/23/COL din 31 mai 2023 de inițiere a procedurii oficiale de investigare referitoare la contractele OSP pentru călătorii din transportul feroviar din Norvegia, punctul 182 și următoarele și punctul 250 și următoarele.

([69]) Germania face referire în special la deciziile Comisiei din 20 octombrie 2014 în cazul SA.30481 – Ajutor de stat ilegal în favoarea Agence France-Press (AFP) (JO C 20, 19.1.2018, p. 1); din 24 aprilie 2007 în cazul SA.18957 – Finanțarea serviciilor publice de radiodifuziune din Germania, considerentul 196 (JO C 185, 8.8.2007, p. 1); din 27 februarie 2008 în cazul SA.21395 – Finanțarea VRT, considerentul 118 (JO C 143, 10.6.2008, p. 1).

([70]) Germania explică faptul că Railion a fost creată ca vehicul pentru deschiderea DB Cargo către căile ferate partenere europene.

([71]) În temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din regulamentul de procedură, ajutorul existent cuprinde și ajutorul considerat ajutor existent deoarece se poate dovedi că, în momentul punerii în aplicare, nu reprezenta un ajutor și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței interne și fără să fi fost modificat de statul membru. Atunci când anumite măsuri devin ajutoare ca urmare a liberalizării unei activități în conformitate cu dreptul Uniunii, astfel de măsuri nu sunt considerate ajutor existent după data fixată pentru liberalizare.

([72]) Germania face referire la Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Observații cu privire la observațiile părților interesate*

4.1.2.1. Observațiile Germaniei cu privire la observațiile ERFA

(157) Germania susține că observațiile ERFA confirmă faptul că sectorul german al transportului feroviar de marfă este foarte competitiv și că, în ultimii ani, operatorii privați și-au mărit în mod constant cotele de piață. Aceste observații infirmă afirmațiile reclamantului referitoare la efectele anticoncurențiale ale măsurilor în cauză. Germania adaugă că din articolul 345 din TFUE, care interzice discriminarea întreprinderilor pe baza criteriului proprietății (public versus privat), rezultă că punerea în aplicare a normelor privind ajutoarele de stat nu poate conduce la o interdicție de facto a instrumentelor de organizare a relațiilor intragrup (acorduri privind transferul profitului și al pierderilor, furnizarea de servicii intragrup sau împrumuturi) care s-ar aplica numai întreprinderilor publice.

4.1.2.2. Observația Germaniei cu privire la observațiile reclamantului

(158) Germania urmează structura observațiilor reclamantului și susține, în ceea ce privește condiția *utilizării resurselor de stat*, că măsurile 1-3 implică utilizarea veniturilor comerciale ale grupului DB, care nu sunt resurse de stat. Calificarea veniturilor comerciale ale unei întreprinderi comerciale de drept privat drept resurse de stat nu se poate baza numai pe calitatea de acționar a statului. Ceea ce trebuie demonstrat este că statul, prin exercitarea influenței sale dominante, este în măsură să controleze utilizarea fondurilor ([73]). Germania își reiterează argumentul întemeiat pe articolul 345 din TFUE (a se vedea considerentul 105).

(159) În ceea ce privește posibilitatea de imputare în sarcina statului, Germania recunoaște că crearea PLTA a fost aprobată de un reprezentant al guvernului federal în cadrul adunării generale a DB AG. Totuși, consimțământul statului cu privire la o măsură nu este suficient pentru a stabili imputabilitatea în temeiul articolului 107 din TFUE ([74]), întrucât jurisprudența impune să se demonstreze că autoritățile publice au fost implicate activ în adoptarea măsurii sau că au impus întreprinderii măsura sau au mandatat-o să acționeze într-un anumit mod ([75]). În plus, imputabilitatea nu poate fi stabilită pe baza aprobării de către Consiliul de supraveghere a situațiilor anuale și consolidate ale DB AG, dat fiind că (i) o astfel de aprobare nu implică niciun acord de compensare a pierderilor și (ii) reprezentarea guvernului în Consiliul de supraveghere este prea mică pentru a influența în mod eficient deciziile acestui organism.

(160) În ceea ce privește măsurile 2 și 3, Germania reiterează faptul că imputabilitatea măsurilor respective în sarcina statului nu se poate baza numai pe faptul că statul deține o participație de 100 % în cadrul DB AG. Germania susține că niciun reprezentant al statului nu a fost implicat în adoptarea măsurilor respective. În special, în conformitate cu statutul DB AG și cu regulamentul de procedură al Consiliului de supraveghere al DB AG, măsuri precum măsurile 2 și 3 nu trebuie să fie aprobate și, de fapt, nu au fost aprobate de Consiliul de supraveghere.

(161) Germania adaugă că imputabilitatea măsurilor 2 și 3 nu poate fi dedusă din factorii enumerați de reclamant. În primul rând, pretinsul interes pur financiar al statului german de a primi dividende de la grupul DB nu indică implicarea statului în cele două măsuri. Interesul financiar al acționarului nu a apărut niciodată în jurisprudență ca un criteriu relevant pentru imputabilitate și pe bună dreptate, întrucât ar însemna că orice decizie luată de organismele corporative ar fi imputabilă statului, deoarece orice decizie poate avea un impact asupra intereselor financiare ale acționarului.

([73]) Hotărârile Curții de Justiție din 16 mai 2002, Franța/Comisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, din 29 aprilie 2004, Grecia/Comisia, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 și din 8 mai 2003, Italia și SIM 2 Multimedia/Comisia, C-328/00 și C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 martie 2021, Comisia/Italia și alții, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154 și Hotărârea Tribunalului din 15 decembrie 2021, Oltchim/Comisia, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Hotărârea Curții de Justiție din 13 septembrie 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, punctul 20 și Hotărârea Tribunalului din 22 septembrie 2021, DEI/Comisia, T-639/14 RENV, T-352/15 și T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Germania invocă, de asemenea, Decizia (UE) 2021/2182.

(162) De asemenea, Germania susține că imputabilitatea măsurilor 2 și 3 nu poate fi dedusă nici din dispozițiile articolului 65 din BHO, nici din cele ale PCGK, întrucât aceste acte doar completează dispozițiile legale referitoare la gestionarea și supravegherea societăților cu participații federale și nu creează cerințe pentru aprobarea operațiunilor care depășesc normele comune ale dreptului societăților comerciale.

(163) În cele din urmă, Germania consideră că alți factori de imputabilitate pe care se bazează reclamantul sunt irelevanți sau de neînțeles.

(164) În ceea ce privește condiția avantajului, Germania susține că Comisiei îi revine sarcina de a proba că sunt sau nu sunt îndeplinite condițiile de aplicare a criteriului investitorului economic privat în economia de piață. În cazul în care Comisia nu dispune de elementele de probă necesare pentru a stabili dacă un investitor privat ar fi adoptat măsurile în cauză, statul membru nu poate suferi un dezavantaj ([76]). Numai în cazurile în care aplicabilitatea criteriului operatorului economic privat în economia de piață este contestată, statul membru trebuie să demonstreze pe baza unor elemente de probă obiective și verificabile că a adoptat măsura contestată în calitatea sa de acționar, nu în calitate de autoritate publică.

(165) În plus, Germania susține că reclamantul face referire la jurisprudența privind injecțiile de capital, care sunt operațiuni pentru care se efectuează ocazional analize ale profitabilității sau planuri de afaceri și în sectorul privat. În schimb, nu se efectuează a priori analize ale profitabilității și nu au niciun sens în cazul unor instrumente precum PLTA, care reprezintă un element structural neutru al grupului. Prin urmare, absența unei analize a profitabilității efectuate înainte de adoptarea PLTA este irelevantă pentru a evalua dacă comportamentul statului a fost în conformitate cu comportamentul unui operator privat de pe piață. În cele din urmă, Germania observă că a furnizat Comisiei planurile intermediare relevante, care sunt contemporane faptelor examinate și care includ analize aprofundate ale evoluției profitabilității DB Cargo în anii următori.

(166) Mai precis, în ceea ce privește măsura 1, Germania consideră că reclamantul își concentrează în mod eronat observațiile pe faptul că PLTA a fost reînnoit în 2012, în pofida pierderilor constante și a presupusei lipse de perspective de profit. Procedând astfel, reclamantul nu ia în considerare faptul că (i) din 2006 până în 2008 DB Cargo a transferat către DB AG profituri care depășesc 500 de milioane EUR; (ii) pierderile din 2009 au fost rezultatul direct al crizei financiare, iar în anii următori DB Cargo a reușit să le limiteze (2010: -148 de milioane EUR, 2011: -100 de milioane EUR, 2012: -31 de milioane EUR); (iii) PLTA din 2012 a fost încheiat cu așteptări privind revenirea la profitabilitate, așteptări care figurau și în planurile intermediare; (iv) PLTA nu trebuie privit în mod izolat, ci ca un instrument care permite instituirea unei unități fiscale prin care pierderile unei filiale să poată fi compensate la nivelul întregului grup.

(167) În ceea ce privește măsura 2, Germania face referire la observațiile sale referitoare la ambiguitatea conceptului de „servicii intragrup” și reiterează argumentele formulate în observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii referitoare la distincția dintre funcțiile de serviciu și funcțiile de grup și la stabilirea prețurilor acestora.

(168) În ceea ce privește măsura 3, Germania susține că afirmațiile reclamantului sunt incorecte. Germania afirmă că contractele de împrumut dintre DB AG și DB Cargo au fost încheiate în condițiile pieței și reiterează, în acest sens, argumentele prezentate în observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii. În plus, Germania susține că faptul că DB Cargo este deținută de stat nu influențează condițiile împrumuturilor contractate de aceasta.

(169) În ceea ce privește măsura 4, Germania reiterează argumentele referitoare la punerea în aplicare a principiului „*als-ob-Kosten*” pe care le-a formulat în observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii. În plus, Germania susține că prezenta cauză diferă de cauza Orange/France Télécom/Comisia, C-211/15 P. În special, spre deosebire de DB AG în cazul de față, France Télécom plătea contribuții sociale mai mici decât concurenții săi.

([76]) Germania face referire la concluziile avocatului general Kokott în cauza Commune di Milano/Comisia, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, punctul 98.

(170) De asemenea, Germania contestă argumentele reclamantului referitoare la aspecte procedurale. Germania susține că nu este necesar să se suspende cele patru măsuri contestate, deoarece acestea nu implică ajutor de stat. Ca alternativă, Germania susține că măsurile constituie ajutor existent și reiterează argumentele prezentate în acest sens în scrisorile sale din 17 mai și din 26 septembrie 2023.

4.1.3. *Compatibilitatea cu piața internă*

(171) Germania susține că măsurile în cauză nu constituie ajutor de stat și, prin urmare, nu se pune problema compatibilității acestora. Ca alternativă, Germania susține că cele patru măsuri contestate constituie ajutor existent și că orice aspecte legate de compatibilitatea acestora ar trebui examinate în cadrul stabilit în capitolul VI din regulamentul de procedură.

(172) Ca argument subsidiar, Germania și DB AG/DB Cargo au decis să supună DB Cargo unui plan de transformare economică ce îndeplinește, în același timp, în opinia Germaniei, cerințele unui plan de restructurare în sensul Orientărilor Comisiei privind salvarea și restructurarea ([77]) (denumite în continuare „Orientările privind salvarea și restructurarea").

4.1.4. *Planul de restructurare al DB Cargo*

4.1.4.1. Descrierea planului de restructurare și susținerea ajutorului de restructurare

(173) În iulie 2022, Consiliul de administrație al DB Cargo AG și Consiliul de administrație al DB AG au luat decizia de a iniția procesul care s-a soldat în cele din urmă cu planul de transformare prin angajarea unei societăți de consultanță care să elaboreze o strategie de transformare pentru cele trei segmente de activitate ale DB Cargo (transport cu trenuri complete, transport cu vagoane izolate și transport combinat) cu scopul de a pune societatea pe o bază economică solidă într-o perioadă de trei ani. În septembrie 2022, a fost selectată societatea de consultanță Roland Berger pentru elaborarea strategiei de transformare de către Consiliul de administrație al DB Cargo AG și de către Consiliul de administrație al DB AG. Inițierea de către DB Cargo a planului de transformare a fost un răspuns necesar la provocările semnificative cu care se confrunta societatea.

(174) La 30 octombrie 2023 și ulterior, prin intermediul mai multor actualizări, Germania a prezentat Comisiei acest plan aflat deja în curs de punere în aplicare în contextul prezentei proceduri, pentru a putea fi evaluat ca plan de restructurare în sensul Orientărilor privind salvarea și restructurarea.

4.1.4.1.1. Planul de restructurare al DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Prezentare generală a planului de transformare al DB Cargo

(175) Germania explică faptul că planul de transformare al DB Cargo vizează consolidarea poziției DB Cargo pe termen lung, astfel încât să își poată aduce contribuția necesară la atingerea obiectivelor corporative ale DB AG. Planul de acțiune este conceput conform sloganului „Europa are nevoie de un furnizor puternic de logistică feroviară. Pentru climă și pentru o economie durabilă." Germania se așteaptă ca, în acest mod, DB Cargo să contribuie în mod semnificativ la creșterea ponderii modale a transportului feroviar pe piața germană și europeană a transporturilor, îmbunătățindu-și în același timp propria durabilitate economică.

(176) Germania explică faptul că, pentru a ajunge la profitabilitate și competitivitate, DB Cargo își va transforma modelul de afaceri. Transformarea este necesară deoarece sistemul extrem de complex de producție în comun nu a reușit să răspundă în mod flexibil la cerințele clienților în cadrul infrastructurii actuale. Rezultatul este o productivitate în scădere și sarcini financiare suplimentare considerabile, care au un impact drastic asupra profiturilor. Germania susține, de asemenea, că DB Cargo trebuie să se transforme pentru a deveni din nou profitabilă și competitivă. Germania explică faptul că, pentru a permite DB Cargo să răspundă mai rapid acestor provocări și solicitări ale clienților, DB Cargo își va adapta modelul de afaceri astfel încât să apară domenii de activitate mai mici și mai bine orientate. Această personalizare se bazează pe sectoarele de afaceri/grupurile de clienți. În acest context, segmentul de transport cu vagoane izolate va continua să efectueze un schimb strâns de servicii cu toate aceste sectoare de activitate/grupuri de clienți.

([77]) Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (JO C 249, 31.7.2014, p. 1).

(177) Germania precizează că aceste domenii de activitate mai bine orientate vor beneficia de o autonomie cuprinzătoare, de responsabilitate și de toate resursele pentru activitatea lor. Se preconizează că acest mod de funcționare va reduce drastic complexitatea modelului de producție, ceea ce ar trebui să reducă în mod semnificativ costurile și să îmbunătățească competitivitatea.

(178) Germania precizează că, în domeniul logisticii feroviare, pentru a-și consolida prezența pe piață în calitate de furnizor de servicii de logistică feroviară, DB Cargo oferă în prezent în mod sistematic clienților săi servicii specifice industriei în cadrul lanțurilor de aprovizionare ale clienților săi. Acestea sunt soluții logistice care includ, în esență, un serviciu feroviar și îl completează cu module suplimentare (de exemplu, transport rutier, antrepozitare și alte servicii logistice individuale).

(179) Domeniul transportului cu vagoane izolate, care este o componentă esențială a transportului feroviar de marfă actual în Germania și în Europa, nu poate fi exploatat pe o bază pur comercială ca rețea cu acoperire completă, având în vedere cadrul general actual. Ca urmare, Germania se așteaptă ca, odată cu punerea în aplicare a planului de transformare al DB Cargo, transportul cu vagoane izolate să fie dezvoltat în continuare într-o rețea orientată spre ofertă, standardizată și rezilientă de opțiuni flexibile de transport de marfă, ținând seama de finanțarea prevăzută în bugetul federal pentru 2024, și se preconizează că acesta va fi organizat într-un mod mult mai eficient din punctul de vedere al costurilor. De asemenea, Germania susține că, pe termen mediu și lung, eficiența sistemului va crește inclusiv cu ajutorul noilor tehnologii, cum ar fi cuplarea automată digitală (*digital automatic coupling* – DAC).

(180) Germania explică, de asemenea, că transportul combinat reprezintă piața viitorului pentru transportul feroviar de marfă. Germania precizează că, pentru a putea oferi un serviciu competitiv, DB Cargo intenționează, de asemenea, să pună în aplicare măsuri structurale în viitor.

(181) În plus, Germania explică faptul că, în cadrul planului său de transformare, DB Cargo va investi în locomotive moderne multisistem și în tehnologii noi pentru vagoane. Având în vedere progresele înregistrate în ceea ce privește digitalizarea și automatizarea, Germania se așteaptă ca DB Cargo să poată, de asemenea, să desfășoare procese ale transportului feroviar (de exemplu compunerea trenurilor, tratarea și întreținerea vagoanelor) într-un mod mult mai eficace și mai rapid, sporindu-și astfel competitivitatea.

(182) Germania precizează că, datorită echipamentelor moderne de transport care îndeplinesc cerințele clienților, DB Cargo își propune să se integreze mai profund în lanțurile logistice ale clienților. Germania explică faptul că DB Cargo înregistrează, prin urmare, progrese intense în ceea ce privește dezvoltarea vagoanelor sale de marfă.

(183) Potrivit explicațiilor Germaniei, concentrându-se pe digitalizare, optimizarea costurilor și durabilitate, DB Cargo urmărește atât să se redreseze în urma dificultăților sale actuale, cât și să își asigure viitorul ca actor principal pe piața europeană a transportului feroviar de marfă. Prin urmare, Germania susține că inițiativele strategice prezentate în planul de transformare oferă o cale clară către restabilirea viabilității prin stabilitate și creștere pe termen lung.

4.1.4.1.1.2. Măsurile din planul de restructurare al DB Cargo

(184) Germania explică faptul că DB Cargo a inițiat un plan de restructurare caracterizat de schimbări radicale în cadrul sistemului de producție, de dizolvarea interconexiunilor dintre segmente, de măsuri de optimizare a portofoliului, de cooperare între parteneri în locul operațiunilor interne și de cerințe ajustate în mod fundamental în materie de resurse.

(185) Germania indică, de asemenea, că măsurile individuale din planul de restructurare au fost elaborate pe o bază specifică segmentului pentru transportul cu vagoane izolate, transportul cu trenuri complete și diviziile maritimă, continentală și feroviară ale segmentului de transport combinat. În plus, au fost concepute măsuri generale suplimentare de restructurare care să vizeze filialele europene, precum și structurile de cheltuieli de regie și de producție și turnul de control ([78]).

([78]) Pentru o descriere a turnului de control al DB Cargo, a se vedea considerentul 237 și următoarele.

(186) În acest context, Germania explică faptul că DB Cargo a finalizat negocierile necesare din punct de vedere juridic pentru o conciliere a intereselor cu reprezentanții lucrătorilor în ceea ce privește reducerea costurilor cu personalul, care se ridică încă la peste 100 de milioane EUR anual după creșterile salariale care au intrat în vigoare între timp. La 2 octombrie 2024, comitetul de conciliere a ajuns la un rezultat comun și a convenit asupra unei reduceri a forței de muncă cu 4 582 de angajați cu normă întreagă (aproximativ 25 % din forța de muncă) până la 31 decembrie 2026 în comparație cu luna decembrie 2023, precum și asupra unei reduceri suplimentare de 361 de angajați cu normă întreagă până în decembrie 2029, rezultând o reducere totală de 4 943 de angajați cu normă întreagă (aproximativ 27 % din forța de muncă). Germania precizează, de asemenea, că DB Cargo a pus inițial accentul pe transportul combinat, pe cheltuielile de producție și ale turnului de control și explică faptul că DB Cargo se va concentra în continuare, în conformitate cu măsurile din planul său de restructurare prezentate în secțiunile următoare, în special pe transportul cu vagoane izolate și cu trenuri complete, inclusiv cu implicații pentru reducerea forței de muncă.

Tabelul 10

Rezultatele Comitetului de conciliere, 2 octombrie 2024: Reducerea ENI pentru DB Cargo AG

ENI	Sf. 2023	Sf. 2024	Sf. 2025	Sf. 2026	Sf. 2027	Sf. 2028	Sf. 2029
Personal operațional (mecanici de locomotivă, personal de manevră etc.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Întreținere	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli generale legate de producție, inclusiv turnul de control	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli de regie (inclusiv IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 29

4.1.4.1.1.3. Măsuri din planul de restructurare pentru segmentul de transport cu vagoane izolate

(187) Germania explică faptul că, la DB Cargo, transportul cu vagoane izolate implică colectarea și livrarea la nivel național de vagoane individuale și grupuri de vagoane de la diferiți expeditori. După colectare, vagoanele sunt grupate în trenuri pe distanțe lungi în mai multe etape. Ulterior, trenurile pe distanțe lungi trebuie să fie redistribuite în vagoane izolate sau trenuri parțiale înainte de livrarea finală. Procesul extrem de complex de grupare necesită resurse de infrastructură extinse, precum și operațiuni manuale și capacitate de gestionare pentru planificare și dispecerizare.

(188) Germania precizează, de asemenea, că transportul cu vagoane izolate este considerat o alternativă mai durabilă la concurența sa directă pentru transporturile de dimensiuni mici și mijlocii constând în transportul rutier cu camionul. Este necesară restructurarea modelului său de producție și de afaceri, precum și existența unor scheme de ajutoare de stat pentru a se depăși dezavantajul sistemic al operațiunilor de transport cu vagoane izolate față de transportul cu camionul și pentru a se asigura un transport mai ecologic prin intermediul transportului feroviar, în locul celui rutier. Prin urmare, Germania susține că măsurile planificate în planul de restructurare al DB Cargo pentru transportul cu vagoane izolate vizează îndeplinirea cerințelor privind viabilitatea pe termen lung și creșterea competitivității transportului cu vagoane izolate.

4.1.4.1.1.3.1. Măsura 1 din planul de restructurare: Optimizarea rețelei pentru segmentul de transport cu vagoane izolate prin revizuirea proiectării

(189) Germania explică faptul că obiectivul general al reproiectării rețelei de transport cu vagoane izolate este (a) simplificarea radicală și consolidarea robusteții producției și (b) standardizarea în consecință a ofertei comerciale.

(190) Germania susține că, în viitorul model de producție, se vor aloca personal și echipamente segmentului de transport cu vagoane izolate, ceea ce constituie o schimbare radicală în comparație cu producția integrată actuală pentru transportul cu vagoane izolate, transportul cu trenuri complete și transportul combinat. Germania se așteaptă ca această măsură de restructurare să conducă la o mai mare soliditate/reziliență, să sporească calitatea și să permită economii de costuri care să depășească sinergiile unei producții integrate, și anume reducerea taxelor de anulare și creșterea eficienței resurselor (de exemplu, un număr mai mic de locomotive necesare). În plus, Germania susține că viitoarea proiectare a rețelei DB Cargo se va concentra pe creșterea frecvențelor pe distanțe lungi, va consolida legăturile mai scurte și va permite o mai mare flexibilitate în ceea ce privește rutarea vagoanelor, adică o mai bună distribuție a costurilor fixe și reducerea numărului de destinații.

(191) Germania precizează, de asemenea, că oferta comercială va fi din ce în ce mai standardizată, reducând la minimum cererile individuale specifice fiecărui client. În plus, Germania susține că eliminarea necesității de a stabili priorități în mod specific pentru fiecare client ar trebui să sporească volumul de instalații de manevră, precum și să reducă drastic complexitatea planificării și a dispecerizării, adică să crească eficiența cheltuielilor generale.

(192) Germania precizează că se preconizează că extinderea rețelei revizuite va începe în 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Măsura 2 din planul de restructurare: Măsuri de optimizare a producției globale pentru segmentul de transport cu vagoane izolate

(193) Germania precizează că, împreună cu reproiectarea rețelei DB Cargo, planul de restructurare prevede și două măsuri generale de optimizare a producției pentru a îmbunătăți costul operațiunilor de transport cu vagoane izolate:

(a) Revizuirea actualelor servicii de compunere și distribuție pentru vagoanele izolate, adică serviciile care sunt neeconomice în prezent vor fi reorganizate, reduse sau eliminate. Germania precizează că această măsură este deja pusă în aplicare, primele efecte fiind preconizate să se producă imediat.

(b) Economii în ceea ce privește costurile energiei prin utilizarea de locomotive hibrid în locul unor alternative mai puțin eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. Germania precizează că efectele pozitive ale măsurii respective sunt preconizate să se producă începând cu anul 2026.

4.1.4.1.1.3.3. Măsura 3 din planul de restructurare: Îmbunătățirea calității segmentului de transport cu vagoane izolate și măsuri de ajustare a prețurilor de bază

(194) Germania precizează că aceste îmbunătățiri ale modelului de producție vor conduce la îmbunătățirea calității serviciului pentru client (de exemplu, creșterea soliditățiii/rezilienței). Germania explică faptul că, în concordanță cu aceste îmbunătățiri ale calității, DB Cargo negociază ajustări ale prețurilor cu scopul (i) de a acoperi mai bine creșterea actuală a costurilor de transport și (ii) de a reflecta mai bine disponibilitatea clienților de a plăti pentru serviciile de transport cu vagoane izolate. Germania precizează că respectivele ajustări ale prețurilor vor fi creșteri reale ale prețurilor de bază pe lângă compensarea costurilor factorilor de producție și vor intra în vigoare încă din 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Efectele măsurilor din planul de restructurare referitoare la segmentul de transport cu vagoane izolate asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

Tabelul 11

Efectele măsurilor din planul de restructurare referitoare la segmentul de transport cu vagoane izolate asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028
Vagoane izolate	Optimizarea rețelei prin revizuirea proiectării	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Măsuri globale de optimizare a producției cu efecte asupra transportului cu vagoane izolate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Îmbunătățirea calității și ajustarea prețurilor de bază	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 30

4.1.4.1.1.4. Măsurile din planul de restructurare referitoare la segmentul de transport cu trenuri complete

(195) Germania explică faptul că transporturile cu trenuri complete se caracterizează prin conectarea directă a volumelor de la punctele de garare/încărcare pe calea ferată la punctele de garare/descărcare pe calea ferată fără modificarea compunerii trenului. În consecință, principalul factor de performanță pentru transportul cu trenuri complete este utilizarea suficientă a capacității în transportul pe distanțe lungi. Germania precizează că, în segmentul de transport cu trenuri complete, DB Cargo se axează pe o largă acoperire a rețelei, cu diferite forme de transport, printre care și soluții logistice mai complexe. Principalele măsuri din planul de restructurare pentru segmentul de transport cu trenuri complete sunt descrise mai jos și se axează pe tranziția către funcționarea ca furnizor de logistică inteligentă.

4.1.4.1.1.4.1. Măsura 4 din planul de restructurare: Soluții logistice pentru segmentul de transport cu trenuri complete și optimizarea portofoliului

(196) Germania susține că planul de restructurare al DB Cargo se va concentra pe soluții logistice inteligente în ceea ce privește transportul cu trenuri complete (de exemplu, soluții personalizate sau trafic complex/transfrontalier) și va efectua o revizuire structurată a portofoliului în funcție de două elemente-cheie:

(a) modificări ale conceptelor de producție pentru a spori atât eficiența, cât și calitatea în cazul în care DB Cargo poate oferi un punct de vânzare unic;

(b) diferențierea prețurilor cu prețuri ajustate pentru clienții cu o mai mare disponibilitate de a plăti și cu o dependență puternică de serviciile feroviare. În acest context, s-ar putea întrerupe anumite rute și clienții cu nevoi mai simple (de exemplu, trafic de la un punct la altul) pentru a se utiliza resursele eliberate pentru soluții logistice mai complexe/inteligente (posibil cu parteneri), ceea ce ar duce la o activitate cu marjă de profit mai ridicată. Germania susține că, în general, DB Cargo va continua doar traficul pentru care se preconizează o perspectivă pozitivă de dezvoltare economică. De asemenea, Germania precizează că optimizarea portofoliului va fi pusă în aplicare imediat, efectele începând să se producă din 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Măsura 5 din planul de restructurare: Creșterea soliditații producției în segmentul de transport cu trenuri complete

(197) Germania explică faptul că, în prezent, trenurile complete ale DB Cargo sunt produse într-un sistem de producție integrat cu alte trenuri complete, cu transportul combinat și cu traficul cu vagoane izolate. De asemenea, Germania precizează că sinergiile potențiale ale unei producții integrate la DB Cargo adesea nu sunt realizate (de exemplu, din cauza unor incidente imprevizibile, cum ar fi lucrări de construcție a infrastructurii într-un termen scurt, probleme tehnice, disponibilitatea resurselor), prin urmare conduc la costuri de producție reale mai mari.

(198) Germania explică faptul că această măsură din planul de restructurare prevede ca exploatarea viitoare a trenurilor complete să fie încapsulată cu alocări de resurse dedicate (similar măsurii corespunzătoare pentru segmentul de transport cu vagoane izolate) pentru a reduce la minimum dependențele și a crește calitatea producției. De asemenea, Germania precizează că în cadrul prezentei măsuri din planul de restructurare va fi stabilită asumarea clară și constantă a industriilor, a clienților și a produselor.

(199) Germania explică, de asemenea, că creșterea soliditații ([79]) producției va fi accelerată și mai mult prin punerea în aplicare a unor noi contracte colective de muncă pentru sporirea flexibilității modelelor de schimburi. În cadrul rundei de negocieri colective din 2023, DB AG și DB Cargo au obținut o contribuție importantă din partea sindicatului EVG în sprijinul transformării DB Cargo, întrucât sindicatul respectiv a stabilit o opțiune de modele cu schimburi extinse ale mecanicilor de locomotivă, sporind astfel flexibilitatea DB Cargo [în cadrul acestor modele, mecanicii de locomotivă sunt programați (în mod voluntar) să lucreze în cicluri de lucru de mai multe zile, cu mai multe perioade de repaus în afara domiciliului (stimulate monetar) și perioade de repaus mai lungi la domiciliu]. Germania precizează că acest lucru duce la creșterea productivității ca urmare a reducerii schimbărilor de personal, precum și a posibilității de a utiliza mecanici de locomotivă independent de locul de plecare. Germania prevede că extinderea sistemului revizuit de producție al DB Cargo va începe cel târziu în 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Măsura 6 din planul de restructurare: Îmbunătățirea calității segmentului de transport cu trenuri complete și ajustările aferente ale prețurilor de bază

(200) Germania susține că îmbunătățirea calității serviciilor pentru clienții DB Cargo (de exemplu, creșterea soliditații) va justifica ajustări ale prețurilor care sunt negociate cu scopul (i) de a acoperi mai bine creșterile actuale ale costurilor de transport și (ii) de a reflecta mai bine disponibilitatea clienților de a plăti pentru servicii de transport cu trenuri complete de calitate mai înaltă. Germania explică faptul că respectivele ajustări ale prețurilor DB Cargo vor fi creșteri reale ale prețurilor de bază pe lângă compensarea costurilor factorilor de producție și vor intra în vigoare încă din 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Efectele măsurilor din planul de restructurare referitoare la segmentul de transport cu trenuri complete asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

Tabelul 12

Efectele măsurilor din planul de restructurare referitoare la segmentul de transport cu trenuri complete asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Trenuri complete	Soluții logistice și optimizarea portofoliului	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Creșterea solidă a producției (inclusiv noi contracte colective de muncă)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Îmbunătățirea calității și ajustarea prețurilor de bază	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 31

([79]) Germania explică faptul că planul DB Cargo este de a face ca rezultatele și previziunile modelului său de producție să fie din ce în ce mai precise, chiar dacă una sau mai multe dintre variabilele de intrare sau ipoteze ar trebui să fie modificate din cauza unor circumstanțe neprevăzute.

4.1.4.1.1.5. Măsurile din planul de restructurare referitoare la segmentul de transport combinat

(201) Germania explică faptul că transportul combinat se caracterizează prin transportul multimodal, utilizând camioane pe primul și pe ultimul kilometru către terminale sau porturi, dar utilizând trenul pe segmentele de transport pe distanțe lungi intermediare. Un segment este împărțit în trei subsegmente: (i) transportul combinat maritim, care include transportul containerelor între porturi și hinterlandul respectiv, (ii) transportul combinat continental, care include transportul containerelor pentru materialele în vrac, al semiremorcilor și al cutiilor mobile de la terminal la terminal și (iii) vânzările transportatorilor, care includ exclusiv serviciile de tracțiune pentru transportatori feroviari sau agenți de expediție terți.

(202) Germania precizează că, în cadrul primelor două segmente, actorii fie acoperă un element individual al lanțului valoric (tracțiune, operațiuni de terminal, operator), fie oferă toate serviciile din lanțul valoric în calitate de operator integrat. Germania explică, de asemenea, că DB Cargo adoptă atât poziția unui operator în segmentul maritim cu filiala sa TFG, cât și poziția unui furnizor de tracțiune (și anume DB Cargo însăși). Germania precizează că, în cadrul segmentului continental, DB Cargo este din nou furnizor de tracțiune și, în plus, deține acțiuni (dar fără control majoritar) ale operatorului Kombiverkehr GmbH & Co. KG. În ceea ce privește vânzările transportatorilor, Germania precizează că DB Cargo oferă exclusiv tracțiune.

(203) Următoarea secțiune stabilește principalele măsuri din planul de restructurare pentru fiecare dintre aceste trei subsegmente individuale.

4.1.4.1.1.5.1. Măsura 7 din planul de restructurare: Modificarea producției în subsegmentul de transport combinat maritim

(204) Germania explică faptul că, în prezent, trenurile pentru transport combinat sunt produse într-un sistem de producție integrat cu operațiuni de transport cu vagoane izolate și cu trenuri complete. Sinergiile generate de această producție integrată sunt mai mici decât complexitatea rezultată, ceea ce duce la probleme de calitate generate de perturbări și la o creștere a necesarului de resurse în comparație cu cel al concurenților direcți (de exemplu, mărfurile din sectorul apărării sau încărcăturile de cărbune ale unui vagon izolat sau ale unui tren complete, care beneficiază de o prioritate mai mare în comparație cu mărfurile intermodale, cauzează întârzieri pentru transportul combinat maritim). În plus, Germania precizează că planul de restructurare include, prin urmare, două măsuri pe care DB Cargo le va pune în aplicare:

(a) vor fi alocate resurse dedicate (mecanici de locomotivă, locomotive și vagoane de marfă) segmentului de transport maritim pentru a îmbunătăți calitatea producției și pentru a permite producerea de trenuri care au fost anulate anterior din cauza indisponibilității producției;

(b) la 2 octombrie 2024, Comitetul de conciliere a ajuns la un acord de modificare a reglementărilor existente ale societății în domeniul muncii în ceea ce privește transportul combinat maritim. Ca urmare, se va ajunge la aceeași creștere a productivității ca și în cazul unei opțiuni alternative de transformare care se bazează pe reducerea furnizării tracțiunii de către DB Cargo și pe transferul furnizării tracțiunii către filiale de tracțiune cu mai multă flexibilitate în acordurile lor de muncă, ceea ce va conduce la o productivitate mai mare a mecanicilor de locomotivă (de exemplu, escală într-o gară îndepărtată, compensații speciale pentru timpul de deplasare). Germania explică, de asemenea, că, prin ajungerea la acest acord în octombrie 2024, DB Cargo va putea acum să reducă numărul mecanicilor de locomotivă, cheltuielile generale de producție și personalul turnului de control ca urmare a noilor reglementări în domeniul muncii, care vor permite creșterea productivității. Prin urmare, DB Cargo nu va fi nevoită să își transfere operațiunile către filiale de tracțiune.

4.1.4.1.1.5.2. Măsura 8 din planul de restructurare: Reproiectarea rețelei subsegmentului de transport combinat maritim

(205) Germania explică faptul că, în modelul actual de rețea al DB Cargo, operatorul maritim TFG utilizează concepte de manevră pentru a distribui traficul între porturile maritime germane și hinterland, în timp ce concurenții utilizează terminale de transport combinat. Germania susține că, în cadrul planului de restructurare, rutele TFG vor fi transferate în timp către terminale ale nodurilor de transport combinat, în locul operațiunilor stațiilor de triaj, pentru a permite o utilizare sporită a trenurilor, creșterea capacității trenurilor și un transfer al containerelor mai eficient din punctul de vedere al costurilor. De asemenea, Germania precizează că DB Cargo intenționează să introducă noul model de producție care urmează să fie pus în aplicare până în 2026, având în vedere accesul necesar la terminalele nodurilor și tranziția orarelor.

4.1.4.1.1.5.3. Măsura 9 din planul de restructurare: Integrarea terminalelor subsegmentului de transport combinat maritim

(206) Germania explică faptul că terminalul pentru containere este o parte importantă a lanțului valoric în transportul combinat și că operatorii care integrează operațiunile de terminal în lanțul de tracțiune reușesc să obțină profitabilitate. De asemenea, Germania precizează că planul de restructurare al DB Cargo include extinderea operațiunilor sale de terminal printr-o mai bună cooperare cu furnizorul de terminale DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), pentru ca DB Cargo să poată oferi o gamă de produse mai integrată (de exemplu, inclusiv depozitarea containerelor), să își optimizeze producția (de exemplu, o mai bună aliniere a sloturilor de cale ferată și a sloturilor de terminal) și să realizeze sinergii la amplasamentele în care exploatează deja antrepozite și în care DUSS are activitatea de terminal în apropierea instalațiilor DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Măsura 10 din planul de restructurare: Optimizarea portofoliului subsegmentului de transport combinat maritim

(207) Germania precizează că planul de restructurare al DB Cargo prevede optimizarea portofoliului de rute de trafic maritim, în special în ceea ce privește cererea scăzută și rutele cu profitabilitate scăzută, efectul acestei măsuri urmând să apară în 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Măsura 11 din planul de restructurare: Evaluarea opțiunilor de parteneriat în subsegmentul de transport combinat maritim

(208) Germania precizează că, în cadrul segmentului pieței maritime, transportatorii maritimi de linie, precum și operatorii terminalelor, urmăresc strategii de integrare pe verticală pentru a spori fidelitatea clienților, pentru a proteja capacitatea de transport și pentru a internaliza marjele. De asemenea, Germania susține că, pentru operatorul maritim TFG al DB Cargo, astfel de evoluții strategice ale concurenților săi constituie un risc de pierderi de volum în cazul în care clienții săi principali, și anume transportatorii de linie, își transferă volumul către concurenții cu care colaborează, de exemplu, în contextul integrării pe verticală menționate anterior. În același timp, Germania consideră că o investiție a unui partener ar putea permite TFG să își asigure volumele și să obțină acces direct la clienții finali. Germania explică, de asemenea, că, în cadrul planului de restructurare al DB Cargo, societatea evaluează în prezent opțiunile de parteneriat în acest sens.

4.1.4.1.1.5.6. Măsura 12 din planul de restructurare: Redimensionarea subsegmentului de transport combinat continental al Kombiverkehr

(209) Germania precizează că DB Cargo deține acțiuni (dar nu deține controlul majoritar) în cadrul Kombiverkehr GmbH & Co. KG (denumită în continuare „KVG”), unul dintre cei doi operatori europeni principali (50 % din acțiuni sunt deținute de DB Cargo, iar restul de 50 % de peste 200 de societăți de expediție). Germania consideră că, pentru a obține competitivitatea pe termen lung, sunt necesare modificări ale modelului de afaceri actual, în care DB Cargo este doar furnizor de servicii de tracțiune exclusive. Germania explică, de asemenea, că discuțiile în comun privind un nou model de afaceri bazat pe parteneriate pentru a obține profitabilitatea au început în august 2023, dar nu au condus la un rezultat pozitiv.

(210) În acest context, Germania explică, de asemenea, că va exista o eliminare treptată a relațiilor care nu generează marjele necesare, cel târziu până în ianuarie 2025. Începând cu al treilea trimestru al anului 2024, KVG a început să transfere părți mari din programul său feroviar către furnizori terți de servicii de tracțiune, astfel încât societățile de expediție care solicită servicii de transport combinat vor avea în continuare acces la cea mai mare parte a rețelei de rute a KVG în viitor. Între timp, toate serviciile DB Cargo cu KVG care nu oferă o perspectivă viabilă din punct de vedere economic pentru DB Cargo au fost eliminate treptat pentru a opri pierderile suplimentare.

4.1.4.1.1.5.7. Măsura 13 din planul de restructurare: Modificarea producției subsegmentului de transport combinat continental

(211) Germania explică faptul că, în prezent, trenurile de transport combinat sunt produse într-un sistem de producție integrat cu operațiuni cu vagoane izolate și trenuri complete, dar că sinergiile dintr-o producție integrată sunt mai mici decât complexitatea rezultată, ceea ce duce la probleme de calitate generate de perturbări și la o creștere a necesarului de resurse în comparație cu cel al concurenților direcți ai DB Cargo. Prin urmare, Germania susține că două măsuri vor fi puse în aplicare în cadrul planului de restructurare:

(a) vor fi alocate resurse dedicate segmentului de transport combinat continental pentru a îmbunătăți calitatea producției și pentru a permite producția de trenuri care au fost anulate anterior din cauza indisponibilității producției;

(b) în cadrul concilierii intereselor, care a fost finalizată la 2 octombrie 2024, părțile au ajuns la un acord de modificare a reglementărilor existente ale societății în domeniul muncii în ceea ce privește transportul combinat continental. Ca urmare, în prezent se realizează aceeași creștere a productivității ca și în alternativa externalizării serviciilor de tracțiune către filiale de tracțiune cu mai multă flexibilitate în contractele lor de muncă și, prin urmare, cu o productivitate mai mare a mecanicilor de locomotivă (de exemplu, escală într-o gară îndepărtată, compensații speciale pentru timpul de deplasare), care a fost urmărită inițial. Germania precizează, de asemenea, că, după ajungerea la acest acord în octombrie 2024, DB Cargo va putea acum să reducă numărul mecanicilor de locomotivă, cheltuielile generale de producție și personalul turnului de control ca urmare a noilor reglementări în domeniul muncii, care vor permite creșterea productivității începând din 2025. Prin urmare, DB Cargo nu va fi nevoită să își transfere operațiunile către filiale de tracțiune.

4.1.4.1.1.5.8. Măsura 14 din planul de restructurare: Optimizarea portofoliului subsegmentului de vânzări ale transportatorilor

(212) Germania explică faptul că optimizarea portofoliului a fost deja inițiată în cadrul planului de restructurare al DB Cargo în 2023 pentru operațiunile care în prezent nu generează marja necesară și care nu oferă o perspectivă viabilă din punct de vedere economic. Traficul cu marjă scăzută care nu poate îndeplini nivelul de ambiție necesar privind marja operațională și/sau în cadrul căruia clienții nu acceptă ajustările de preț necesare va fi eliminat din portofoliu. Germania explică, de asemenea, că reacțiile clienților la ajustările prețurilor sunt estimate în prezent pe baza experienței echipei de vânzări a DB Cargo, iar adaptările sunt planificate în consecință. Germania preconizează că volumul va fi redus cu aproximativ [...] % în 2024 și cu aproximativ [...] % în 2025 comparativ cu volumele din 2023 și că, în cazul în care mai mulți clienți ai DB Cargo nu vor accepta ajustări de preț, gradul de reducere va fi ajustat.

4.1.4.1.1.5.9. Efectele măsurilor referitoare la segmentul de transport combinat din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

Tabelul 13

Efectele măsurilor referitoare la segmentul de transport combinat din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Transport combinat maritim	Modelul de producție/nodul de terminale Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Producția încapsulată și reproiectarea rețelei	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea cheltuielilor de regie în toate societățile de transport combinat maritim (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizarea portofoliului și creșterea prețurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Tipul segmentului	Măsura de transformare	*Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Transportul combinat continental și vânzările transportatorilor	Producția încapsulată	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea cheltuielilor de regie în transportul combinat continental	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionarea rețelei Kombiverkehr (optimizarea portofoliului) și creșterea prețurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 33

4.1.4.1.1.6. Măsurile din planul de restructurare referitoare la filialele europene ale DB Cargo

(213) Germania explică faptul că DB Cargo are filiale străine în 13 țări: Țările de Jos, Franța, Danemarca, Italia, Elveția, Belgia, Regatul Unit, Spania, Polonia și cele patru societăți din CEE (coridorul estic european), Cehia, Bulgaria, România și Ungaria. Filialele funcționează în mare parte ca centre de costuri de producție care oferă servicii feroviare ca o extindere a operațiunilor feroviare în întreaga Europă. Germania susține că scopul rețelei europene a DB Cargo este de a oferi soluții logistice transfrontaliere de la un capăt la altul pe întregul continent, cu puncte de plecare și destinații în Germania și în afara acesteia și cu Germania ca țară de tranzit sau de expediere/primire.

(214) Germania explică faptul că filialele europene ale DB Cargo reprezintă aproximativ o treime din totalul angajaților săi. Prin urmare, acestea sunt semnificative pentru performanța economică a societății. Germania susține, de asemenea, că filialele respective reprezintă o parte esențială a planului de restructurare al DB Cargo și au fost analizate în vederea identificării potențialului de reducere a costurilor. În consecință, Germania susține că vor fi puse în aplicare trei pârghii generale de optimizare a costurilor.

4.1.4.1.1.6.1. Măsura 15 din planul de restructurare: Optimizarea portofoliului filialelor europene

(215) În primul rând, va exista o optimizare a portofoliului prin revizuirea operațiunilor de transport din punctul de vedere al profitabilității și definirea ulterioară a unor măsuri de eficiență în cele trei segmente – transportul cu vagoane izolate, transportul cu trenuri complete și transportul combinat. Germania explică faptul că transporturile neprofitabile vor fi optimizate printr-o combinație de ajustări ale prețurilor, reduceri de frecvență și gruparea punctelor de plecare și de destinație sau vor fi întrerupte de DB Cargo. Germania explică, de asemenea, că această măsură este aliniată îndeaproape la strategiile din toate cele trei segmente.

4.1.4.1.1.6.2. Măsura 16 din planul de restructurare: Reducerea costurilor filialelor europene

(216) În al doilea rând, vor exista reduceri ale costurilor prin consolidarea antrepozitelor, de exemplu între Germania și Țările de Jos sau între Germania și Elveția, sau prin reducerea spațiului de birouri ca parte a planului de restructurare al DB Cargo. În plus, Germania susține că cheltuielile de producție și de regie ale DB Cargo vor fi reduse, de exemplu prin centralizarea sarcinilor de servicii pentru clienți către turnul de control sau prin reducerea angajărilor externe.

4.1.4.1.1.6.3. Măsura 17 din planul de restructurare: Eficiența operațională a filialelor europene

(217) În al treilea rând, vor fi puse în aplicare măsuri de creștere a eficienței operaționale ca parte a planului de restructurare al DB Cargo prin optimizarea utilizării transfrontaliere a mecanicilor de locomotivă (de exemplu, între Germania și Țările de Jos sau între Germania, Elveția și Italia) și prin creșterea productivității activelor, precum și prin punerea în aplicare a unei infrastructuri informatice standardizate în cadrul DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Efectele măsurilor referitoare la filialele europene ale DB Cargo din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

Tabelul 14

Efectele măsurilor referitoare la segmentul filialelor europene din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Filialele europene	Optimizarea portofoliului	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea costurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eficiența operațională	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 34

4.1.4.1.1.7. Măsurile din planul de restructurare referitoare la administrarea DB Cargo

(218) Germania explică faptul că, în cadrul funcției transversale a DB Cargo, departamentul administrativ furnizează servicii importante pentru DB Cargo. Germania susține că planul său de restructurare va aborda și va elimina ineficiențele generate de procesele redundante, de supracapacitate și de serviciile cu valoare adăugată redusă.

(219) Germania explică faptul că se preconizează că reducerea complexității diferitelor unități operaționale ale DB Cargo va reduce capacitățile administrative necesare și că măsurile ar trebui să conducă la o reducere globală cu peste 80 de echivalente normă întreagă în comparație cu numărul de angajați din iulie 2023 (aproximativ 17 % din departamentele avute în vedere) începând din 2024.

(220) Germania explică faptul că au fost analizate detaliat următoarele centre de costuri ale DB Cargo: departamentul IT, costurile de construcție (de închiriere), departamentul director general (CEO), departamentul director financiar (CFO), departamentul de gestionare a ofertelor, costurile administrative ale filialelor naționale și alte costuri administrative, precum și structurile de gestionare.

4.1.4.1.1.7.1. Măsura 18 din planul de restructurare: Standardizarea informatică a administrației

(221) Germania susține că costurile de funcționare ridicate rezultă dintr-o moștenire ridicată în peisajul informatic și în aprovizionarea DB Cargo. Germania explică faptul că, în cadrul planului de restructurare al DB Cargo, cheltuielile de funcționare vor fi reduse prin optimizarea acordurilor privind nivelul serviciilor, prin soluții de cloud și prin modernizarea aplicațiilor actuale, precum și prin închiderea aplicațiilor învechite. În plus, Germania precizează că portofoliul de proiecte informatice va fi redus în mod semnificativ, iar personalul va fi redus prin intermediul unui furnizor extern de servicii.

4.1.4.1.1.7.2. Măsura 19 din planul de restructurare: Reducerea spațiului de birouri al administrației

(222) Germania explică faptul că DB Cargo închiriază în prezent multe proprietăți în Germania (aproximativ 760). Germania susține că, în urma utilizării sporite a muncii la distanță, DB Cargo va rezilia contractele de închiriere și, prin urmare, va economisi aproximativ 25 % din costurile de închiriere la principalele sale amplasamente (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin și Leipzig) în 2024. Începând din 2025, Germania precizează că DB Cargo va reduce spațiul de birouri și la toate celelalte amplasamente din Germania, ca urmare a reducerii personalului aferent producției în toate regiunile de gestionare ale DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Măsura 20 din planul de restructurare: Activitățile de marketing și strategice ale administrației cu reducerea DB AG

(223) Germania explică faptul că, în strategia DB Cargo și în domeniile de politică/reglementare, va fi eliminată suprapunerea sarcinilor, ceea ce va duce la reducerea necesarului de resurse. În plus, Germania susține că bugetul de marketing relativ ridicat al DB Cargo va fi revizuit în sens descrescător, deoarece, cu mai puține campanii și proiecte de marketing, nevoia DB Cargo de activități de marketing va scădea.

4.1.4.1.1.7.4. Măsura 21 din planul de restructurare: Digitalizarea și automatizarea proceselor financiare manuale ale administrației

(224) Germania explică faptul că departamentul director financiar (CFO) al DB Cargo cuprinde principalele unități organizaționale Contabilitate și facturare, Controlul entității și Controlul produselor și ghidarea direcției. Germania explică faptul că numeroasele procese administrative în prezent manuale din toate domeniile vor fi digitalizate sau automatizate, în special în domeniul facturării și al raportării, ceea ce va reduce în mod semnificativ cheltuielile de regie.

4.1.4.1.1.7.5. Măsura 22 din planul de restructurare: Dimensionarea corectă a departamentelor de gestionare a ofertelor și de proiectare a serviciilor din cadrul administrației

(225) Germania explică faptul că suprapunerea sarcinilor și a responsabilităților în departamentele de gestionare a ofertelor și de proiectare a serviciilor ale DB Cargo a condus la dezvoltarea unor structuri supradimensionate, cu un potențial considerabil de optimizare. Ca parte a planului de restructurare al DB Cargo, numărul de angajați din aceste domenii va fi redus.

4.1.4.1.1.7.6. Măsura 23 din planul de restructurare: Structura administrației și armonizarea filialelor de vânzări interne

(226) Germania explică faptul că este neclară separarea sarcinilor și a responsabilităților între departamentele de vânzări interne și filialele de vânzări ale DB Cargo. Germania susține că DB Cargo intenționează să realizeze economii în ceea ce privește cheltuielile de regie prin consolidarea funcțiilor duble.

4.1.4.1.1.7.7. Măsura 24 din planul de restructurare: Dimensionarea corectă a structurii de gestionare a administrației

(227) Germania susține că, din cauza evoluției istorice a structurilor paralele din cadrul DB Cargo, există un număr peste medie de cadre de conducere, ceea ce duce la ineficiențe și la costuri ridicate cu personalul, cum ar fi suprapunerea sarcinilor între departamentele individuale ale DB Cargo și filialele din țară și din străinătate. Germania susține, în plus, că complexitatea organizațională sporește și efortul administrativ și de gestionare. Germania precizează că planul de restructurare prevede o reducere a posturilor executive în departamentele administrative, de exemplu prin fuzionarea echipelor sau externalizarea activităților.

4.1.4.1.1.7.8. Măsura 25 din planul de restructurare: Reducerea altor costuri ale administrației

(228) Germania explică faptul că alte costuri administrative care urmează să fie reduse ca parte a măsurilor de economisire din cadrul planului de restructurare vizează beneficiile angajaților și o ofertă de catering supradimensionată (având în vedere utilizarea sporită a muncii la distanță).

4.1.4.1.1.7.9. Efectele măsurilor referitoare la administrarea DB Cargo din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

Tabelul 15

Efectele măsurilor referitoare la administrare din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Administrare generală	Revizuirea peisajului informatic în vederea unei mai bune standardizări	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea spațiilor de birouri cu costuri auxiliare relativ ridicate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea activităților de marketing și strategice cu DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizarea și automatizarea proceselor financiare manuale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Dimensionarea corectă a departamentelor de gestionare a ofertelor și de proiectare a serviciilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Armonizarea structurilor DB Cargo și ale filialelor de vânzări interne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Dimensionarea corectă a structurilor de gestionare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea altor costuri administrative	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 36

4.1.4.1.1.8. Măsurile din planul de restructurare referitoare la cheltuielile generale ale DB Cargo legate de producție și de turnul de control

(229) Germania explică faptul că, în ceea ce privește cheltuielile generale legate de producție și ale turnului de control, planul de restructurare al DB Cargo se va concentra pe reducerea complexității în ceea ce privește planificarea, disponibilitatea resurselor și coordonarea, în special pe reducerea catalogului de servicii și pe simplificarea proceselor pentru a reduce resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor respective.

(230) În acest context, Germania susține că măsurile de simplificare a modelelor de producție din fiecare segment al DB Cargo, de exemplu trecerea de la o producție integrată la sisteme de producție specifice fiecărui segment, vor conduce la procese simplificate în ceea ce privește cheltuielile generale legate de producție și ale turnului de control. Potrivit explicațiilor Germaniei, ca rezultat direct al rețelei mai solide, este necesară o capacitate mai mică a DB Cargo, de exemplu pentru planificarea și programarea trenurilor și pentru coordonarea instalațiilor de producție. Germania susține, de asemenea, că efecte similare vor fi realizate prin interfețe și nevoi de aliniere semnificativ mai mici între planificarea/dispecerizarea diferitelor segmente ale DB Cargo.

(231) Germania explică faptul că DB Cargo preconizează că introducerea simplificării proceselor va duce la reduceri semnificative ale personalului necesar pentru planificare și dispecerizare, întreținere, turnul de control și încapsularea transportului combinat. În ceea ce privește planificarea și dispecerizarea, Germania susține că principala abordare a DB Cargo constă în fuzionarea funcțiilor pentru a spori sinergiile, a crește nivelul de automatizare și a reduce etapele neesențiale ale proceselor, ceea ce ar trebui să conducă la o reducere a personalului necesar cu peste 50 de echivalente normă întreagă în comparație cu iulie 2023. În planul de restructurare sunt incluse următoarele măsuri în acest sens.

4.1.4.1.1.8.1. Măsura 26 din planul de restructurare: Integrarea coordonării activelor și a planificării personalului în activitățile legate de producție și ale turnului de control

(232) Germania explică faptul că integrarea funcțiilor DB Cargo de gestionare a activelor [programarea stațiilor de triaj ale trenurilor (ZBA)] și programarea personalului au ca rezultat o supraveghere unificată prin intermediul personalului de planificare. Rolul personalului de planificare se limitează la definirea calendarului imediat (de joi până în duminică în săptămâna următoare). Germania explică, de asemenea, că orice modificare a schimburilor efectuată după începerea planificării este gestionată de planificarea ZBA, care ține seama de consecințele programării în aval pentru săptămâna următoare (cum ar fi intervalele de repaus ale angajaților). Germania consideră că această cultivare a luării în considerare reciproce în ceea ce privește aspectele legate de planificare și execuție conduce la reducerea necesarului de dispeceri de personal la DB Cargo, permițând astfel o reducere a personalului DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Măsura 27 din planul de restructurare: Reducerea planificării detaliate a activităților legate de producție și ale turnului de control

(233) Germania explică faptul că, prin raționalizarea procedurilor de planificare ale DB Cargo, devine posibilă reducerea semnificativă a sarcinilor esențiale, care va duce la o scădere a forței de muncă necesară pentru planificarea activelor. Mai precis, Germania susține că, în viitoarea planificare a stațiilor de triaj a trenurilor (ZBA) și a stațiilor de interschimb (KbF) ale DB Cargo, accentul se va pune doar pe planificarea preliminară anuală. Această planificare va fi limitată la îndeplinirea condițiilor minime privind schimburile și nu va implica modificări pe tot parcursul anului. În plus, se va elabora o planificare colaborativă pentru personalul de la sol al DB Cargo alcătuit din personalul de manevră (AB) și supraveghetorii de vagoane (TWB).

4.1.4.1.1.8.3. Măsura 28 din planul de restructurare: Consolidarea funcțiilor de dispecerizare a echipajului aferent producției și al turnului de control

(234) Germania explică faptul că, pentru a reduce numărul dispecerilor pentru trenurile regionale ale DB Cargo și numărul administratorilor rețelei regionale, în viitor, controlorul de zonă al DB Cargo își va asuma și responsabilitățile dispecerului de zonă local. Germania susține că dispecerizarea va avea loc fie de la centrul de control central, fie direct la fața locului și că acest proces va fi realizat în strânsă colaborare cu administratorii de rețea staționați în turnul de control.

4.1.4.1.1.8.4. Măsura 29 din planul de restructurare: Optimizarea proceselor de planificare a schimburilor pe distanțe lungi în cadrul activităților legate de producție și ale turnului de control

(235) Germania explică faptul că, prin punerea în aplicare a sistemului integrat de planificare și coordonare, procesul DB Cargo de planificare a schimburilor pe distanțe lungi este pregătit pentru optimizare și automatizare, ceea ce va genera creșteri substanțiale ale eficienței capacității. Germania explică, de asemenea, că, în starea VT (zile de funcționare) preconizată, amalgamarea VT cu KT (zile calendaristice) și planificarea fină a schimburilor vor fi orchestrate prin intermediul sistemului de planificare și coordonare, oferind atât consolidare, cât și automatizare. Germania susține că această abordare unificată își asumă responsabilitatea procedurală și regională pentru toate atribuirile de rute ale DB Cargo. Germania susține că rezultatul este o informație unică și cuprinzătoare privind schimburile, care cuprinde atât personalul operațional pe distanțe lungi, cât cel și pe distanțe scurte. Germania consideră că aceste îmbunătățiri ale proceselor au potențialul de a genera economii semnificative de capacitate în planificarea DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Măsura 30 din planul de restructurare: Digitalizarea întreținerii instalațiilor legate de producție și a turnului de control

(236) Germania explică faptul că vor fi puse în aplicare soluții digitale de întreținere pentru a se reduce personalul necesar și pentru a se economisi costurile DB Cargo până în 2027, de exemplu prin reducerea substanțială a rolului de supraveghere al *MöB* (personalul local însărcinat cu punerea în funcțiune) asupra instalațiilor prin integrarea fără sincope a gestionării activelor și întreținerii și prin valorificarea unor soluții digitale precum BISON (detectarea programelor malware pe baza imaginilor) și WMS (sistemul de gestionare a atelierelor). Germania explică, de asemenea, că o astfel de schimbare implică faptul că nu este necesară o aprobare explicită pentru fiecare acțiune suplimentară, deoarece instalațiile vor funcționa în mod proactiv pe propria răspundere. În loc să se bazeze în mare măsură pe o supraveghere strictă, viitoarele măsuri de control vor fi orientate către strategii eficiente din punctul de vedere al costurilor și către o evaluare bazată pe performanță. Germania consideră că aceste măsuri ar trebui să limiteze activitățile excesive de întreținere a vagoanelor de marfă ale DB Cargo. În plus, viitoarea adoptare a centralizării (virtuale), facilitată de detectarea prin intermediul camerelor, promite o gestionare mai rațională a nivelurilor de vârf ale volumelor de lucru. În consecință, Germania concluzionează că această măsură din planul de restructurare are potențialul de a asigura realocarea capacităților de către *MöB* al DB Cargo, introducând un cadru operațional mai eficient.

4.1.4.1.1.8.6. Măsura 31 din planul de restructurare: Îmbunătățirea eficienței activităților legate de producție și ale turnului de control

(237) Germania explică faptul că turnul de control al DB Cargo este un nod central pentru coordonarea operațiunilor cu clienții. Rolul său principal este de a supraveghea transporturile din întreaga Europă, implicând toți partenerii de la început până la sfârșit. Acesta îmbină perspectiva clientului cu fezabilitatea producției pentru a optimiza soluțiile pentru clienți, punând accentul pe eficiență și rezultate pentru DB Cargo. Turnul de control gestionează peste 650 000 de trenuri și peste 7 milioane de transporturi anual în întreaga Europă. Acesta a fost înființat în 2022, provenind din fostul centru de operațiuni și servicii pentru clienți al DB.

(238) Germania explică faptul că planul de restructurare al DB Cargo include mai multe inițiative de creștere a eficienței turnului de control. Pe de o parte, aceste inițiative se axează pe dezvoltarea și introducerea unor procese/aplicații informatice suplimentare, ceea ce va permite reducerea semnificativă a lucrărilor manuale. Pe de altă parte, aceste inițiative se axează pe punerea în aplicare în continuare a gestionării integrate a performanței și pe reproiectarea interfeței pentru clienți – introducând standarde care vor înlocui numeroasele soluții individuale actuale, ținând seama, în același timp, de cerințele clienților. Germania consideră că astfel de inițiative vor duce la o reducere a personalului necesar al DB Cargo cu peste 200 de echivalente normă întreagă în comparație cu numărul de astfel de angajați din iulie 2023 (aproximativ 18 % din departamentele avute în vedere, excluzând cota pentru transportul combinat).

(239) Germania explică, de asemenea, că noua strategie pentru fiecare subsegment al DB Cargo din cadrul transportului combinat conduce la reduceri suplimentare ale cheltuielilor generale legate de producție și ale turnului de control. Germania consideră că, în general, ar trebui să se preconizeze o reducere cu aproximativ 130 de echivalente normă întreagă a personalului general de producție al DB Cargo și cu aproximativ 155 de echivalente normă întreagă în cadrul turnului de control (ambele cifre se adaugă cifrelor evidențiate în secțiunile anterioare). Aproximativ 50 % din această reducere a personalului DB Cargo va avea loc la nivelul filialelor. Pe această bază, Germania consideră că se pot realiza economii semnificative de costuri prin reducerea personalului general și prin raționalizarea proceselor.

Tabelul 16

Efectele măsurilor din planul de restructurare referitoare la cheltuielile de producție și ale turnului de control asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Măsurile referitoare la cheltuielile legate de producție și ale turnul de control		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Planificarea și dispecerizarea					
	Întreținere	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Turnul de control	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Încapsularea transportului combinat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 38

4.1.4.1.1.9. Măsurile prevăzute în planul de restructurare ca răspuns la riscurile suplimentare materializate

(240) Germania explică faptul că între 2023 și 2024 s-au materializat o serie de riscuri, care sunt abordate prin contramăsuri de atenuare ca parte a unui plan extins de transformare și restructurare. Unele dintre riscurile care s-au materializat și care sunt abordate sunt reducerea bugetelor federale pentru schemele de sprijin pentru transportul feroviar de marfă, greva de avertisment a mecanicilor de locomotivă, evoluțiile negative ale volumelor, creșterea costurilor cu personalul și cu factorii de producție și întârzierile în accelerarea punerii în aplicare a măsurilor de transformare.

4.1.4.1.1.9.1. Măsura 32 din planul de restructurare: Reducerea substanțială a numărului de angajați ca răspuns la tendințele negative în materie de volum

(241) Germania explică faptul că decizia Comitetului de conciliere din 2 octombrie 2024 (considerentul 186) permite DB Cargo să compenseze creșterile costurilor cu personalul care rezultă din noile contracte colective de muncă. Numărul convenit de angajați cu normă întreagă reflectă (i) stabilirea și punerea în aplicare a numeroaselor măsuri de restructurare din planul de transformare și, în plus, (ii) reducerea volumelor de transport și (iii) un program administrativ de reducere a numărului de angajați administrativi, cunoscut sub numele „*Together Strong*" („Puternici împreună"), inițiat de DB AG pentru a reduce posturile administrative din domeniul financiar, IT și al resurselor umane (program care este realizat de DB Cargo pe lângă măsurile de reducere a numărului de angajați deja reflectate în planul de transformare).

4.1.4.1.1.9.2. Măsura 33 din planul de restructurare: Reducerea costurilor factorilor de producție ca răspuns la tendințele negative în materie de volum

(242) Germania explică faptul că DB Cargo va pune în aplicare mai multe contramăsuri cu un impact direct asupra costurilor materialelor. Printre acestea se numără (i) adaptarea calendarului de întreținere, precum și a ciclurilor de retenție la volumele reduse de transport, (ii) anularea tuturor proiectelor de cercetare și dezvoltare pentru digitalizarea proceselor și a activelor cu perioade de amortizare mai mari de trei ani și (iii) accelerarea optimizării portofoliului în transportul combinat continental și în transportul cu trenuri complete.

4.1.4.1.1.9.3. Măsura 34 din planul de restructurare: Efecte punctuale asupra venitului net în 2024 ca răspuns la tendințele negative în materie de volum

(243) Germania explică faptul că în 2024 s-au obținut unele efecte pozitive punctuale asupra profitului din exploatare și a venitului net. Printre acestea se numără (i) vânzarea de containere care nu mai pot fi utilizate din activitatea încheiată a DB Cargo în Rusia, (ii) reducerea serviciilor de consultanță și a altor servicii și (iii) dezmembrarea a [...] vagoane de marfă în segmentul de transport intermodal. În plus, DB Cargo a contabilizat, de asemenea, o reducere punctuală de 51 de milioane EUR în prețuri curente pentru energia de tracțiune de la DB Energie în 2024.

4.1.4.1.1.9.4. Măsura 35 din planul de restructurare: Creșterea productivă a întreținerii pentru DB Cargo

(244) Germania explică faptul că DB Cargo pune în aplicare un program de creștere a productivității axat pe întreținerea internă a locomotivelor și vagoanelor. Programul este un plan de reducere a costurilor care vizează infrastructura de întreținere, precum și eficiența materialelor și a personalului și se preconizează că va duce la reduceri ale costurilor în valoare de 25 de milioane EUR până în 2026 și de 100 de milioane EUR până în 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Măsura 36 din planul de restructurare: Reducerea costurilor cu serviciile interne și cu energia de tracțiune ale grupului DB

(245) Germania explică faptul că, în urma unei scăderi generale a costurilor energiei în Germania, furnizorul de energie al grupului DB, DB Energie, poate să își reducă prețurile de vânzare pe piață pentru energia de tracțiune în perioada 2025-2030. În plus, vor fi reduse și prețurile furnizorului intern de servicii informatice al DB AG (DB Systel). Se preconizează că utilizarea inteligenței artificiale în crearea de servicii digitale va duce la o creștere substanțială a productivității.

4.1.4.1.1.9.6. Măsura 37 din planul de restructurare: Amortizarea și reducerea investițiilor

(246) DB Cargo a revizuit bugetele de investiții pentru anii până în 2030 și le-a redus la minimum. Reducerea cheltuielilor de investiții va duce la o reducere a costurilor de amortizare ale DB Cargo. Ipotezele privind durata de viață utilă pentru locomotive și vagoane vor fi ajustate în ceea ce privește amortizarea în funcție de durata de viață utilă actuală a parcului de vehicule.

4.1.4.1.1.9.7. Măsura 38 din planul de restructurare: Vânzare și leaseback de locomotive

(247) Germania explică faptul că DB Cargo va efectua operațiuni de vânzare și leaseback pentru [...] locomotive, care vor genera aproximativ [...] EUR în rezerve ascunse per locomotivă.

4.1.4.1.1.9.8. Măsura 39 din planul de restructurare: Conversia achizițiilor de locomotive în închirieri

(248) Germania susține că, în loc să achiziționeze direct [...] locomotive, DB Cargo le va închiria pentru a economisi lichidități în etapa inițială și pentru a face modelul de afaceri mai flexibil prin eșalonarea în timp a costurilor de închiriere ale locomotivelor respective.

4.1.4.1.1.9.9. Măsura 40 din planul de restructurare: Îmbunătățiri ale capitalului circulant

(249) Germania explică faptul că DB Cargo va vinde creanțe în valoare de [...] EUR până la sfârșitul anului 2024 pentru a crește lichiditățile totale și pentru a limita datoria.

4.1.4.1.1.9.10. Măsura 41 din planul de restructurare: Creșteri de preț în segmentul de transport cu vagoane izolate

(250) Germania explică faptul că DB Cargo va crește disponibilitatea de a plăti a clienților săi din segmentul de transport cu vagoane izolate începând din 2026. De asemenea, societatea va transfera efectele subvențiilor reduse pentru accesul la calea ferată și sistemul de manevră, care afectează întregul sector al transportului feroviar de marfă din Germania începând din 2027.

4.1.4.1.1.10. Efectul global al măsurilor din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

(251) Tabelul 17 prezintă efectele financiare preconizate ale principalelor măsuri prevăzute în planul de transformare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo pentru perioadele indicate.

Tabelul 17

Efectul global al măsurilor din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Vagoane izolate	Optimizarea rețelei prin revizuirea proiectării	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Măsuri globale de optimizare a producției cu efecte asupra transportului cu vagoane izolate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Îmbunătățirea calității și ajustarea prețurilor de bază	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trenuri complete	Soluții logistice și optimizarea portofoliului	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Creșterea solidă a producției (inclusiv noi contracte colective de muncă)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Îmbunătățirea calității și ajustarea prețurilor de bază	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transport combinat maritim	Modelul de producție/nodul de terminale Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Producția încapsulată și reproiectarea rețelei	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea cheltuielilor de regie în toate societățile de transport combinat maritim (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizarea portofoliului și creșterea prețurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Efectele asupra EBIT (în milioane EUR)				
Tipul segmentului	Măsura de transformare	2024	2025	2026	2027	2028ff
Transport combinat continental și vânzările transportatorilor	Producția încapsulată	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea cheltuielilor de regie în transportul combinat continental	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionarea rețelei Kombiverkehr (optimizarea portofoliului) și creșterea prețurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Filialele europene	Optimizarea portofoliului	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea costurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eficiența operațională	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli de regie	Revizuirea peisajului informatic în vederea unei mai bune standardizări	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea spațiilor de birouri cu costuri auxiliare relativ ridicate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea activităților de marketing și strategice cu DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizarea și automatizarea proceselor financiare manuale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Dimensionarea corectă a departamentelor de gestionare a ofertelor și de proiectare a serviciilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Armonizarea structurilor DB Cargo și ale filialelor de vânzări interne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Dimensionarea corectă a structurilor de gestionare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducerea altor costuri administrative	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli de producție	Planificarea și dispecerizarea	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Întreținere	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Turnul de control	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Încapsularea transportului combinat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), paginile 38 și 39

(252) Tabelul următor prezintă efectele financiare preconizate ale măsurilor suplimentare în curs de evaluare pentru DB Cargo ca urmare a riscurilor care s-au materializat în 2023 și 2024 (a se vedea considerentul 240).

Tabelul 18

Efectul global al contramăsurilor din planul de restructurare asupra previziunilor privind EBIT pentru DB Cargo în scenariul de referință

Efectul asupra EBIT al contramăsurilor incluse în scenariul de referință		2025	2026	2027	2028	2029	2030
	EBIT Scenariul de referință 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Total riscuri materializate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Totalul contramăsurilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Contramăsuri la tendința negativă a volumului	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Număr de angajați sub fostul scenariu de referință	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Costuri materiale pentru contramăsuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Creșterea productivității întreținerii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Optimizarea suplimentară a costurilor rețelei de transport cu vagoane izolate începând din 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Reducerea contribuției grupului, a prețurilor energiei de tracțiune și a prețurilor serviciilor informatice	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Reducerea amortizării prin reducerea investițiilor și luarea în considerare a duratei de viață utilă actuală a locomotivelor și a vagoanelor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Creșterea specifică a prețurilor pentru transportul cu vagoane izolate în 2026 și transferarea efectului asupra prețurilor sau reducerea bugetelor federale pentru schemele de sprijin începând cu 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Creșterea ponderii subcontractării în transportul cu trenuri complete, inclusiv vânzarea a [...] locomotive în 2025-2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Vânzare și leaseback pentru […] locomotive	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Conversia din cumpărare în închiriere pentru [...] locomotive	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Îmbunătățiri ale capitalului circulant	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 44

4.1.4.2. Finanțarea planului de restructurare

(253) Finanțarea planului de restructurare și a costurilor conexe constă în principal în finanțare provenită din surse private (contribuție proprie) și doar parțial în finanțare provenită din ajutoare de stat.

(254) În secțiunile următoare sunt descrise costurile de restructurare și sursele lor de finanțare menționate mai sus.

4.1.4.2.1. Costurile de restructurare

(255) Costurile de restructurare ale DB Cargo s-ar ridica la 4 187 de milioane EUR, rezumate în Table , constând în următoarele:

(a) pierderi din exploatare: Germania precizează că pierderile din exploatare înregistrate de DB Cargo între 2022 și 2024, în valoare de 858 de milioane EUR în 2022, de 584 de milioane EUR în 2023 și de 472 de milioane EUR preconizate în 2024 ([80]), reprezintă aproximativ jumătate din costurile de restructurare;

(b) alte costuri de restructurare: în cursul perioadei de restructurare, DB Cargo va suporta și alte costuri legate de restructurare sau cheltuieli de funcționare care nu vor fi acoperite de veniturile preconizate în cursul punerii în aplicare a planului de restructurare și care sunt necesare pentru finalizarea cu succes a acestuia, cum ar fi:

(a) costurile cu consilierii, plățile legate de forța de muncă și personal ale filialelor DB Cargo și costurile legate de transferarea activității către filialele DB Cargo, precum și

(b) alte cheltuieli de capital din planul de investiții, în pofida reducerii planificate a sumei, capitalul circulant, costurile de refinanțare pentru împrumuturile care ajung la scadență și cheltuielile de funcționare.

4.1.4.2.2. Sursele de finanțare pentru măsurile de restructurare

4.1.4.2.2.1. Ajutoarele de restructurare

(256) Germania identifică sumele acordate DB Cargo în cadrul PLTA pentru a-și acoperi pierderile din exploatare din 2022, 2023 și 2024 ca fiind sursele ajutorului pentru finanțarea costurilor de restructurare, și anume 858 de milioane EUR în 2022, 584 de milioane EUR în 2023 și 472 de milioane EUR preconizate în 2024 ([81]), în valoare totală de 1 914 milioane EUR.

4.1.4.2.2.2. Contribuție proprie din partea beneficiarului

(257) Germania identifică următoarele surse principale ale contribuției DB Cargo la costurile de restructurare și precizează că se preconizează că instrumentele financiare utilizate ca surse de finanțare intragrup a costurilor de restructurare vor fi emise în condițiile pieței pentru DB Cargo AG și că toate vor fi furnizate în perioada de restructurare, astfel încât să contribuie la finanțarea efectivă a planului de restructurare ([82]):

(a) împrumuturi convertibile subordonate în valoare de 842 de milioane EUR disponibile între 15 noiembrie 2024 și 31 decembrie 2026 inclusiv ([83]), constând în:

(a) la 15 noiembrie 2024, împrumuturi convertibile subordonate în valoare totală de 218 milioane EUR până la 31 decembrie 2031;

(b) la 1 aprilie 2025, împrumuturi convertibile subordonate în valoare totală de 110 milioane EUR până la 31 decembrie 2031;

(c) în 2025, împrumuturi convertibile subordonate în valoare totală de 83 de milioane EUR până la 31 decembrie 2031;

(d) la 1 decembrie 2026, împrumuturi convertibile subordonate în valoare totală de 315 milioane EUR până la 31 decembrie 2031;

(e) în 2026, împrumuturi convertibile subordonate în valoare totală de 116 milioane EUR până la 31 decembrie 2031.

([80]) Estimare la 22 noiembrie 2024.

([81]) Valoarea pierderilor preconizate a fi transferate pentru 2024 (estimare la 22 noiembrie 2024) include, fără a influența EBITDA și EBT previzionate, o datorie privind impozitul amânat estimată la 18 milioane EUR. Prin urmare, pierderea transferată de DB Cargo către DB AG crește față de suma care altfel ar fi transferată fără rezilierea PLTA.

([82]) Tabelul 29: Împrumuturi, facilități de linie de credit, linii de credit temporare și capital de tip mezanin (împrumuturi convertibile subordonate) DB Cargo AG 2025-2029, astfel cum au fost prevăzute de Germania în „Planul de restructurare prin ajutorul de stat pentru DB Cargo" prezentat la 31 octombrie 2024, astfel cum a fost actualizat.

([83]) De la articolul 2 alineatul (1) din „Contractul de împrumut de tip mezanin cu privire la un cadru de finanțare de [842] 000,00 EUR" (traducere în limba engleză).

Aceste împrumuturi pot fi utilizate exclusiv pentru refinanțarea acordurilor de împrumut existente între părțile contractante ([84]).

Rata dobânzii pentru tranșele plătite este egală cu ([85]): (i) rata swap pentru EUR pe cinci ani (2,275 % la jumătatea lunii noiembrie 2024) ([86]); (ii) plus marja determinată în funcție de condițiile pieței pentru refinanțarea creditorului (în septembrie 2024, marja a fost de [...] % pe an pentru trageri în EUR) și bonitatea determinată a debitorului (debitorul are în prezent ratingul „[...]” acordat de creditor). De obicei, ratingurile sunt revizuite și ajustate anual; și (iii) plus o marjă de [...] % pe an pentru a reflecta subordonarea împrumuturilor. Această marjă a fost derivată din compararea evaluării de piață a obligațiunii subordonate a grupului DB datorate în 2029 cu comparațiile scadențelor obligațiunilor în numerar cu rang prioritar ale grupului DB. În consecință, rata aplicabilă a dobânzii este în prezent de [...] % pe an.

În plus, împrumuturile pot fi utilizate de DB Cargo numai dacă realizarea planului de restructurare este respectată la momentul solicitării. Aceasta înseamnă, în special, atingerea de către DB Cargo a următorilor indicatori financiari ([87]):

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

În temeiul acestor contracte de împrumut, creditorul (DB AG) are dreptul, în orice moment, să convertească una sau mai multe sume sau tranșe restante în capitaluri proprii prin alocarea rezervei de capital a DB Cargo, cu condiția ca DB Cargo să fi generat un excedent anual pozitiv timp de cel puțin doi ani calendaristici consecutivi, până la dublul excedentului anual acumulat începând cu 1 ianuarie 2025, din care trebuie deduse sumele deja convertite în capitaluri proprii ([88]).

În cele din urmă, debitorul nu are dreptul de a furniza credite sau alte servicii financiare unor terți (cu excepția creditorului și a Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]);

(f) o facilitate de linie de credit în valoare de 325 de milioane EUR deja acordată și semnată de DB AG, disponibilă de la 1 august 2024 până la 31 decembrie 2026 inclusiv ([90]). Rata dobânzii aplicabilă tragerii individuale se calculează pe baza ratei de împrumut interbancare (de exemplu, Euribor la șase luni de 2,743 % la jumătatea lunii noiembrie 2024, pe bază anuală) ([91]) aplicabilă perioadei de dobândă convenite la momentul cererii de împrumut (datele de piață ale Reuters) plus o marjă determinată în funcție de condițiile pieței (care este în prezent de [...] % pe an pentru tragerile în EUR) pentru refinanțarea creditorului și bonitatea determinată a debitorului. Debitorul are în prezent ratingul „[...]” acordat de creditor. De obicei, ratingurile sunt revizuite și ajustate pe bază anuală. În consecință, rata aplicabilă a dobânzii, de exemplu pentru o perioadă de șase luni, este în prezent de [...] % pe an.

([84]) De la articolul 1 alineatul (3) din „Contractul de împrumut de tip mezanin cu privire la un cadru de finanțare de [842] 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

([85]) De la articolul 5 alineatele (1) și (2) din „Contractul de împrumut de tip mezanin cu privire la un cadru de finanțare de [842] 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

([86]) Calculată din surse accesibile publicului, de exemplu www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).

([87]) De la articolul 2 alineatul (3) din „Contractul de împrumut de tip mezanin cu privire la un cadru de finanțare de [842] 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

([88]) De la secțiunea 7 litera (a) din „Contractul de împrumut de tip mezanin cu privire la un cadru de finanțare de [842] 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

([89]) De la articolul 12 din „Contractul de împrumut de tip mezanin cu privire la un cadru de finanțare de [842] 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

([90]) De la articolul 1 alineatele (1) și (2) din „Contractul-cadru privind o linie de credit în valoare de 325 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

([91]) Pusă la dispoziția publicului din surse precum www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Conform acestui contract de împrumut, DB Cargo nu are dreptul de a furniza credite sau alte servicii financiare unor terți (cu excepția creditorului și a Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

În plus, DB Cargo se angajează să obțină aprobarea prealabilă a comitetelor de credit ale DB AG pentru următoarele decizii de politică comercială ([93]):

(a) cu condiția ca DB Cargo să fi utilizat linia de credit în valoare de 250 de milioane EUR sau mai puțin la momentul respectiv: (i) proiecte de investiții și de cesionare, care nu fac parte din actualul plan de afaceri pe termen mediu, în valoare totală de peste 10 milioane EUR pe proiect, și (ii) asumarea altor angajamente viitoare, care nu fac parte din actualul plan de afaceri pe termen mediu, în valoare totală de peste 10 milioane EUR pe proiect;

(b) cu condiția ca DB Cargo să fi utilizat linia de credit de peste 250 de milioane EUR la momentul respectiv: (i) proiecte de investiții și de cesionare cu un volum total de peste 5 milioane EUR pe proiect și (ii) asumarea altor angajamente viitoare care depășesc 5 milioane EUR pe proiect;

(c) în cazul proiectelor de vânzare și leaseback, DB Cargo se angajează să asigure verificarea condițiilor de piață de către creditor.

În cele din urmă, acordarea facilității de linie de credit este condiționată de angajamentul DB Cargo de a se asigura că sunt respectați următorii indicatori financiari și, dacă este necesar, de a lua măsuri de remediere pentru a preveni depășirea acestui indicator. Dacă indicatorul este depășit, creditorul are dreptul de a rezilia contractul de credit ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

(b) o linie de credit temporară în valoare de 434 de milioane EUR deja furnizată și semnată de DB AG, disponibilă de la 1 august 2024 până la 31 martie 2025 inclusiv ([95]) în condițiile pieței. Rata dobânzii se calculează pe baza ratei dobânzii interbancare aplicabile perioadei de dobândă convenite (de exemplu, Euribor la șase luni de 2,743 % la jumătatea lunii noiembrie 2024, pe bază anuală) ([96]) la momentul cererii de împrumut (pe baza datelor de piață în timp real de la Reuters) plus o marjă determinată în funcție de condițiile pieței (care este în prezent de [...] % pe an pentru tragerile în EUR) pentru refinanțarea creditorului și bonitatea determinată a debitorului ([97]). Debitorul are în prezent ratingul „[...]”. De obicei, ratingurile sunt revizuite și ajustate pe bază anuală. În consecință, rata aplicabilă a dobânzii, de exemplu pentru o perioadă de șase luni, era de [...] % pe bază anuală la momentul adoptării deciziei Comisiei.

([92]) De la articolul 12 alineatul (1) din „Contract-cadru privind o linie de credit în valoare de 325 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).
([93]) De la articolul 12 alineatul (2) din „Contractul-cadru privind o linie de credit în valoare de 325 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).
([94]) De la articolul 12 alineatul (3) din „Contractul-cadru privind o linie de credit în valoare de 325 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).
([95]) De la articolul 1 alineatele (1) și (2) din „Contractul-cadru privind o linie de credit-punte („finanțare-punte”) în valoare de 434 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).
([96]) Pusă la dispoziția publicului din surse precum www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) De la articolul 5 alineatul (1) din „Contractul-cadru privind o linie de credit-punte („finanțare-punte”) în valoare de 434 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

Până la rambursarea integrală a tuturor sumelor de credit scadente în cadrul acestor linii de credit, DB Cargo se angajează să nu furnizeze nicio garanție altor creditori, în special sub formă de sarcini în ceea ce privește activele sale prezente sau viitoare, cu excepția cazului în care creditorul și-a dat în prealabil acordul scris pentru acordarea unor astfel de garanții ([98]);

(c) cesionări în valoare de [460-560] milioane EUR, care urmează să fie realizate până în 2026 [descrise în considerentul 305 litera (a) și în considerentul 318], constând în:

(a) vânzarea preconizată de active (locomotive) ca urmare a creșterii ponderii subcontractării în transportul cu trenuri complete cu aproximativ [...] milioane EUR în perioada 2025-2026;

(b) vânzarea planificată a surplusului de locomotive în transportul combinat pentru aproximativ [...] milioane EUR în perioada 2025-2026;

(c) vânzarea planificată a surplusului de locomotive de pe coridorul germano-francez pentru aproximativ [...] milioane EUR în perioada 2025-2026;

(d) cesionarea anumitor participații deținute de filiale ([...]) pentru aproximativ [...] milioane EUR în 2025; și

(e) vânzarea preconizată a unei părți substanțiale din DB Cargo […] în perioada 2025-2026;

(f) luarea în considerare cu [100-140] milioane EUR a creanțelor deținute de DB Cargo, care au un profil de credit avantajos și, prin urmare, costuri de finanțare mai mici;

(g) preluarea de către DB JobService GmbH a salariilor și a indemnizațiilor de concediere pentru angajații DB Cargo în valoare totală de [100-140] milioane EUR generate de planul de restructurare, în aplicarea contractelor colective de muncă și a reglementărilor grupului DB AG aplicate în cadrul acestuia. DB JobService GmbH acționează în calitate de agenție de ocupare și plasare a forței de muncă în cadrul grupului, pe care DB AG este interesată să o centralizeze într-o „piață internă” a locurilor de muncă, din cauza sinergiilor și a economiilor de costuri în ceea ce privește corelarea competențelor sau valoarea plăților compensatorii în comparație cu externalizarea agenției către furnizori terți.

(258) Contribuția proprie a beneficiarului la costurile de restructurare care rezultă din diferitele surse de finanțare prezentate de autoritățile germane, rezumate în tabelul 19, s-ar ridica la un total de 2 291 de milioane EUR, respectiv 54 % din costurile de restructurare de 4 205 milioane EUR, astfel cum rezultă din estimare.

Tabelul 19

Rezumatul costurilor de restructurare și al surselor de finanțare a acestora

(în milioane EUR)

COSTURILE DE RESTRUCTURARE	Milioane EUR	SURSE DE FINANȚARE	Milioane EUR
Pierderi efective din exploatare (2022-2023)	1 442	**Contribuție proprie**, din care	**2 291**
Pierderi din exploatare preconizate (2024)	472	Împrumuturi convertibile subordonate DB AG	842
Pierderi din exploatare preconizate (2025)	[…]	Facilitate de linie de credit DB AG	325
Cheltuieli cu personalul (JobService GmbH)	[…]	Linie de credit temporară DB AG	434
Alte costuri de transfer al activității către filialele DB Cargo	[…]	Cesionări	4 […]
Refinanțarea împrumuturilor scadente, CAPEX, OPEX, capital circulant	2 020	Luarea în considerare a creanțelor	[…]
		Contribuție din partea JobService GmbH	[…]
Total costuri de restructurare	**4 205**		
		Ajutor de restructurare, din care	**1 914**
		Acoperirea efectivă a PLTA (2022-2023)	1 442
		Acoperirea preconizată a PLTA (2024)	472

([98]) De la articolul 14 alineatul (2) din „Contractul-cadru privind o linie de credit-punte („finanțare-punte”) în valoare de 434 000 000,00 EUR” (traducere în limba engleză).

4.1.4.2.3. Proiecții financiare în scenariul de referință și în scenariul pesimist

(259) Germania explică faptul că ipotezele în temeiul cărora DB Cargo pune în aplicare în prezent un plan de restructurare cuprinzător vizează, toate, recâștigarea profitabilității pentru societate. DB Cargo și-a elaborat planul de restructurare în strânsă colaborare cu consultanți externi. Germania precizează că planul de restructurare este deja în curs de punere în aplicare și că au fost inițiate consultările obligatorii din punct de vedere juridic cu reprezentanții lucrătorilor din cadrul DB Cargo în ceea ce privește măsurile privind personalul.

(260) Germania explică faptul că ipotezele subiacente privind costurile pentru perioada 2025-2029 se bazează pe proiecțiile grupului DB, cu excepția evoluției costurilor pentru locomotive și vagoane de marfă, care sunt supuse așteptărilor generale privind evoluția inflației. Între 2025 și 2029, se preconizează că evoluția costurilor va fi următoarea:

Tabelul 20

Ipotezele privind costurile pentru perioada 2025-2029

Categoriile de costuri (Evoluția de la un an la altul)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025-2029
Energie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rută	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Instalații de rețea DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Achiziție de servicii int.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Achiziție de servicii nat.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Schimb de servicii int.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Schimb de servicii nat.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personal operațional	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personal general	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte costuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 57

(261) Germania susține că ipotezele scenariului de referință al planului de restructurare afectează toate segmentele de activitate ale DB Cargo (transportul cu vagoane izolate, transportul cu trenuri complete, transportul combinat) și se bazează pe patru piloni principali.

(262) În primul rând, se propune o modificare radicală a sistemului de producție, care să elimine interconexiunile dintre segmentele de activitate și să consolideze stimulentele de gestionare pentru linii de activitate separate. Această modificare va reduce complexitatea operațiunilor și, prin urmare, va spori soliditatea și calitatea producției DB Cargo în toate segmentele. Modificarea sistemului de producție va permite, de asemenea, reducerea cheltuielilor generale.

(263) În al doilea rând, acordând prioritate profitabilității în detrimentul creșterii, DB Cargo se concentrează asupra segmentelor și clienților pentru care DB Cargo deține sau va obține, după punerea în aplicare a planului de restructurare, o poziție concurențială pe piață, adică acolo unde poate produce la cele mai mici costuri sau oferă un portofoliu unic de produse.

(264) În al treilea rând, DB Cargo este deschisă în acest sens și explorează în mod activ oportunități de a flexibiliza activitatea și de a colabora cu parteneri terți pentru a pune în aplicare acorduri de subcontractare sau pentru a crea întreprinderi comune pe piețe cu oportunități de creștere viitoare dacă și atunci când astfel de oportunități s-ar materializa în viitor.

(265) În cele din urmă, planul de restructurare implică o modificare substanțială a modului de organizare a transportului cu vagoane izolate. Germania susține că, împreună cu o schemă de finanțare publică pentru transportul cu vagoane izolate, această măsură ar trebui să permită readucerea la profitabilitate a acestui segment defavorizat din punct de vedere structural.

(266) Germania precizează că, în urma planului de restructurare, în scenariul de referință se preconizează că DB Cargo va atinge profitabilitatea în 2026 și o va menține pe termen lung (cu un obiectiv pozitiv privind EBIT de 251 de milioane EUR în 2028 și de 268 de milioane EUR în 2030). Aceasta implică o marjă EBIT de 6,3 % în 2028 și, de asemenea, în 2030, ceea ce Germania precizează că ar fi în conformitate cu valorile de referință actuale din industrie.

(267) Scenariul de referință ia în considerare faptul că, deși poziția globală pe piață a DB Cargo în sectorul german de transport feroviar de marfă va scădea, cel mai probabil, în continuare, la fel ca în anii precedenți, DB Cargo preconizează o producție absolută relativ stabilă în următorii ani pentru transportul cu vagoane izolate și cu trenuri complete (spre deosebire de o scădere a transportului combinat), ceea ce va contribui la competitivitatea transportului feroviar de marfă și, prin urmare, la creșterea ponderii modale a transportului feroviar.

(268) Germania susține, de asemenea, că planul de restructurare presupune contribuții semnificative din partea forței de muncă a DB Cargo în ceea ce privește creșterea flexibilității și punerea în aplicare a unor noi modele de schimburi, opționale (dar recompensate), cu timpi de operare mai lungi pentru mecanicii de locomotivă. La 2 octombrie 2024, Comitetul de conciliere al DB Cargo a convenit asupra unei reduceri a forței de muncă cu 4 582 de angajați cu normă întreagă până la sfârșitul lunii decembrie 2026 (aproximativ 25 % din forța de muncă în comparație cu luna decembrie 2023), aceasta urmând să crească la 4 943 de angajați cu normă întreagă (aproximativ 27 % din forța de muncă) până la sfârșitul lunii decembrie 2029.

(269) Având în vedere mediul economic actual, caracterizat de lipsa de lucrători calificați, de creșterea cererii sectorului privat pentru moduri de transport durabile și de sprijinul financiar acordat segmentului de transport vagoane izolate, Germania consideră că planul de restructurare va beneficia de condiții externe pozitive și că restabilirea viabilității va fi realizată în perioada de restructurare.

(270) Pe baza considerațiilor de mai sus, Germania susține că scenariul de referință al planului de restructurare al DB Cargo va permite societății să revină la viabilitate până la sfârșitul perioadei de restructurare (31 decembrie 2026), când se preconizează că va prezenta un venit net pozitiv de 95 de milioane EUR.

(271) Germania explică faptul că se preconizează că o astfel de performanță financiară va fi realizată datorită generării unei valori pozitive a EBIT până în 2026 (cu 188 de milioane EUR), rezultată dintr-o creștere moderată a veniturilor ([...]) în raport cu baza de costuri, despre care se preconizează că va rămâne în esență constantă pe parcursul perioadei de restructurare ([...]), combinată cu o restructurare substanțială a forței de muncă ([...]) și cu o creștere a productivității prin creșterea flexibilității întreprinderii (costurile materialelor și alte cheltuieli de funcționare [...]).

(272) Germania susține că creșterea moderată a veniturilor în scenariul de referință rezultă în principal din diferitele măsuri din planul de restructurare prezentate mai sus în secțiunea 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), în special din următoarele:

(a) în segmentul de transport cu vagoane izolate: îmbunătățirile rezultate în ceea ce privește calitatea produselor vor permite ajustări ale prețurilor de bază și se estimează că subvenția federală preconizată pentru transportul cu vagoane izolate va contribui la faptul că segmentului de transport cu vagoane izolate va fi operațional pozitiv în 2026 și va reveni la o profitabilitate rezonabilă la nivelul veniturilor nete începând cu 2027.

Evoluția prețurilor reflectă un transfer al creșterilor înregistrate de costurile factorilor de producție. Ca urmare, se preconizează că, între 2025 și 2030, segmentul de transport cu vagoane izolate va înregistra o creștere moderată a volumelor, cu o rată de creștere anuală compusă (*compounded annual growth rate* – „CAGR") de [...] %, în timp ce se estimează o creștere constantă a prețurilor la o CAGR de [...] %. Germania subliniază că, totuși, fără sprijinul federal pentru transportul cu vagoane izolate și în pofida măsurilor aplicabile din planul de restructurare, acest segment ar continua să înregistreze pierderi;

(a) în segmentul de transport cu trenuri complete: pe baza creșterii productivității și a calității, DB Cargo preconizează că va putea să crească moderat prețurile la o rată de creștere anuală compusă CAGR ([99]) preconizată de aproximativ [...] % pe piață. În plus, se preconizează un potențial de venit suplimentar provenit din efectul asupra structurii transportului de marfă ca urmare a modificării situației politice globale (de exemplu, favorizarea energiei și a apărării). Ca urmare, se preconizează că, între 2025 și 2030, segmentul de transport cu trenuri complete va înregistra o creștere marginală a volumelor cu o CAGR de [...] %, deși se estimează că prețurile vor crește constant la o CAGR de [...] %. Evoluția prețurilor reflectă un transfer al creșterilor înregistrate de costurile factorilor de producție;

(b) în segmentul de transport combinat: se explorează opțiuni de parteneriat în segmentele de piață cu oportunități de creștere viitoare, și anume în segmentul de transport combinat maritim. În perioada 2025-2030, se preconizează că segmentul de transport combinat maritim va înregistra o creștere moderată a volumelor, cu o CAGR de [...] %, în timp ce se estimează o creștere constantă a prețurilor la o CAGR de [...] %. Evoluția prețurilor reflectă un transfer al creșterilor înregistrate de costurile factorilor de producție.

(273) Pe de altă parte, Germania explică faptul că reducerea costurilor în scenariul de referință rezultă în principal din diferitele măsuri din planul de restructurare prezentate mai sus în secțiunea 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), în special din următoarele:

(a) în segmentul de transport cu vagoane izolate: modificarea radicală a sistemului de producție (încapsularea) și revizuirea fundamentală și reproiectarea rețelei de transport cu vagoane izolate a DB Cargo, printre altele prin creșterea frecvențelor de deplasare pe distanțe lungi, o revizuire a serviciilor de compunere și de distribuție, precum și o standardizare a ofertei comerciale;

(b) în segmentul de transport cu trenuri complete: tranziția către a deveni un furnizor inteligent de logistică prin (i) optimizarea portofoliului de clienți către soluții de transport feroviar complexe și inovatoare și punerea în aplicare a unor servicii specifice de navetă pentru clienții importanți și (ii) creșterea solidității și a calității producției, printre altele prin separarea producției în sectorul de transport cu trenuri complete de transportul cu vagoane izolate și prin creșterea productivității prin acorduri de muncă mai flexibile, cu timpi de operare mai lungi pentru mecanicii de locomotivă (în mod voluntar) și prin utilizarea unor furnizori externi de servicii;

(c) în segmentul de transport combinat: încapsularea producției și crearea de întreprinderi autonome cu resurse specifice, despre care DB Cargo preconizează că vor consolida stimulentele pentru gestionare (bazate pe asumare de la un capăt la altul) și, prin urmare, eficiența. Principalele măsuri sunt optimizarea portofoliului prin eliminarea treptată a transporturilor neprofitabile (de exemplu, reducerea cu aproximativ [...] % a volumului vânzărilor transportatorilor), modificarea rețelei oferite pentru transportul combinat continental și punerea în aplicare a unui model de producție revizuit care elimină treptat modelul actual de manevrare a tuturor vagoanelor maritime într-un singur nod din Maschen (aproape de portul Hamburg). În plus, procesele vor fi raționalizate în funcție de nevoile specifice ale întreprinderilor. De asemenea, Comitetul de conciliere a convenit, la 2 octombrie 2024, să modifice reglementările existente în domeniul muncii ale DB Cargo în ceea ce privește transportul combinat. Germania explică faptul că acest lucru duce la o simplificare substanțială a modelului de afaceri al DB Cargo pentru transportul combinat, care va asigura aceeași creștere a productivității ca și propunerea formulată anterior de reducere a furnizării de tracțiune din partea DB Cargo și de transferare a acesteia către filialele de tracțiune cu mai multă flexibilitate în acordurile lor de muncă și, prin urmare, cu o productivitate mai mare a mecanicilor de locomotivă (de exemplu, escală într-o gară îndepărtată, compensații speciale pentru timpul de deplasare). Germania explică, de asemenea, că ajungerea la acest acord în octombrie 2024 va permite DB Cargo să reducă numărul mecanicilor de locomotivă, cheltuielile generale

([99]) CAGR înseamnă rata de creștere anuală compusă.

de producție și ale turnului de control ca urmare a noilor reglementări în domeniul muncii, care permit creșterea productivității. Prin urmare, DB Cargo nu va fi nevoită să își transfere operațiunile către filiale de tracțiune. Măsurile conduc la o reducere de aproximativ 330 de echivalente normă întreagă în rândul mecanicilor de locomotivă, de aproximativ 130 de echivalente normă întreagă în rândul personalului general de planificare și coordonare a producției, precum și de aproximativ 155 de echivalente normă întreagă în rândul personalului turnului de control în comparație cu numărul efectiv de astfel de posturi din iulie 2023. Pe această bază, Germania consideră că DB Cargo poate realiza economii semnificative de costuri și în acest segment.

(274) În plus, Germania adaugă că planul de restructurare cuprinde măsuri care vizează cheltuielile de regie și de producție. Pe de o parte, Germania se așteaptă ca principiul importanței mai mari a profitului față de creștere și optimizarea portofoliului să permită o reducere a costurilor generale, de exemplu în ceea ce privește personalul și toate costurile legate de personal, cum ar fi costurile de închiriere a spațiilor de birouri. Pe de altă parte, Germania explică faptul că planul de restructurare va pune în aplicare mai multe măsuri de eficiență, inclusiv o standardizare amplă a structurilor informatice, reducerea structurilor organizaționale duble, precum și revizuirea procedurilor de planificare, dispecerizare și ale turnului de control, și că astfel de măsuri ar trebui să contribuie la reducerea costurilor și să asigure capacitatea de a oferi servicii profitabile la un preț competitiv. Aceste măsuri vor însuma o reducere de peste 400 de echivalente normă întreagă în comparație cu numărul efectiv de astfel de posturi din iulie 2023 (în plus față de măsurile pentru transportul combinat, descrise deja mai sus).

(275) Germania subliniază, de asemenea, că planul de restructurare al DB Cargo diferă de eforturile anterioare de creștere a eficienței și a profitabilității societății. În special, Germania explică faptul că acesta depășește măsurile mai treptate de îmbunătățire a eficienței operaționale prin modificarea fundamentală a proceselor de producție ale DB Cargo, precum și a structurii organizatorice și a strategiei sale corporative.

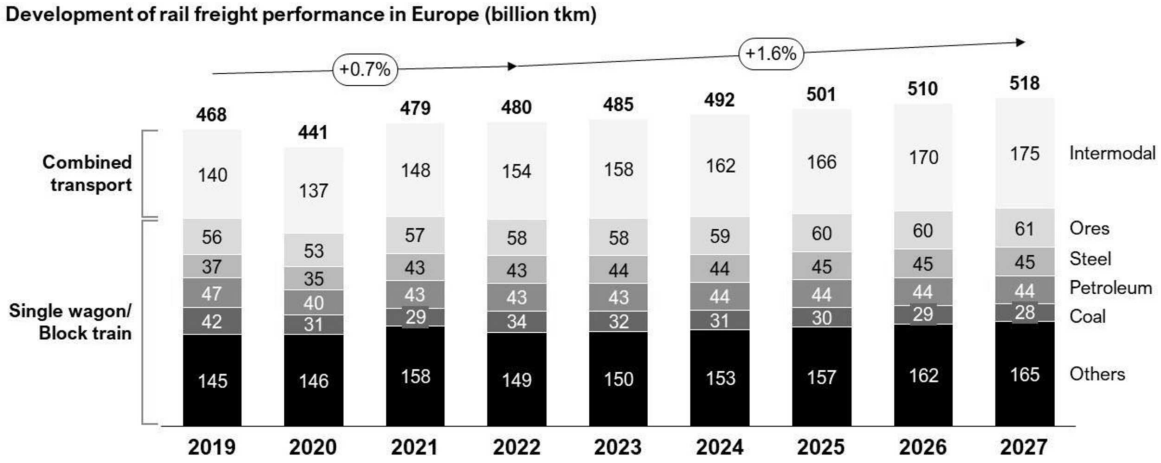
(276) Germania adaugă că condițiile externe pentru o punere în aplicare cu succes a planului de restructurare ar fi mai favorabile decât în trecut, din motivele următoare:

(a) pe lângă creșterea subiacentă a industriilor-cheie, se preconizează că sprijinul politic (cum ar fi schemele de comercializare a certificatelor de emisii) și investițiile în infrastructura feroviară vor stimula creșterea pieței transportului feroviar de marfă. Într-adevăr, Germania susține că, deși ponderea modală a transportului feroviar de marfă a stagnat în trecut, există în prezent un angajament ferm atât din partea guvernului german, cât și a Comisiei Europene de a crește ponderea modală a transportului feroviar de marfă și că prioritatea mai mare acordată decarbonizării sectorului transporturilor în contextul politicilor de protecție a climei va duce la investiții mai mari în infrastructura de transport feroviar de marfă și la sprijin financiar direct pentru a compensa dezavantajele structurale existente ale rețelelor de transport cu vagoane izolate în comparație cu transportul cu camioane;

(b) în plus, Germania consideră că, în paralel cu sectorul public, cererea sectorului privat de moduri de transport neutre din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon este în creștere și că acest lucru ar trebui să genereze o mai mare disponibilitate de a plăti pentru soluțiile de transport feroviar de marfă din partea clienților existenți și viitori, lucru despre care Germania se așteaptă să contribuie, la rândul său, la consolidarea transportului feroviar în concurența intermodală cu transportul rutier;

(c) în cele din urmă, Germania susține că, în prezent, situația demografică se schimbă rapid în cadrul DB Cargo și, ca atare, sprijină punerea în aplicare a planului de restructurare, întrucât angajații care au intrat în întreprindere în cadrul marilor programe de recrutare din anii 1980 încep acum să se pensioneze, ceea ce duce la rate de diminuare datorate pensionării de peste 3,5 % anual – proces care va dura până la sfârșitul anilor 2020. Germania susține că acest proces sprijină planul de restructurare a DB Cargo, deoarece în urma disponibilizărilor nu va mai exista o nevoie semnificativă de concedieri.

(277) Ca urmare a celor de mai sus, deși circumstanțele externe, cum ar fi conflictele comerciale și pandemia de COVID-19, au condus la o activitate economică redusă și, prin urmare, la o ușoară scădere a cererii de transport feroviar de marfă în ultimii ani (o evoluție similară cu cea a altor segmente ale transportului de marfă), se preconizează că în următorii ani piața transportului feroviar de marfă va crește din nou, cu o CAGR de 1,6 % în perioada 2022-2027.



Sursa: comunicarea Germaniei din 31 octombrie 2023, p. 2024, 58, date de la firma de consultanță SCI/Verkehr

(278) Atunci când analizează fiecare segment de activitate separat, Germania prezintă următoarele considerații cu privire la creșterea volumelor:

(a) în transportul cu vagoane izolate/trenuri complete: Germania explică faptul că o mare varietate de mărfuri sunt transportate în vagoane izolate sau în trenuri complete. Unele dintre cele mai relevante tipuri de mărfuri sunt minereul, oțelul, petrolul, cărbunele, substanțele chimice, automobilele, deșeurile și bunurile de consum. La fel ca în cazul transportului combinat, transporturile cu trenuri complete și cu vagoane izolate au fost afectate de perturbări macroeconomice în ultimii ani, ceea ce a dus la o scădere de 7 % în 2020, urmată de o redresare rapidă în anul următor (2021: 8,6 %);

(b) pentru anii 2022-2027, se preconizează o creștere globală moderată a volumului transportului feroviar de marfă cu 0,8 % pe an. Germania susține că această creștere este determinată de dezvoltarea industriilor subiacente. Influențată de o tranziție economică spre producția de produse semifinite sau de tendința către surse regenerabile de energie, cererea pentru unele materii prime (în special minereu și cărbune) nu crește în Europa. În consecință, se preconizează că cererea de transport cu trenuri complete și de transport cu vagoane izolate va rămâne stabilă sau va scădea în aceste sectoare. Se preconizează că alte tipuri de produse (de exemplu, oțelul, produsele chimice, autovehiculele, bunurile de consum) vor genera o cerere suplimentară de transporturi cu trenuri complete și cu vagoane izolate. De exemplu, se estimează o creștere puternică în industria auto (CAGR de 8,6 % între 2022 și 2027), deoarece aceasta se redresează în urma provocărilor din trecut, de exemplu, a perturbărilor lanțului de aprovizionare. În același timp, se dezvoltă noi piețe despre care se preconizează că vor oferi un potențial de creștere suplimentar pentru transportul feroviar de marfă. Germania explică faptul că printre exemplele de astfel de oportunități de afaceri se numără soluțiile de conducte feroviare pentru hidrogenul verde care au nevoie de legături feroviare pentru a elimina golurile din rețelele de conducte existente, conceptele logistice pentru producția de baterii pentru autoturisme, precum și decarbonizarea industriei siderurgice din Europa, care va conduce la noi soluții ale economiei circulare, deșeurile metalice jucând un rol mult mai important în producția de oțel în anii următori. Volumele de transport necesare pot duce la o revigorare a transportului feroviar de marfă ca urmare a acestor evoluții;

(c) în transportul combinat: Germania precizează că transportul combinat reprezintă o treime din piața europeană a transportului feroviar de marfă și, de asemenea, determină rate de creștere care în trecut au fost peste medie, indicând o redresare puternică după pandemia de COVID-19, de 8,6 % în 2021 și de 3,2 % în 2022, ceea ce a dus la o CAGR de 4,2 % anual în perioada 2017-2022. Germania explică faptul că pentru anii următori se preconizează că creșterea va rămâne ridicată, CAGR situându-se la 2,6 % (2022-2027), determinată în principal de creșterea PIB-ului. În plus, Germania susține că transportul combinat va beneficia de pe urma creșterii volumelor, în special de produse finite, a creșterii traficului maritim în principalele porturi europene, a creșterii containerizării și a noilor tehnologii de manipulare pentru semiremorci. În același timp, transportul combinat devine din ce în ce mai accesibil datorită investițiilor în infrastructură (în special în terminale), care permit creșterea capacității în concordanță cu creșterea cererii.

(279) Având în vedere așteptările de creștere a pieței menționate mai sus, Germania susține că ipotezele privind creșterea volumelor DB Cargo sunt prudente și că, pe termen scurt și mediu, DB Cargo nu se bazează pe creșterea determinată de piață a transportului cu vagoane izolate. Germania consideră că, în segmentul de transport cu trenuri complete și în cel de transport combinat, planificarea DB Cargo este sub rata de creștere a pieței.

(280) În cele din urmă, Germania susține că considerațiile de mai sus din planul de restructurare trebuie evaluate nu numai în contextul unei concurențe intermodale puternice cu transportul rutier, ci și al unei piețe a transportului feroviar de marfă extrem de competitive din perspectivă intramodală. În acest context, Germania explică faptul că alți operatori decât DB Cargo dețin o cotă cumulată de 57 % din volumul transportului feroviar de marfă din Germania (în tone-kilometri din 2022), care reprezintă o cotă semnificativă în comparație cu alte state membre din Europa. În acest sens, Germania precizează că, în pofida faptului că DB Cargo este fostul operator tradițional, cota sa din volumul transportului feroviar de marfă din Germania este a doua cea mai scăzută cotă a unui operator tradițional în propria țară din toate statele membre în care își desfășoară activitatea DB Cargo. De asemenea, Germania precizează că, de exemplu, LINEAS deține o cotă de 57 % în Belgia, Groupe SNCF deține o cotă de 67 % în Franța, iar CD Cargo deține o cotă de 65 % în Cehia. În același timp, cota deținută de DB Cargo în volumul transportului feroviar de marfă din Germania a scăzut cu 11 puncte procentuale din 2016.

4.1.4.2.3.1. Elementele financiare în scenariul de referință

(281) Pe baza ipotezelor de mai sus utilizate pentru proiecțiile financiare ale planului de restructurare al DB Cargo, Germania explică faptul că scenariul de referință al planului de restructurare ia în considerare o serie de evoluții care au avut loc în 2023 și la începutul anului 2024, cum ar fi grevele mecanicilor de locomotivă (în perioada ianuarie-aprilie 2024), reducerea bugetelor federale pentru schemele de sprijin, tendința negativă a volumului (fără grevă și incluzând pierderea de volume de transport din cauza transferului prețurilor) ca urmare a încetinirii economice, a inflației și a creșterii salariilor personalului, creșterea concurenței în materie de prețuri și întârzierea unora dintre măsurile din planul de restructurare al DB Cargo. Germania precizează că, în acest context, scenariul de referință include și contramăsuri (considerentul 242) menite să abordeze efectele negative ale acestor evoluții, astfel încât DB Cargo să obțină restabilirea viabilității în perioada de restructurare.

(282) Tabelul 21 prezintă efectul cuantificat al scenariului de referință sub forma contului de profit și pierdere preconizat al DB Cargo în perioada de restructurare (1 ianuarie 2022-31 decembrie 2026).

Tabelul 21

Contul de profit și pierdere al DB Cargo în scenariul de referință

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Venituri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte profituri din exploatare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Performanța totală	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costul materialelor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli cu personalul	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte cheltuieli de funcționare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Servicii între societăți	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dobândă netă	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Venituri din investiții	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte venituri financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Venituri extraordinare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impozite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transferul profitului și al pierderilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profit net	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 16

(283) După cum se poate observa din tabelul 21, Germania se așteaptă ca DB Cargo să raporteze totuși o pierdere de 348 de milioane EUR în 2024 la nivelul EBIT, în timp ce, începând din 2026, scenariul de referință al planului de restructurare al DB Cargo indică cifre pozitive pentru EBIT, începând cu [...] milioane EUR până la sfârșitul perioadei de restructurare (sfârșitul anului 2026), în general datorită noilor concepte de producție care permit creșteri ale productivității și reduceri ale costurilor cu personalul ca răspuns la pierderile de volum.

(284) Deși este încă planificat să fie negativ până în 2025 (cu [...] EUR), venitul net este planificat totodată să devină pozitiv până la sfârșitul perioadei de restructurare (cu [...] EUR), înregistrând ulterior o creștere constantă.

(285) În ceea ce privește indicatorii de bilanț preconizați ai DB Cargo, după cum se poate observa din tabelul 22, Germania se așteaptă ca DB Cargo să mențină o poziție pozitivă a capitalului propriu pe parcursul perioadei de restructurare (1 ianuarie 2022-31 decembrie 2026) și ulterior.

Tabelul 22

Bilanțul DB Cargo în scenariul de referință

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Total active	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active imobilizate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imobilizări corporale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imobilizări necorporale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active circulante	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stocuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Creanțe comerciale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte creanțe și active	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Creanțe financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Numerar și echivalente de numerar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capital propriu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provizioane	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Conturi creditori comerciali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 17.

(286) Pe baza situațiilor financiare preconizate ale DB Cargo, Germania precizează că se preconizează că principalii indicatori de performanță financiară ai DB Cargo vor evolua pe parcursul perioadei de restructurare conform rezumatului din tabelul 23.

Tabelul 23

Scenariul de referință din planului de restructurare al DB Cargo

Indicatorii de performanță financiară pe parcursul perioadei de restructurare și ulterior

(în milioane EUR)

Indicatori-cheie de performanță	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Capital angajat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poziția capitalului propriu (la sfârșitul exercițiului)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poziția lichidității (la sfârșitul exercițiului)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marja EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marja EBIT (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROE (%) (excluzând transferul profitului și al pierderilor) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) [1]ROE (rentabilitatea capitalurilor proprii) = câștiguri după impozitare (EAT)/Capital propriu
([2]) [2]ROCE (rentabilitatea capitalului angajat) = EBIT/Capital angajat
Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 19

(287) După cum se poate deduce din tabelul 23 de mai sus, Germania susține că scenariul de referință din planul de restructurare al DB Cargo va duce la îmbunătățirea indicatorilor de performanță financiară ai DB Cargo pe durata perioadei de restructurare și că nivelul ROCE al DB Cargo este planificat să depășească nivelul WACC al DB Cargo ([100]) până la sfârșitul perioadei de restructurare.

(288) Tabelul 24 de mai jos prezintă cele mai recente date (din 2021 și 2023) privind profitabilitatea ale unora dintre concurenții DB Cargo din Uniunea Europeană. Această comparație include trei grupuri diferite care pot fi diferențiate în ceea ce privește acoperirea pieței legată de produse și care prezintă fiecare un profil de profitabilitate diferit: (i) integratori cu și fără activitate de transport cu vagoane izolate, (ii) furnizori de tracțiune și (iii) operatori integrați de transport combinat.

(289) Potrivit datelor furnizate de Germania, marja EBIT la nivelul grupului de entități comparabile, care este compus dintr-o combinație de operatori europeni de transport feroviar de marfă, a fost, în medie, de 2 % în perioada 2021-2023 (cu o valoare mediană tot de 2 %). Pe baza cifrelor previzionate pentru 2025, se preconizează că marja EBIT a DB Cargo de [...] % va fi ușor sub media industriei. Cu toate acestea, DB Cargo preconizează că își va îmbunătăți marja EBIT la [...] % până la sfârșitul perioadei de transformare (sfârșitul lunii decembrie 2026). Acest nivel se compară în mod favorabil cu subgrupul de integratori fără activitate de transport cu vagoane izolate, care a obținut, în medie, o marjă EBIT de 5 %.

([100]) Germania susține că costul mediu ponderat al capitalului (WACC) al DB Cargo se ridică la [...] %. WACC este suma dintre costul datoriei și costul capitalului propriu cu ponderile relevante. Costul capitalului propriu de 20 % este calculat utilizând un model de stabilire a prețului activelor de capital și constă în (i) rata fără risc de 2,5 % și (ii) prima de risc specifică societății, care este derivată din prima de risc de piață de [...] % înmulțită cu un factor beta ([...]). Costul datoriei este estimat la 4,5 % pe baza unui rating de credit intern „[...]”. Ponderea se bazează pe un nivel al datoriei preconizat la sfârșitul exercițiului financiar 2024 de [...] milioane EUR și pe un nivel al capitalului propriu de [...] milioane EUR, ceea ce înseamnă un raport între datorii și capitalurile de 370 %. Pe baza acestor ipoteze, Germania susține că WACC al DB Cargo este estimat la aproximativ [...] %.

Tabelul 24

Indicatorii-cheie ai grupului de entități comparabile 2021-2023

Nume	Țara	Segmentul de activitate	Venituri 2023 (Milioane EUR) (1)	Marja EBIT Ø 2021-2023
ČD Cargo	Republica Cehă	Integrator (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Austria	Integrator (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovacia	Integrator (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Polonia	Integrator (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Germania	Integrator (BT, CT)	250 (1)	4 %2)
LINEAS	Belgia	Integrator (SW, BT, CT)	463	- 24 %
Green Cargo AB	Suedia	Integrator (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Franța	Integrator (SW, BT, CT)	730	- 3 %
RheinCargo	Germania	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Germania	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Germania	TOC	34	- 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Republica Cehă	Operator integrat CT	621	16 %
PCC Intermodal	Polonia	Operator integrat CT	136	6 %
boxXpress	Germania	Operator integrat CT	129	2 %
Loconi	Polonia	Operator integrat CT	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Elveția	Operator integrat CT	740	1 %
Naviland Cargo	Franța	Operator integrat CT	167 (1)	6 %
Medie aritmetică			***508***	***2 %***
Mediană			***426***	***2 %***
Medie aritmetică – Integratori fără SW			***432***	***5 %***

Notă: SW = transport cu vagoane izolate; BT = transport cu trenuri complete; CT = transport combinat; TOC = societate de exploatare a trenurilor

(1) 1) Cea mai recentă cifră disponibilă pentru anul 2022.

(2) 2) Media marjei EBIT referitoare la perioada 2021-2022, datorată 1), a se vedea mai sus.

(3) 3) Metrans face parte din segmentul intermodal al HHLA și a reprezentat peste 95 % din veniturile HHLA în acest segment în 2023.

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 27

4.1.4.2.3.2. Elementele financiare în scenariul pesimist

(290) Germania explică faptul că scenariul pesimist din planul de restructurare al DB Cargo se bazează pe scenariul de referință ajustat pentru a ține seama de posibilele evoluții negative specifice.

(291) Aceste posibile evoluții negative sunt rezumate în tabelul 25.

Tabelul 25

Riscurile incluse în scenariul pesimist al DB Cargo

Riscuri incluse în scenariul pesimist 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Risc net de reducere a bugetelor federale destinate schemelor de sprijin pentru transportul feroviar de marfă	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Reducerea schemei de finanțare pentru transportul cu vagoane izolate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Cheltuieli de funcționare mai ridicate ca urmare a amânării punerii în aplicare a sistemului TAF/TSI al DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) O creștere a volumului mai mică decât cea prevăzută inițial ca urmare a transferării către clienți a tarifelor mai mari pentru accesul la calea ferată și pentru instalațiile de manevră, precum și ca urmare a unei deficiențe economice prelungite din industria siderurgică din Germania (efect asupra EBIT după eliminarea doar a costurilor variabile, în special a costurilor pentru accesul la calea ferată și pentru energiei)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Total riscuri materializate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 53

(292) După cum se poate observa din tabelul 25, Germania consideră că scenariul pesimist ar trebui să reflecte riscuri cum ar fi, printre altele, reduceri suplimentare ale schemelor federale de sprijin și o creștere a volumului mai mică decât cea estimată în scenariul de referință ca urmare a unei deficiențe economice prelungite din industria siderurgică din Germania, pe lângă cele deja incluse în scenariul de referință.

(293) Germania precizează, de asemenea, că au fost identificate contramăsuri care ar putea fi puse în aplicare în cazul în care scenariul pesimist s-ar materializa. Se preconizează că aceste contramăsuri (în principal reduceri suplimentare ale costurilor și ale personalului și operațiuni de vânzare și leaseback pentru locomotive) vor atenua riscurile suplimentare enumerate mai sus, incluse în scenariul pesimist, astfel cum se arată în tabelul următor.

Tabelul 26

Contramăsurile incluse în scenariul pesimist al DB Cargo

Contramăsuri incluse în scenariul pesimist	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBIT Scenariul de referință 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Total riscuri materializate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Contramăsuri operaționale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Contramăsuri incluse în scenariul pesimist	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Vânzare și leaseback de locomotive	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT scenariul pesimist 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 55

(294) Aceste contramăsuri ar trebui să permită DB Cargo să devină profitabilă în 2026 (cu un nivel planificat al EBIT de [...] EUR) și ulterior, în pofida nivelurilor EBIT negative de [...] EUR din 2025, astfel cum s-a confirmat în contul de profit și pierdere previzionat în scenariul pesimist pentru DB Cargo, prevăzut mai jos:

Tabelul 27

Contul de profit și pierdere al DB Cargo în scenariul pesimist

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Venituri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte profituri din exploatare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Performanța totală	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costul materialelor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cheltuieli cu personalul	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte cheltuieli de funcționare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Servicii între societăți	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dobândă netă	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Venituri din investiții	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Alte venituri financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Venituri extraordinare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impozite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transferul profitului și al pierderilor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profit net	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 22 noiembrie 2024 (planul de restructurare final), pagina 49

(295) Deși rămâne semnificativ negativ până în 2025 ([...] EUR), Germania se așteaptă ca venitul net al DB Cargo în scenariul pesimist să devină pozitiv până la sfârșitul perioadei de restructurare ([...] EUR și să înregistreze o creștere constantă ulterior.

(296) În ceea ce privește indicatorii de bilanț ai DB Cargo preconizați în scenariul pesimist, astfel cum se poate observa din tabelul 28, Germania se așteaptă ca DB Cargo să mențină o poziție pozitivă a capitalului propriu pe parcursul perioadei de restructurare și ulterior.

Tabelul 28

Bilanțul DB Cargo în scenariul pesimist

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Total active	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active imobilizate	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imobilizări corporale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Imobilizări necorporale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Active circulante	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stocuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(în milioane EUR)

	Rezultat real 2021	Rezultat real 2022	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Creanțe comerciale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte creanțe și active	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Creanțe financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Numerar și echivalente de numerar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capital propriu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provizioane	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii financiare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Conturi creditori comerciali	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Alte datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Sursa: comunicarea Germaniei din 31 octombrie 2024, paginile 49 și 50

(297) Pe baza situațiilor financiare preconizate ale DB Cargo menționate mai sus, Germania precizează că principalii indicatori de performanță financiară ai DB Cargo sunt planificați să evolueze pe parcursul perioadei de restructurare conform rezumatului din tabelul următor:

Tabelul 29

Scenariul pesimist din planul de restructurare al DB Cargo

Indicatorii de performanță financiară pe parcursul perioadei de restructurare

Indicatori-cheie de performanță (în milioane EUR)	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Capital angajat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poziția capitalului propriu (la sfârșitul exercițiului)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Poziția lichidității (la sfârșitul exercițiului)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marja EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Indicatori-cheie de performanță (în milioane EUR)	Rezultat real 2023	Prognoză 2024	Rezultat planificat 2025	Rezultat planificat 2026	Rezultat planificat 2027	Rezultat planificat 2028	Rezultat planificat 2029	Rezultat planificat 2030
Marja EBIT (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROE (%) (excluzând transferul profitului și al pierderilor) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) [1]ROE (rentabilitatea capitalurilor proprii) = câștiguri după impozitare (EAT)/Capital propriu
([2]) [2]ROCE (rentabilitatea capitalului angajat) = EBIT/Capital angajat
Sursa: comunicarea Germaniei din 31 octombrie 2024, pagina 50

(298) După cum se poate deduce din tabelul 29 de mai sus, Germania susține că scenariul de referință din planul de restructurare al DB Cargo va duce la îmbunătățirea indicatorilor de performanță financiară ai DB Cargo pe durata perioadei de restructurare și că nivelul ROCE al DB Cargo este planificat să depășească nivelul WACC al DB Cargo până la sfârșitul perioadei de restructurare.

4.1.5. *Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței și ale schimburilor comerciale*

(299) După numeroase discuții cu Comisia, pentru a atenua efectele negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale care rezultă din ajutorul de restructurare, Germania a propus măsuri care au fost adăugate și însoțesc planul de transformare și care vor fi în vigoare până la 31 decembrie 2026, după cum urmează:

4.1.5.1. Angajamente generale privind politica comercială

(300) Germania se angajează să se asigure, în limitele posibilităților pe care le are în temeiul dreptului societăților comerciale, că DB Cargo urmează o politică comercială prudentă, solidă și durabilă în cursul punerii în aplicare a planului de transformare, cu scopul de a restabili și de a menține viabilitatea pe termen lung în conformitate cu dispozițiile planului de transformare.

(301) Germania se angajează, de asemenea, să se asigure că DB Cargo nu va promova acordarea ajutorului contestat în acest caz sau a vreunui avantaj obținut din acesta.

4.1.5.1.1. Interzicerea achiziționării

(302) Germania se asigură, în limitele posibilităților sale prevăzute la articolul 65 din BHO, că DB Cargo nu achiziționează acțiuni până la sfârșitul perioadei de restructurare. Acest lucru se aplică *mutatis mutandis* achiziționării de societăți prin transfer de active.

(303) Cesionările intragrup și restructurarea nu fac obiectul acestei interdicții privind achizițiile.

(304) DB Cargo poate achiziționa acțiuni într-o societate în circumstanțe excepționale, cu aprobarea prealabilă a Comisiei, în special atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a DB Cargo sau din alte motive imperative, cum ar fi interesele de securitate ale statului, ca în cazul achizițiilor legate de transporturi efectuate de Bundeswehr. Acest lucru nu aduce atingere articolului 346 din TFUE.

4.1.5.1.2. Vânzarea de acțiuni

(305) Germania se angajează să se asigure, în limitele posibilităților prevăzute la articolul 65 din BHO, că DB Cargo vinde participațiile descrise mai jos unui cumpărător independent [...]. Termenii „vânzare”, „cesionare” și „cedare” includ nu numai cesiunea de acțiuni ale societății, ci și transferul activelor unei societăți:

(a) cedarea participațiilor în următoarea zonă de terminal:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […];

(f) […];

(b) cesionarea unei participații minoritare substanțiale în transportul combinat maritim [...] (inclusiv cesionarea a [...] locomotive);

(c) cesionarea participațiilor în filiale de logistică:

(a) […];

(b) […];

(c) […].

(306) Cesionările sunt efectuate în mod nediscriminatoriu, în conformitate cu principiile economice și cu garanțiile vânzătorului bazate pe piață („declarații și garanții”).

(307) Cesionările vor avea loc cât mai curând posibil și cel târziu la [...]. Se consideră că o vânzare a avut loc la data semnării unui contract de cumpărare obligatoriu din punct de vedere juridic („contract de vânzare”). În cazul unei vânzări de componente către mai mulți cumpărători, data relevantă va fi data încheierii ultimului contract de vânzare.

(308) Cu toate acestea, obligația de a ceda acțiunile societăților se aplică numai dacă acest lucru se realizează în condiții viabile din punct de vedere economic și, prin urmare, nu pune în pericol succesul planului de restructurare. Aceasta înseamnă că:

(a) […];

(b) […];

(c) […].

(309) În contextul procedurii prevăzute la articolul 65 din BHO și în măsura posibilului, Germania se asigură că DB Cargo inițiază o procedură de vânzare într-un stadiu incipient, astfel încât termenele relevante pentru vânzare să poată fi respectate.

(310) Dobânditorul în cauză trebuie:

(a) să fie independent de DB AG și DB Cargo;

(b) să dispună de resursele financiare, expertiza și stimulentele necesare pentru a menține și a dezvolta activitatea sau activele achiziționate într-un mod competitiv; și

(c) pe baza informațiilor de care dispune Comisia, achiziția nu trebuie să genereze, *prima facie*, probleme de concurență și nici un risc de întârziere în punerea în aplicare a angajamentelor. În special, trebuie să se aștepte în mod rezonabil din partea cumpărătorului să obțină toate aprobările prevăzute de lege necesare pentru achiziționarea activității cesionate.

(311) În cazul unor întârzieri neașteptate, Comisia poate, la cerere, să convină asupra unei prelungiri a perioadei de vânzare. Germania va depune cererea în timp util, dar cu cel puțin două săptămâni înainte de expirarea termenului inițial de punere în aplicare.

(312) În cazul în care, [...], pare că cesionările menționate mai sus sau părți ale acestora nu sunt posibile până la [...], Germania și DB Cargo pot propune măsuri alternative, de dimensiuni comparabile, de limitare a denaturărilor concurenței și le pot prezenta Comisiei spre aprobare.

(313) Până în momentul în care are loc transferul, DB Cargo trebuie să se asigure, cu diligența unui comerciant obișnuit („*ordentlicher Kaufmann*”), că activitatea care urmează să fie cesionată își menține viabilitatea economică, capacitatea de comercializare și competitivitatea și reduce la minimum riscul de pierdere a potențialului concurențial. În special, DB Cargo:

(a) nu va întreprinde nicio acțiune care ar putea avea un impact negativ semnificativ asupra valorii, gestionării sau competitivității activității cesionate sau care ar putea modifica natura și domeniul de aplicare al activității, strategia tehnică sau comercială sau politica de investiții a acesteia;

(b) pe baza planurilor de afaceri existente și menținându-le, va aloca sau va asigure furnizarea de resurse suficiente pentru dezvoltarea activelor care urmează să fie cesionate;

(c) va lua toate măsurile rezonabile și, printre altele, va crea stimulente adecvate (obișnuite în industrie) pentru a se asigura că angajații nu părăsesc activitatea cesionată sau va iniția măsurile și stimulentele menționate și nu va recruta sau transfera personal către activitățile rămase ale DB Cargo.

4.1.5.2. Măsuri de consolidare a concurenței (achiziționarea de servicii)

(314) Germania se angajează să se asigure că DB Cargo achiziționează din ce în ce mai mult servicii interne de transport pe distanțe lungi cu trenuri complete de la părți terțe externe. Prin urmare, DB Cargo va crește anual, până la sfârșitul perioadei de restructurare, cota de tren-kilometri asigurată prin intermediul furnizorilor externi în Germania [...] din numărul de tren-kilometri pe distanțe lungi cu trenuri complete pe care DB Cargo îi furnizează în Germania. În 2024, se preconizează că DB Cargo va opera în ansamblu 27,7 milioane de tren-kilometri în Germania. Dintre aceștia, se preconizează că DB Cargo va asigura 24,4 milioane de tren-kilometri cu propriile resurse de producție. Se estimează că 3,3 milioane de tren-kilometri se asigură de către întreprinderi feroviare externe în numele DB Cargo (achiziționare de servicii).

(315) Obiectivul menționat în considerentul 314 este condiționat de realizarea volumului preconizat de tren-kilometri în segmentul de transport cu trenuri complete în conformitate cu scenariul de bază din planul de restructurare. În cazul unei evoluții economice negative și, în consecință, al neatingerii volumului preconizat de tren-kilometri, obiectivul trebuie reduc după cum urmează: Dacă volumul preconizat de tren-kilometri este redus cu [...] % (sau [...] %, a se vedea considerentul 314) sau mai mult, nu există nicio obligație de subcontractare. Între acestea, există o reducere proporțională a procentului de angajament de a subcontracta, de exemplu, dacă se realizează doar [...] % din numărul de tren-kilometri preconizat pentru un an calendaristic, trebuie să se externalizeze cel puțin [...] %. Acest mecanism asigură faptul că, dacă numărul anual de tren-kilometri interni pe distanțe lungi în segmentul de transport cu trenuri complete al DB Cargo este insuficient, se evită o creștere a „deplasării fără încărcătură” („*Leerlauf*”) în cadrul capacității existente a trenurilor și, prin urmare, o scădere suplimentară a profitabilității.

(316) Această achiziție de servicii este pusă în aplicare într-o manieră conformă cu piața, în concordanță cu următoarele principii de bază:

(a) selectarea furnizorului de servicii trebuie să se bazeze pe principii economice, în mod nediscriminatoriu. Atribuirea contractelor cu furnizorii de servicii se bazează pe criterii comerciale.

În special, furnizorul de servicii trebuie să îndeplinească toate cerințele de calitate impuse de clienții DB Cargo;

(b) DB Cargo intenționează să invite furnizori adecvați din întreaga UE pentru pachetele mai mari de achiziții de servicii și se va strădui să obțină cel puțin două oferte în prima rundă, dacă există mai mulți furnizori adecvați pentru subcontractarea avută în vedere. Pentru a asigura transparența, ofertantul respins va fi informat (ofertanții respinși vor fi informați) în mod corespunzător, iar respingerea ofertei sale (ofertelor lor) va fi justificată în mod corespunzător. Obligațiile descrise în fraza precedentă se aplică numai furnizorilor care au depus o ofertă;

(c) furnizorul de servicii trebuie să fie un concurent deja stabilit sau potențial eficient, independent, cu mijloace financiare și experiență dovedită pentru a putea furniza servicii interne de transport cu trenuri complete pe distanțe lungi. Încheierea contractului este supusă cerințelor normale ale pieței, și anume DB Cargo are dreptul de a refuza o cerere din motive precum lipsa de competență, lipsa fiabilității, lipsa resurselor financiare sau considerații legate de conformitate;

(d) în cazul în care furnizorul de servicii eșuează sau nu mai este în măsură să furnizeze serviciile contractuale, DB Cargo va numi un succesor pentru restul perioadei, în conformitate cu termenii acestui angajament. Dacă nici acest lucru nu este posibil, executarea contractului poate fi realizată și prin autofurnizare pentru restul perioadei.

4.1.5.3. Plafonul volumului de producție

(317) DB Cargo nu va depăși volumul intern din 2023 măsurat în tone-kilometri din transportul feroviar de marfă până la sfârșitul perioadei de restructurare. În 2022, DB Cargo a asigurat 58,9 miliarde de tone-kilometri în Germania cu producția sa proprie. În 2023, volumul serviciilor a scăzut la 51,2 miliarde de tone-kilometri.

4.1.5.4. Vânzarea de locomotive

(318) Germania se asigură că DB Cargo va cesiona o parte din locomotivele sale unui cumpărător independent, sub rezerva următoarelor condiții:

(a) pentru a asigura punerea în aplicare a obligației de a achiziționa servicii (a se vedea secțiunea 4.1.5.2), DB Cargo va cesiona [...] locomotive din sectorul de transport cu trenuri complete către furnizorul (furnizorii) de servicii la cererea furnizorului (furnizorilor) de servicii. În cazul în care obiectivul de performanță privind cumpărarea este redus din cauza neatingerii volumului preconizat de tren-kilometri (a se vedea considerentul 315), numărul de locomotive care urmează să fie vândute se ajustează în consecință;

(b) în contextul plafonării volumului de transport (a se vedea considerentul 317), DB Cargo va cesiona [...] locomotive către cumpărători independenți. Acest lucru presupune că reducerea promisă a traficului în [...] este pe drumul cel bun;

(c) locomotivele trebuie vândute până la [...], dar numai în măsura în care se pot obține un preț de cel puțin [...] în condiții normale de piață (determinat pe baza metodelor comune de evaluare);

(d) în cazul în care, în cursul perioadei de restructurare, devine evident că vânzarea locomotivelor menționate mai sus va fi imposibilă, integral sau parțial, până la [...], Germania și DB Cargo pot propune măsuri alternative de limitare a denaturărilor concurenței, cu dimensiuni sau efecte comparabile, și le pot prezenta Comisiei spre aprobare.

4.1.5.5. Dispoziții generale și finale aplicabile angajamentelor

(319) Germania nu va modifica elementele-cheie ale planului de restructurare și ale angajamentelor actuale fără aprobarea prealabilă a Comisiei.

(320) Aceste angajamente sunt asumate de Germania doar față de Comisie ca destinatar unic și numai în scopul prezentei proceduri (SA.50952). Părțile terțe nu pot obține din aceste angajamente niciun drept la un anumit comportament din partea Germaniei, DB AG și/sau DB Cargo.

(321) Germania se asigură, în limitele posibilităților oferite de dreptul societăților comerciale, că planul de restructurare, inclusiv toate angajamentele în conformitate cu calendarul indicat, este pus în aplicare pe deplin.

(322) În cazul în care nu se specifică niciun termen pentru anumite angajamente, acestea trebuie puse în aplicare fără întârzieri nejustificate.

(323) După caz, la cererea justificată corespunzător a Germaniei, Comisia poate acorda o prelungire a termenelor stabilite în angajamente sau în planul de restructurare sau, în circumstanțe excepționale, poate renunța, modifica sau înlocui una sau mai multe dintre obligațiile și condițiile prevăzute în angajamentele respective sau în planul de restructurare. În cazul în care Germania solicită o prelungire a unui termen, o cerere motivată corespunzător trebuie transmisă Comisiei cu cel puțin o lună înainte de expirarea termenului în cauză.

4.1.5.6. Stadiul avansării în ceea ce privește vânzarea de acțiuni și locomotive

(324) Astfel cum se descrie în considerentul 305 litera (a), grupul DB Cargo intenționează să cedeze următoarele participații în entități care își desfășoară activitatea în zonele de terminal:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […].

(325) Cesionarea participațiilor în zonele de terminal sau în [...] se află în prezent în diferite stadii de avansare, comunicate ultima dată de Germania la 21 noiembrie 2024, în special după cum urmează:

(a) […];

(b) în ceea ce privește cesionările zonei de terminal, în special:

1. […];
2. […];
3. […];
4. […];
5. […].

(c) în ceea ce privește filialele de logistică, în special:

1. […];
2. […];
3. […] ([101]), […] ([102]);
4. […].

(326) Potrivit informațiilor furnizate de Germania, întreprinderile vizate de vânzarea participațiilor grupului DB Cargo în diferite state membre s-au dovedit a fi, în medie și de-a lungul timpului, întreprinderi viabile. Table 30 prezintă veniturile generate de societățile în cauză în 2021, 2022 și 2023, în valoare totală de cel puțin [...] EUR înainte de impozitare, predominant cu sediul în Germania.

Tabelul 30

Veniturile generate de societățile individuale

[în milioane EUR (cu rotunjire)]

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

([101]) […].
([102]) […].

[în milioane EUR (cu rotunjire)]

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

([1]) […].
Sursa: comunicare a Germaniei.

(327) Cele [...] locomotive care urmează să fie cesionate (considerentul 318) vor proveni din flota existentă a DB Cargo și sunt, potrivit Germaniei, moderne, valoroase și întreținute în conformitate cu orientările aplicabile. Locomotivele vor fi grupate în trei categorii: (i) locomotive electrice naționale standard, (ii) locomotive electrice naționale de înaltă performanță și (iii) locomotive electrice interoperabile moderne.

5. EVALUAREA MĂSURILOR

(328) Prezenta secțiune evaluează dacă măsurile investigate implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, în caz afirmativ, dacă el constituie ajutor nou. Aceasta evaluează, de asemenea, dacă măsurile sunt legale, precum și dacă pot fi considerate compatibile cu piața internă.

5.1. Existența ajutorului de stat

(329) Conformitate articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre".

(330) Prin urmare, pentru ca o măsură destinată unei întreprinderi să fie calificată drept ajutor în sensul acestei dispoziții, este necesar ca toate condițiile următoare să fie îndeplinite: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată prin intermediul resurselor de stat; (ii) măsura trebuie să confere un avantaj beneficiarului său; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(331) În ceea ce privește argumentul invocat de Germania potrivit căruia măsurile în cauză se referă la relațiile interne din cadrul unității economice unice conduse de DB AG (a se vedea considerentele 102-104), trebuie amintit că, în sensul legislației privind ajutoarele de stat, transferurile în cadrul unui grup public pot constitui ajutoare de stat, de exemplu în cazul în care resursele sunt transferate de la societatea-mamă la filiala sa, chiar dacă acestea constituie o singură întreprindere din punct de vedere economic ([103]). Prin urmare, faptul că anumite măsuri investigate se referă la relațiile interne din cadrul grupului condus de DB AG nu împiedică evaluarea acestor măsuri în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([103]) A se vedea Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1), punctul 49 și jurisprudența citată. A se vedea și Hotărârea Tribunalului din 25 iunie 2015, SACE și SACE BT/Comisia, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) În plus, astfel cum se menționează în considerentele 10, 15 și 23-38, DB Cargo este constituită ca societate pe acțiuni (*Aktiengesellschaft*), cu active, personal și mijloace corespunzătoare pentru a furniza servicii de transport feroviar de mărfuri contra cost pe piețele geografice pe care își desfășoară activitatea. DB Cargo își gestionează activitățile în mod autonom, în sensul că decide singură cu privire la politica sa comercială, de marketing și strategică, independent de activitățile DB AG. DB Cargo are propriii clienți, care sunt specifici sectorului transportului feroviar de marfă și diferiți de cumpărătorii de servicii de transport de călători. În plus, dificultățile cu care se confruntă DB Cargo își au originea în activitățile proprii și sunt specifice acestor activități (a se vedea considerentul 449 și următoarele). Într-o situație similară, Comisia a considerat deja că o societate de transport feroviar de marfă care aparține unui grup feroviar mai mare era o întreprindere separată în scopul aplicării Orientărilor privind salvarea și restructurarea ([104]).

(333) Rezultă că DB Cargo este o întreprindere din perspectiva aplicării articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În cazul în care se constată că măsurile care fac obiectul investigației oferă DB Cargo un avantaj economic, acestea favorizează o întreprindere care este beneficiară.

5.1.1. *Implicarea resurselor de stat*

(334) Numai avantajele acordate direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat pot constitui ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([105]). Resursele de stat cuprind toate resursele sectorului public ([106]), inclusiv resursele entităților intrastatale ([107]) și, în anumite circumstanțe, resursele organismelor private. Resursele întreprinderilor publice constituie resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și pentru că statul poate să dirijeze utilizarea acestor resurse ([108]) și, de asemenea, deoarece un deficit sau un profit realizat de o întreprindere publică scade sau crește resursele statului.

(335) DB AG este deținută în proporție de 100 % de statul german (considerentele 11-13). DB ML era deținută în proporție de 100 % de DB AG înainte de a fuziona cu aceasta (considerentul 14). În consecință, resursele DB AG sunt, iar resursele DB ML au fost resurse de stat, prin urmare măsurile 1, 2 și 3 sunt finanțate din resurse de stat. Întrucât măsura 4 este finanțată din resursele unui organism public – BEV – (considerentul 77), ea este finanțată, prin urmare, tot din resurse de stat.

(336) Prin urmare, în secțiunile următoare, Comisia va evalua dacă măsurile care fac obiectul investigației sunt imputabile statului și, în caz afirmativ, dacă ele conferă un avantaj selectiv societății DB Cargo. În cazul în care aceste condiții sunt îndeplinite, Comisia va evalua dacă măsurile relevante sunt susceptibile să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

5.1.2. *Imputabilitatea în sarcina statului*

(337) Pentru a se stabili imputabilitatea în sarcina statului a unei măsuri acordate prin intermediul unor întreprinderi publice, este necesar să se stabilească dacă autoritățile publice pot fi considerate a fi implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea măsurii. Imputabilitatea în sarcina statului a unei măsuri de ajutor luate de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-un ansamblu de indicii care rezultă din împrejurările cauzei și din contextul în care a intervenit această măsură ([109]).

([104]) Decizia C(2004) 3955 final a Comisiei din 2 martie 2005 în cazul N 386/2004 – France – Aide à la restructuration à Fret SNCF (JO C 172, 12.7.2005, p. 3), considerentele 133-135 și 146.

([105]) Hotărârea Curții de Justiție din 24 ianuarie 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punctele 25 și 26; Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punctul 63.

([106]) Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punctul 56.

([107]) Hotărârea Curții de Justiție din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punctul 17; Hotărârea Tribunalului din 6 martie 2002, Territorio Histórico de Álava și alții/Comisia, cauzele conexate T-92/00 și T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punctul 57.

([108]) Hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2002, Franța/Comisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punctul 38. A se vedea și Hotărârile Curții de Justiție din 29 aprilie 2004, Grecia/Comisia, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, punctele 53 și 54, din 8 mai 2003, Italia și SIM 2 Multimedia SpA/Comisia, cauzele conexate C-328/99 și C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, punctele 33 și 34 și din 10 decembrie 2020, C-160/19 P, Comune di Milano/Comisia, ECLI:EU:C:2020:1012, punctele 31 și 34 și jurisprudența citată.

([109]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 martie 2021, Comisia/Italia și alții, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punctele 59 și 60 și jurisprudența citată.

(338) În această privință, nu se poate pretinde Comisiei să demonstreze, pe baza unor instrucțiuni precise, că autoritățile publice au incitat în mod concret întreprinderea publică să adopte măsura de ajutor în cauză. Este pertinent orice indiciu care evidențiază o implicare a autorităților publice sau improbabilitatea neimplicării în adoptarea unei măsuri, având în vedere și dimensiunea acesteia, conținutul său sau condițiile pe care le presupune, sau, pe de altă parte, neimplicarea autorităților respective în adoptarea măsurii menționate ([110]).

(339) În plus, printre indiciile care permit să se concluzioneze în sensul unei astfel de imputabilități figurează faptul că întreprinderea publică în discuție nu putea lua decizia contestată fără a ține seama de cerințele autorităților publice sau de directivele care provin de la autoritățile publice, integrarea întreprinderii publice în structurile administrației publice, natura activităților sale și exercitarea acestora pe piață în condiții normale de concurență cu operatori privați, statutul juridic al întreprinderii sau intensitatea tutelei exercitate de autoritățile publice ([111]).

5.1.2.1. Compensarea pierderilor anuale ale DB Cargo în baza acordului privind transferul profitului și al pierderilor („măsura 1”)

(340) Comisia observă că DB AG (și, înainte de fuziunea sa cu DB AG, și DB ML) sunt întreprinderi publice de drept privat constituite ca *Aktiengesellschaften*. Consiliul de administrație al *Aktiengesellschaft* este independent de Consiliul de supraveghere și de adunarea generală ([112]), ceea ce înseamnă că aceasta nu poate, în principiu, să emită instrucțiuni pentru Consiliul de administrație. Totuși, astfel cum au statuat în mod repetat instanțele Uniunii, simpla împrejurare că o întreprindere publică a fost constituită sub forma unei societăți de capitaluri de drept comun, având în vedere autonomia pe care această formă juridică este susceptibilă să i-o confere, nu poate fi considerată suficientă pentru a exclude ipoteza ca o măsură de ajutor luată de o asemenea societate să fie imputabilă statului. Astfel, existența unei situații de control și posibilitățile reale de exercitare a unei influențe dominante pe care aceasta le presupune în practică se opun excluderii de la bun început a oricărei imputabilități în sarcina statului a unei măsuri luate de o asemenea societate și, pe cale de consecință, a riscului eludării normelor tratatului referitoare la ajutoarele de stat, în pofida pertinenței ca atare a formei juridice a întreprinderii publice drept indiciu, printre altele, care permite stabilirea într-un caz concret a implicării sau nu a statului ([113]). În contextul de față, nu se poate exclude posibilitatea ca statul, prin prezența sa în Consiliul de supraveghere, în cadrul căruia jumătate dintre membri sunt desemnați de acționar, să influențeze în mod indirect deciziile Consiliului de administrație. Conform legislației germane privind *Aktiengesellschaften*, Consiliul de administrație este ales de Consiliul de supraveghere, ai cărui membri nu sunt obligați să respecte instrucțiunile acționarilor. Cu toate acestea, Comisia observă că există indicii că unii dintre membrii Consiliului de supraveghere ar putea, de asemenea, să fie supuși unei obligații față de stat. Acest lucru este valabil atunci când statul, în calitate de acționar, numește membri ai parlamentului sau reprezentanți guvernamentali (cum ar fi secretari de stat și directori din ministerele implicate) în Consiliul de supraveghere. Acești membri ai Consiliului de supraveghere au, de asemenea, datoria sau motivația puternică de a acționa în interesul guvernului în ceea ce privește politica în domeniul transporturilor și aspectele bugetare referitoare la DB AG [considerentul 96 litera (b) punctul 2].

(341) De asemenea, întrucât DB AG este deținută integral de stat (considerentul 11), Republica Federală Germania, în calitate de acționar unic, poate lua singură toate deciziile în cadrul adunării generale a DB AG și, prin urmare, poate exercita o influență (exclusivă) asupra orientării strategice a DB AG. În plus, Comisia observă că, în calitate de acționar în proporție de 100 % în cadrul adunării generale, Republica Federală Germania poate influența (în mod exclusiv) alegerea Consiliului de supraveghere al DB AG, care, la rândul său, alege Consiliul de administrație al DB AG. Prin urmare, Germania putea influența indirect deciziile de gestionare luate de Consiliul de administrație al DB AG și în ceea ce privește filialele DB AG, inclusiv DB Cargo și, până în 2016, DB ML, chiar dacă unii membri ai Consiliului de supraveghere nu sunt reprezentanți ai guvernului în sens strict.

([110]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 martie 2021, Comisia/Italia și alții, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punctele 60-61 și jurisprudența citată.

([111]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 martie 2021, Comisia/Italia și alții, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punctul 62 și jurisprudența citată.

([112]) A se vedea articolul 76 alineatul (1) din *Aktiengesetz*.

([113]) Hotărârea Curții de Justiție din 10 decembrie 2020, Comune di Milano/Comisia, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punctul 49 și jurisprudența citată.

(342) Consiliul de supraveghere al DB AG nu este alcătuit în majoritate din reprezentanți ai guvernului. Cu toate acestea, Consiliul de supraveghere al DB AG numără trei reprezentanți guvernamentali desemnați direct de cele trei ministere implicate în supravegherea DB AG (și anume Ministerul Transporturilor, Ministerul Economiei și Ministerul Finanțelor), precum și doi membri ai parlamentului federal.

(343) În plus, conform articolului 293 alineatul (2) din *Aktiengesetz*, încheierea unui acord privind controlul și/sau transferul profitului și al pierderilor între două *Aktiengesellschaften* necesită aprobarea fiecărei adunări generale cu o majoritate de trei pătrimi. Germania susține că, în conformitate cu această dispoziție, statul și-a dat acordul pentru încheierea acordului privind transferul profitului și al pierderilor între DB AG și DB Cargo. În acest sens, deși PLTA din 2012 nu a fost încheiat direct între DB AG și DB Cargo, ci între DB ML și DB Cargo, trebuie remarcat faptul că, la momentul încheierii PLTA, exista un acord privind controlul și privind transferul profitului și al pierderilor între DB AG și DB ML (a se vedea considerentul 45). În acest sens, Germania confirmă că, până la transferul PLTA de la DB ML la DB AG în 2016, a existat un lanț de PLTA cu niveluri diferite de participații secundare în vârful cărora se afla DB AG și în care DB Cargo era filiala afectată în ultimă instanță, iar DB AG era societatea-mamă afectată în ultimă instanță (considerentul 47). Implicarea funcționarilor publici în încheierea PLTA este, de asemenea, rezultatul aplicării dispozițiilor articolului 65 alineatul (2) coroborat cu articolul 65 alineatul (3) din BHO, care impune aprobarea unui ministru relevant pentru încheierea acordurilor privind controlul în societățile deținute de stat (considerentul 107). Întrucât PLTA examinat de Comisie conține un element de control, a fost necesar ca ministrul relevant să fie de acord cu încheierea acordului respectiv.

(344) În ceea ce privește PLTA încheiat în 2012, Comisia observă că acesta a avut o durată inițială minimă de cinci ani. După durata inițială de cinci ani, acesta s-a prelungit automat cu încă un an la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar, cu excepția cazului în care una dintre cele două părți decidea să îl rezilieze, ceea ce s-a întâmplat în 2024 (a se vedea considerentul 51). PLTA nu a inclus un plafon pentru pierderile care puteau fi acoperite de societatea-mamă a DB Cargo. Prin urmare, PLTA dintre DB ML și DB Cargo era susceptibil să afecteze bugetul DB AG din cauza acordului privind transferul profitului și al pierderilor încheiat între DB AG și DB ML. În urma fuziunii dintre DB ML și DB AG, expunerea DB AG la pierderile DB Cargo a devenit directă.

(345) Comisia confirmă constatarea preliminară din decizia de inițiere a procedurii potrivit căreia decizia de a încheia PLTA este imputabilă statului german. Având în vedere impactul pe care un astfel de acord nelimitat îl putea avea asupra bugetului societății DB AG deținute de stat, decizia de a încheia PLTA în 2012 trebuie considerată strategică pentru DB AG, DB ML și DB Cargo. Importanța strategică a PLTA examinat este confirmată și de cerințele formale de aprobare aplicabile acordurilor privind transferul profitului și al pierderilor, inclusiv în ceea ce privește controlul. Este puțin probabil ca guvernul german să nu fi exercitat o influență asupra procesului decizional al DB AG în legătură cu astfel de decizii strategice sau ca guvernul să nu fi avut cunoștință și să nu fi participat la o decizie care implica o sarcină financiară potențial foarte substanțială pentru DB AG. Această influență este exercitată în special prin intermediul Consiliului de supraveghere și al adunării generale, precum și prin contacte directe între reprezentanți guvernamentali de rang înalt și conducerea DB AG.

(346) În special, dreptul german al societăților comerciale impune ca acționarii părților contractante să aprobe PLTA. Prin urmare, existența unui PLTA valabil din punct de vedere juridic între DB AG și DB Cargo (și, respectiv, între DB AG și DB ML) nu poate fi explicată altfel decât prin implicarea directă a reprezentantului statului responsabil de participația statului în societățile relevante. În plus, în 2016, un reprezentant al statului în calitate de acționar unic al DB AG a aprobat în mod direct fuziunea dintre DB AG și DB ML, astfel cum prevede dreptul german al societăților comerciale. Ca urmare a fuziunii dintre DB ML și DB AG, toate drepturile și obligațiile, inclusiv PLTA din 2012 (dintre DB ML și DB AG) au fost transferate de la DB ML la DB AG, ceea ce a făcut ca expunerea DB AG la pierderile actuale și viitoare ale DB Cargo să fie directă. Fuziunea a avut loc cu mai multe luni înainte de expirarea perioadei de cinci ani a PLTA din 2012, care a fost ulterior prelungită automat pentru o perioadă nedeterminată, cu posibilitatea anulării anuale de către DB AG sau DB Cargo.

(347) Potrivit jurisprudenței, este posibil, în anumite împrejurări, ca îndeplinirea celor patru condiții prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE să fie evaluată la un alt moment decât cel la care intră în vigoare o anumită măsură ([114]). În legătură cu constatările Comisiei referitoare la existența avantajului economic (a se vedea considerentele 393-411), întrebarea dacă statul german a fost implicat în deciziile privind încheierea și continuarea PLTA începând din 2012 sau doar ulterior poate fi lăsată deschisă. Mai relevant este faptul că, atunci când toate condițiile de existență a unui ajutor de stat prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE erau îndeplinite, PLTA era încă în vigoare prin ceea ce Comisia consideră a fi fost exercitarea unei influențe din partea statului.

(348) În acest sens, în timp au început să apară indicatori suplimentari ai imputabilității. În ceea ce privește dimensiunea măsurii, având în vedere că Germania deținea integral societățile respective, nu se poate considera că natura repetitivă a pierderilor acoperite de PLTA (a se vedea tabelul 5, considerentul 53) și amploarea acestora ar fi scăpat atenției Germaniei, în special începând din 2019, când pierderile anuale au fost aproape duble față de pierderile înregistrate în 2015, 2016 și, respectiv, 2017, ajungând la 870 de milioane EUR în 2020. Având în vedere recurența și amploarea pierderilor care trebuiau acoperite în baza PLTA, este puțin probabil ca statul german să nu fi fost implicat în deciziile de reînnoire a acordului respectiv. Mai degrabă este probabil ca statul german să își fi exercitat influența dominantă asupra DB AG pentru a se asigura că PLTA continuă să sprijine DB Cargo, în pofida pierderilor tot mai mari pe care PLTA le genera pentru DB AG. În special, deși au fost efectuate în mod tacit, prelungirile anuale ale PLTA au presupus alegeri concrete și din ce în ce mai semnificative de a continua sprijinirea DB Cargo, în pofida acumulării de pierderi. Comisia consideră că este puțin probabil ca conducerea DB AG să fi avut libertatea de a întrerupe acest sprijin, în special având în vedere volumul tot mai mare al pierderilor, care făcea ca PLTA să fie cu atât mai important pentru menținerea viabilității financiare a DB Cargo.

(349) Lipsa de implicare a statului german în decizia efectivă de reînnoire a PLTA este cu atât mai puțin probabilă având în vedere natura activităților DB Cargo și relevanța acestora pentru autoritățile publice, ținând seama de faptul că, potrivit jurisprudenței constante, natura activităților beneficiarului este un indicator al imputabilității ([115]).

(350) În pofida liberalizării pieței transportului feroviar de marfă în 2007, DB Cargo a continuat să joace un rol important pe această piață, în special în segmentul de transport cu vagoane izolate, în care deține în continuare o cotă de aproximativ 90 % (considerentul 33). Astfel cum recunoaște Germania (considerentul 33), segmentul de transport cu vagoane izolate (SWL) înregistrează în mod sistematic pierderi de mai mulți ani, prin urmare nu este atractiv pentru nou-intrați fără subvenții (a se vedea considerentul 466 și următoarele cu privire la importanța segmentului SWL și considerentele 587-589 cu privire la sprijinul public planificat pentru acest sector).

(351) În acest sens, Comisia observă că activitatea de transport feroviar de marfă are o importanță strategică pentru politica guvernului federal în domeniul transporturilor, deoarece contribuie la trecerea de la transportul rutier la cel feroviar și este importantă pentru a asigura securitatea aprovizionării cu numeroase mărfuri esențiale pentru consumatori și industrie ([116]). În cazul special al Germaniei, transportul cu vagoane izolate reprezintă aproximativ un sfert din serviciile de transport feroviar de marfă. Acesta este un element important al lanțurilor logistice din întreaga țară și joacă un rol esențial în conectarea multor situri industriale importante. În plus, transportul cu vagoane izolate are o funcție de sprijin pentru celelalte forme de transport feroviar de marfă, cum ar fi transportul combinat și transportul cu trenuri complete, prin urmare contribuie în mod semnificativ la competitivitatea transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, ceea ce face ca acesta să fie esențial și pentru decarbonizarea transporturilor și pentru realizarea obiectivelor climatice. Aceste considerații au determinat Germania să finanțeze scheme sectoriale pentru sectorul SWL începând cu 2020 ([117]).

([114]) Hotărârile Tribunalului din 13 februarie 2012, Budapesti Erőmű Zrt/Comisia, T-80/06 și T-182/09, ECLI:EU:T:2012:65, punctele 55 și 67 și din 30 aprilie 2014, Dunamenti Erőmű Zrt/Comisia, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, punctul 66, cea din urmă fiind confirmată prin Hotărârea Curții de Justiție din 1 octombrie 2015, Electrabel SA și Dunamenti Erőmű Zrt/Comisia, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2002, Franța/Comisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punctul 56.

([116]) A se vedea *Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr"*, 23 iunie 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (pagină vizitată la 15 noiembrie 2024).

([117]) A se vedea Decizia C(2020) 7533 final din 4 noiembrie 2020, considerentele 3-5, și Decizia C(2024) 3488 final din 21 mai 2024, considerentele 4-8.

(352) În pofida performanței sale financiare slabe, sectorul de transport cu vagoane izolate este, prin urmare, esențial pentru transportul feroviar de marfă din Germania, precum și pentru industria germană și esențial pentru transferul modal. Rolul DB Cargo în ceea ce privește politicile economice și de mediu germane, ca unul dintre principalii factori determinanți pentru decarbonizarea transporturilor și atractivitatea industrială a țării, este un indicator suplimentar al imputabilității PLTA, deoarece este puțin probabil ca statul german să nu fi sprijinit situația financiară a întreprinderii prin intermediul PLTA, în special din momentul în care pierderile DB Cargo – dacă nu ar fi fost acoperite de societatea-mamă – ar fi pus întreprinderea în dificultate și ar fi amenințat continuarea activității sale ([118]).

(353) În acest context, Comisia observă, de asemenea, că documentele strategice ale DG AB (studiul Oliver Wyman) menționează o „responsabilitate specială" a DB Cargo, în calitate de întreprindere deținută de stat, pentru peste 17 000 de angajați în Germania (în 2018) (a se vedea și considerentul 397).

(354) Comisia concluzionează că măsura 1, și anume acoperirea pierderilor DB Cargo în temeiul PLTA, atât în cursul perioadei sale inițiale, cât și în urma prelungirilor tacite până la încetarea sa, programată în prezent pentru 31 decembrie 2024, este imputabilă statului german.

5.1.2.2. Stabilirea prețurilor pentru serviciile intragrup („măsura 2") și condițiile avantajoase pentru finanțarea împrumuturilor de către Trezoreria DB („măsura 3")

(355) Pe baza examinării argumentelor și a elementelor de probă prezentate de Germania și de părțile interesate, Comisia nu își poate confirma constatarea preliminară potrivit căreia măsurile 2 și 3 sunt imputabile statului.

(356) Contrar afirmațiilor reclamantului, proprietatea deplină asupra DB Cargo deținută de DB AG și, în ultimă instanță, de stat nu este suficientă pentru a demonstra imputabilitatea măsurilor 2 și 3 în sarcina statului german.

(357) DB AG și DB Cargo sunt constituite ca *Aktiengesellschaften* în temeiul dreptului privat, ceea ce implică independența Consiliului de administrație față de Consiliul de supraveghere și față de adunarea generală. Spre deosebire de deciziile strategice, cum este și încheierea unui acord precum PLTA, încheierea de acorduri de servicii intragrup sau acordarea de împrumuturi intragrup sunt tranzacții în cadrul activității obișnuite de zi cu zi. Este foarte puțin probabil ca astfel de tranzacții să poată fi urmărite îndeaproape și influențate de către stat, care acționează în calitate de acționar prin intermediul reprezentanților săi în Consiliul de supraveghere, în special având în vedere reprezentarea efectivă limitată a statului în organele de conducere ale DB AG și DB Cargo.

(358) Regulamentul de procedură al Consiliului de administrație al DB AG exclude în mod expres contractarea de împrumuturi în cadrul grupului din domeniul de aplicare al aspectelor pentru care este necesară o decizie a Consiliului de administrație al DB AG sau o aprobare din partea Consiliului de supraveghere al DB AG (considerentele 17, 20 și 22). În mod similar, în conformitate cu regulamentul de procedură al Consiliului de administrație al DB Cargo, contractarea de împrumuturi către DB AG și DB Finance B.V. este exclusă în mod expres din lista măsurilor care necesită aprobarea Consiliului de administrație al DB AG (adică al acționarului). Regulamentul de procedură menționat mai sus nu se referă în niciun fel la acordurile de servicii intragrup, lăsând stabilirea termenelor și condițiilor acestora în sarcina unui nivel de conducere inferior. Prin urmare, spre deosebire de semnarea PLTA, semnarea acordurilor corporative interne pentru servicii intragrup sau contracte de împrumut, cum sunt cele care fac obiectul prezentei investigații, nu necesita implicarea nici la nivelul acționarilor societăților relevante, nici la nivelul consiliilor de supraveghere sau al consiliilor de administrație.

([118]) A se vedea în acest sens Hotărârea Tribunalului din 13 septembrie 2023, ITD și Danske Fragtmænd/Comisia, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, punctele 86-96 și 104-107.

(359) Impactul financiar potențial al măsurilor 2 și 3 asupra bugetului DB AG, care, potrivit reclamantului, este un indicator suplimentar al imputabilității, trebuie relativizat. În primul rând, în ceea ce privește contractele de servicii intragrup, Germania susține în mod întemeiat că o serie de servicii au fost furnizate în interesul întregului grup. În al doilea rând, având în vedere afirmațiile reclamantului, Comisia a evaluat importanța împrumuturilor care alcătuiesc măsura 3 în raport cu indicatorii mai pertinenți de importanță relativă pentru creditor și debitor, cum ar fi nevoile globale de refinanțare ale grupului și cifra de afaceri a DB Cargo, lăsând deoparte suma mult mai mare din bugetul DB AG, la care se referă reclamantul. Cele opt împrumuturi din perioada 2013-2019 s-au ridicat în total la aproximativ 2,1 miliarde EUR la 31 decembrie 2019. În schimb, datoriile DB Finance s-au ridicat doar în 2019 la 23,3 miliarde EUR, adică de nouă ori mai mult pentru un singur an. Mai important din punctul de vedere al debitorului este faptul că cifra de afaceri totală a DB Cargo între 2013 și 2019 s-a ridicat la 23,8 miliarde EUR, adică de unsprezece ori mai mult decât valoarea împrumuturilor, iar împrumuturile interne din cadrul grupului DB nu sunt evenimente ocazionale sau punctuale pentru împrumuturile în cauză și nici nu sunt specifice DB Cargo între filialele DB AG.

(360) Contrar afirmațiilor reclamantului, nici interesul financiar al statului german de a primi dividende de la DB Group nu indică faptul că statul trebuie să fi fost implicat în măsurile 2 și 3. Implicarea acționarului într-o tranzacție concretă realizată în cursul normal al activității nu poate fi dedusă din interesul general al unui acționar de a limita pierderile unei societăți în vederea primirii de dividende. Astfel cum observă în mod întemeiat Germania, acceptarea interesului financiar general al acționarului drept criteriu relevant pentru imputabilitate ar însemna că orice decizie luată de organismele corporative ar fi imputabilă statului, deoarece orice decizie poate avea un impact asupra intereselor financiare ale acționarului.

(361) Imputabilitatea măsurilor 2 și 3 nu poate fi dedusă nici din dispozițiile articolului 65 din BHO, nici din dispozițiile PCGK, contrar celor indicate de reclamant.

(362) Articolul 65 din BHO ([119]) prevede norme privind preluarea de acțiuni în societăți private de către statul federal german, cum ar fi cerința referitoare la acordul prealabil al unui ministru relevant pentru tranzacțiile precum achiziționarea sau vânzarea de acțiuni într-o societate privată, tranzacțiile care implică modificări ale capitalului nominal sau ale obiectului de activitate al societății sau tranzacțiile care implică o modificare a controlului. Articolul 65 din BHO prevede, la alineatele (1) și (3), că statului federal trebuie să i se acorde o influență adecvată asupra consiliilor de supraveghere sau în cadrul unui organism de supraveghere echivalent. Articolul 65 alineatul (6) prevede că ministerul federal competent ar trebui să își exercite influența pentru a se asigura că membrii organelor de supraveghere ale întreprinderii care au fost aleși sau delegați la cererea federației iau în considerare și interesele speciale ale statului federal în activitățile lor. Prin urmare, dispozițiile articolului 65 din BHO creează obligații cu caracter general și se aplică numai anumitor decizii strategice referitoare la participațiile statului. Acestea nu prevăd norme care ar necesita implicarea statului în adoptarea sau definirea clauzelor acordurilor și împrumuturilor intragrup.

(363) PCGK oferă indicații cu privire la guvernanța responsabilă a societăților în care statul german deține mai multe participații neobligatorii și generale (nota de subsol 47). Absența oricăror indicații, cu atât mai puțin a unor elemente de probă prezentate în cursul investigației care să arate că indicațiile cuprinse în PCGK ar fi fost utilizate în mod abuziv sau ar fi devenit obligatorii pentru DB Cargo sau DB AG în legătură cu măsurile 2 și 3 care fac obiectul investigației, ca urmare a unor acțiuni sau a unei influențe din partea unor funcționari, departamente sau organisme publice, nu poate servi drept indicator al imputabilității măsurilor 2 și 3.

(364) Comisia concluzionează că elementele de probă colectate în cursul procedurii oficiale de investigare susțin indicațiile preliminare prevăzute în decizia de inițiere a procedurii și nici nu stabilesc imputabilitatea măsurilor 2 și 3 în sarcina statului german în scopul aplicării articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(365) Având în vedere caracterul cumulativ al condițiilor de existență a ajutorului de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că măsurile 2 și 3 nu constituie ajutor de stat în sensul dispoziției respective.

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

5.1.2.3. Acoperirea parțială de către BEV a remunerației funcționarilor publici angajați de DB Cargo („măsura 4”)

(366) Astfel cum a clarificat Germania, acoperirea costurilor sociale de către BEV se referă la toți funcționarii feroviari repartizați la DB AG, nu doar la personalul alocat în cadrul grupului DB AG la DB Cargo.

(367) Sistemul de repartizare este obligatoriu ([120]). Decizia privind entitatea care suportă costurile legate de statutul specific al funcționarilor publici repartizați personalului DB AG, precum și alte caracteristici ale sistemului de repartizare sunt determinate de dispozițiile legale („*Gesetz*”) – DBGrG –, nu de deciziile autonome ale BEV, DB AG sau DB Cargo (considerentul 78) ([121]). În consecință, măsura 4 este imputabilă statului.

5.1.3. *Avantajul selectiv*

(368) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE este orice beneficiu economic pe care o întreprindere nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, adică în absența intervenției statului ([122]). Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, iar nu cauza sau obiectivul intervenției statului ([123]). Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca rezultat al intervenției statului în condiții care diferă față de condițiile normale de piață, există un avantaj. Pentru a evalua acest aspect, ar trebui să fie comparată situația financiară a întreprinderii în urma punerii în aplicare a măsurii cu situația financiară a acesteia în cazul în care măsura nu ar fi fost adoptată ([124]). În acest sens, Comisia reamintește că termenul „intervențiile statului” nu se referă doar la acțiuni pozitive efectuate de stat, ci acoperă și faptul că autoritățile nu iau măsuri în anumite circumstanțe ([125]).

(369) Comisia va evalua existența unui avantaj selectiv numai pentru măsurile pe care Comisia le-a considerat imputabile statului, și anume măsura 1 și măsura 4.

5.1.3.1. Compensarea pierderilor anuale ale DB Cargo în baza acordului privind transferul profitului și al pierderilor („măsura 1”)

(370) Comisia observă că Germania susține că (i) încheierea PLTA respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, (ii) nerezilierea PLTA și, ca urmare, continuarea transferării anuale a pierderilor DB Cargo către DB AG nu constituie o măsură de intervenție a statului, deoarece nu constituie o acțiune, prin urmare nu constituie o „măsură pusă în aplicare efectiv” și (iii) în orice caz, nerezilierea și continuarea transferării pierderilor respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, astfel încât nu au conferit niciun avantaj societății DB Cargo, prin urmare măsura nu constituie ajutor de stat (a se vedea considerentele 110-130).

(371) Comisia va examina dacă principiul operatorului economic privat în economia de piață este aplicabil încheierii PLTA, precum și nerezilierii PLTA și transferului de pierderi aferent. În cazul în care Comisia ar stabili că criteriul operatorului economic privat în economia de piață nu este aplicabil, aceasta nu poate aplica criteriul respectiv.

([120]) Articolul 12 alineatul (2) din DBGrG prevede că funcționarii publici sunt repartizați [„*sind (...) zugewiesen*”] în cadrul DB AG.
([121]) Hotărârea Curții de Justiție din 19 decembrie 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punctul 34.
([122]) Hotărârea Curții de Justiție din 11 iulie 1996, SFEI și alții, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punctul 60; Hotărârea Curții de Justiție din 29 aprilie 1999, Spania/Comisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punctul 41.
([123]) Hotărârea Curții de Justiție din 2 iulie 1974, Italia/Comisia, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punctul 13.
([124]) Idem.
([125]) Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1), punctul 67 și jurisprudența citată.

(372) Comisia reamintește că Curtea a considerat că aplicabilitatea criteriului operatorului economic privat în economia de piață depinde, în definitiv, de faptul că un stat a acordat, în calitate de operator economic, iar nu în calitate de putere publică, un avantaj economic unei întreprinderi ([126]). Intervențiile statului care urmăresc îndeplinirea obligațiilor care îi revin în calitate de putere publică nu pot fi comparate cu cele ale unui investitor privat în economia de piață ([127]).

(373) Comisia nu contestă aplicabilitatea principiului operatorului economic privat în economia de piață pentru încheierea PLTA, precum și pentru nerezilierea sa și transferurile aferente de pierderi în temeiul PLTA. În acest sens, Comisia observă că PLTA în sine este un instrument care face obiectul legislației privind *Aktiengesetz*, și nu al dreptului public (a se vedea nota de subsol 15). În plus, PLTA sunt instrumente care pot și par să fie utilizate și de alte grupuri de societăți, în special de societățile reprezentate în indicele bursier german (a se vedea considerentul 111). Comisia observă că Germania nu contestă absența unor analize *ex ante* ale profitabilității înainte de încheierea PLTA (a se vedea considerentul 121). În același timp, Comisia observă existența unor analize economice sub forma unor planuri intermediare anuale, care constituie baza deciziilor strategice ale DB AG (a se vedea considerentul 54). Continuarea transferării anuale a pierderilor trebuie privită în cadrul PLTA. Prin urmare, Comisia concluzionează că principiul operatorului economic privat în economia de piață este aplicabil atât încheierii PLTA, cât și nerezilierii PLTA, care a dus la continuarea transferării pierderilor DB Cargo către DB AG.

(374) În ceea ce privește argumentul Germaniei potrivit căruia nerezilierea PLTA și, ca urmare, transferarea pierderilor DB Cargo nu constituie o măsură pusă în aplicare efectiv (a se vedea considerentul 114), așadar nu poate fi evaluat un avantaj selectiv pentru transferurile de pierderi, Comisia nu constată niciun temei juridic pentru un astfel de argument. Dimpotrivă, neadoptarea unor măsuri, eventual progresive, pentru a înceta un raport juridic din ce în ce mai dezavantajos din punct de vedere economic trebuie considerată o alegere, chiar dacă este pusă în aplicare în mod tacit fie de un investitor în economia de piață, fie de o autoritate publică sau de o întreprindere publică deopotrivă. Acest lucru este valabil în special în cazul în care durata inițială a unui contract a expirat și în fiecare an oricare dintre părți poate fie să accepte o prelungire tacită a contractului pentru anul următor, fie să prezinte un preaviz de reziliere. Acestea sunt alegeri specifice pe care părțile la PLTA le-au făcut în fiecare an. Forma juridică a acestor alegeri, și anume faptul că continuarea PLTA a fost concepută să fie tacită mai degrabă decât să necesite o modificare formală nu poate afecta evaluarea respectivă. Într-adevăr, potrivit unei jurisprudențe constante, forma exactă a măsurii nu este relevantă pentru a se stabili dacă aceasta conferă un avantaj economic unei întreprinderi. Noțiunea de ajutor cuprinde nu numai prestații pozitive, ci și intervenții care, sub diverse forme, reduc sarcinile care grevează în mod normal bugetul unei întreprinderi și care, din acest motiv, fără să fie subvenții în sensul strict al termenului, au aceeași natură și efecte identice ([128]). De asemenea, din jurisprudență reiese că omisiunea de a acționa poate fi considerată o intervenție care dă naștere unui avantaj în cazurile în care un operator privat aflat într-o situație cât mai apropiată de cea a statului, acționând în condiții normale de piață, ar fi acționat. Printre exemplele de astfel de situații se numără o atitudine indulgentă continuă față de neplata datoriei ([129]) sau de utilizarea proprietății publice fără plata chiriei corespunzătoare ([130]). Comisia reamintește că instituirea unui PLTA înseamnă introducerea unui automatism care ar trebui să înlocuiască necesitatea de a decide anual dacă pierderile sau profiturile trebuie transferate societății-mamă. Totuși, un astfel de automatism nu exclude posibilitatea ca tranzacțiile, și anume transferul pierderilor/profiturilor, să devină dezavantajoase pentru una dintre părțile contractante; în caz contrar, nu ar fi necesară o clauză de reziliere necondiționată. De fapt, un operator prudent în economia de piață ar evalua dacă menținerea unui acord în vigoare ar fi avantajoasă și, în caz contrar, ar rezilia un acord care a devenit dezavantajos. Prin urmare, Comisia consideră că este, de asemenea, necesar să se evalueze justificarea economică a transferurilor de pierderi pentru perioadele în care oricare dintre părți ar fi putut rezilia PLTA.

([126]) În ceea ce privește investițiile, a se vedea Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punctele 79-82 și 87.

([127]) Hotărârea Tribunalului din 15 decembrie 2009, EDF/Comisia, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, punctul 228.

([128]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea Curții de Justiție din 3 aprilie 2014, Franța/Comisia, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, punctul 94 și jurisprudența citată.

([129]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea Tribunalului din 13 septembrie 2010, Grecia și alții/Comisia, cauzele conexate T-415/05, T-416/05 și T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, punctele 377-393, Hotărârea Curții de Justiție din 12 octombrie 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, punctele 19 și 20.

([130]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 7 septembrie 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium/Comisia, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, punctele 28, 49 și 65 (confirmată prin Hotărârea Curții de Justiție din 26 septembrie 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium/Comisia, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Având în vedere că criteriul operatorului economic privat în economia de piață este aplicabil, Comisia va evalua acum dacă încheierea PLTA din 2012 și transferul pierderilor în temeiul PLTA conferă un avantaj economic societății DB Cargo, și anume un avantaj pe care DB Cargo nu l-ar fi putut obține în condiții de piață. Prin urmare, aceasta trebuie să stabilească dacă „[...] în împrejurări similare, un investitor privat de dimensiune comparabilă, care își desfășoară activitatea în condițiile normale ale unei economii de piață, ar fi putut fi determinat să facă investiția în cauză” ([131]). În acest sens, Comisia va ține seama în mod corespunzător de faptul că DB AG este acționarul actual al DB Cargo și nu un investitor nou.

(376) Atunci când se aplică criteriul operatorului economic privat în economia de piață, sunt relevante numai beneficiile și obligațiile legate de rolul statului ca operator economic. Statele membre ar trebui să evalueze beneficiile și obligațiile respective pe baza informațiilor disponibile la momentul intervenției (adică *ex ante*), bazându-se pe evaluări economice comparabile cu cele pe care, în împrejurări similare, le-ar efectua un operator rațional în economia de piață. În cazul de față, Germania a transmis Comisiei o cantitate considerabilă de date economice și financiare compilate și examinate la intervale regulate, care evidențiază așteptările în materie de profitabilitate pe care DB AG le putea examina pe parcursul perioadei de aplicare a PLTA.

(377) O abordare pentru a verifica respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață este de a se baza pe metodologii standard de evaluare general acceptate. O astfel de metodă trebuie să se bazeze pe date disponibile obiective, verificabile și fiabile, care ar trebui să fie suficient de detaliate și ar trebui să reflecte situația economică la momentul în care a fost decisă tranzacția, ținându-se seama de nivelul de risc și de previziuni. O metodologie standard acceptată pe scară largă pentru evaluarea unei decizii de investiții este de a evalua investiția din punctul de vedere al valorii sale actualizate nete (VAN).

(378) Pentru a estima valoarea capitalurilor proprii ale DB Cargo, Comisia a actualizat veniturile nete, aproximate în funcție de profitul din exploatare după dobânzi sau EBT, dacă sunt disponibile, incluse în planurile intermediare, pe perioada de cinci ani acoperită de planul intermediar respectiv (a se vedea Table 5), precum și valoarea finală, utilizând ca rată de actualizare costul capitalului propriu înainte de impozitare menționat în rapoartele anuale ale grupului DB pentru segmentul de activitate reprezentat de transportul de marfă și al logistică. Comisia a utilizat metoda de creștere Gordon Shapiro pentru a calcula valoarea finală.

(379) Conform metodei de creștere Gordon Shapiro, valoarea finală a unei societăți este VAN a profiturilor pe care societatea le va obține în mod continuu. Pentru a calcula această valoare actualizată netă, sunt necesare următoarele ipoteze: (i) profiturile vor crește cu o anumită rată de creștere perpetuă („g”) începând cu profitul din ultimul an al planului de afaceri și (ii) rata de actualizare este fie costul capitalului propriu, fie WACC, în funcție de tipul de profit, pentru deținătorii de titluri de capital sau, în sens mai larg, pentru întreprindere. Metoda de creștere Gordon Shapiro implică faptul că, cu cât rata de creștere perpetuă este mai mare, cu atât fluxul de numerar disponibil normalizat este mai mare și, cu cât rata de actualizare va fi mai mică, cu atât va fi mai mare valoarea finală. Comisia a utilizat o rată de creștere perpetuă de 2,0 %, astfel cum se indică în al doilea raport al E.CA (a se vedea tabelul 9). Comisia utilizează aceeași rată ca și cel de al doilea raport al E.CA deoarece această rată este o ipoteză prudentă, având în vedere și alte documente interne ale DB Cargo care prevăd o rată de creștere mai scăzută (în acest sens, Comisia ia act de testul de depreciere din planul intermediar din 2015, care utilizează o rată de creștere perpetuă de 1,0 %).

(380) Comisia va evalua conformitatea PLTA cu condițiile de piață în diferite momente. Momentele sunt: (i) 2012, anul semnării PLTA, (ii) 2016, anul în care s-a încheiat perioada de nereziliere a contractului, și (iii) 2020, după ce s-au pus deja în aplicare și alte măsuri pentru a aborda pierderile continue ale DB Cargo, și anume comandarea studiului privind segmentul SWL, introducerea programului „Starke Cargo” și înlocuirea echipei de conducere (a se vedea considerentele 61 și 66).

([131]) Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punctul 29; Hotărârea Curții de Justiție din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punctele 18 și 19 și Hotărârea Tribunalului din 30 aprilie 1998, Cityflyer Express/Comisia, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punctul 51. A se vedea și Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1), punctul 74.

(381) În ceea ce privește baza de date pentru calcularea VAN, Comisia se bazează pe planurile intermediare anuale disponibile la momentul relevant. Având în vedere cantitatea și natura informațiilor cuprinse în planurile intermediare (a se vedea considerentele 55 și 58), Comisia consideră că planurile intermediare erau suficient de detaliate pentru ca DB AG să ia decizii cu privire la PLTA. Conform practicii obișnuite pentru organizații similare, planurile intermediare au fost elaborate *ex ante* pe baza datelor disponibile la momentul relevant și au fost obținute din surse de date interne grupului DB și din surse externe fiabile (a se vedea considerentul 55).

5.1.3.1.1. Semnarea PLTA în 2012

(382) Pe baza metodologiei descrise în considerentele 378 și 379, Comisia a estimat că valoarea capitalului propriu al DB Cargo ca VAN a fost de aproximativ 2 763 de milioane EUR pe baza planului intermediar din 2011 (care acoperă anii 2012-2016) și de aproximativ 2 973 de milioane EUR pe baza planului intermediar din 2012 (care acoperă anii 2013-2017). Comisia observă că fiecare plan intermediar include nu numai perioada de planificare (de exemplu, 2012-2016 în cazul planului intermediar din 2011), ci și o estimare pentru anul în care este elaborat planul și rezultatele efective ale anului precedent (în cazul planului intermediar din 2011, estimări pentru 2011 și rezultatele efective pentru 2010).

(383) În plus, Comisia observă, de asemenea, că, deși DB Cargo a generat pierderi în anii anteriori semnării PLTA în 2012, în valoare de 148 de milioane EUR în 2010 și de 100 de milioane EUR în 2011, potrivit raportului anual al DB Cargo pentru 2011, societatea a generat profituri de peste 500 de milioane EUR între 2006 și 2008 (a se vedea considerentul 117). În plus, potrivit rapoartelor anuale ale DB Cargo, profituri au fost realizate și, ca urmare, transferate și în anii 2001-2004 ([132]). Astfel cum se arată în Table 5, în ambele planuri intermediare s-a estimat că DB Cargo își va atinge obiectivul de performanță (în ceea ce privește marja EBIT) cel puțin la sfârșitul perioadei de planificare.

(384) În acest sens, este posibil să fi existat o așteptare legitimă ca DB Cargo să genereze profituri și, având în vedere VAN pozitivă a profitabilității bazată pe planurile intermediare ale perioadei în cauză, Comisia concluzionează că semnarea PLTA în 2012 nu a conferit un avantaj economic societății DB Cargo.

5.1.3.1.2. Perioada până la sfârșitul anului 2016

(385) Următorul moment pentru care Comisia a evaluat conformitatea acoperirii pierderilor în temeiul PLTA cu condițiile de piață este sfârșitul duratei inițiale de cinci ani. Acest lucru se datorează faptului că, în această perioadă inițială, PLTA putea fi reziliat numai din motive importante. Expirarea acestei durate inițiale este primul moment în care oricare dintre părți avea libertatea de a rezilia PLTA. Comisia observă că acordul prevede pierderea majorității drepturilor de vot în cadrul DB Cargo ca motiv important de reziliere (a se vedea considerentul 48). Acest lucru nu s-a întâmplat, astfel a arătat și Germania (a se vedea considerentul 50), prin urmare acest motiv important nu a fost declanșat în cursul perioadei inițiale de cinci ani. În plus, Comisia observă, de asemenea, că, în conformitate cu articolul 297 din AktG, există un motiv important în special atunci când este puțin probabil ca cealaltă parte contractantă să își poată îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul contractului ([133]). PLTA prevede că DB Cargo trebuie să transfere profiturile, iar DB ML (și ulterior DB AG) trebuie să preia pierderile. Întrucât pierderile au fost transferate, nicio parte nu și-a îndeplinit obligațiile.

(386) De asemenea, Comisia ia act de informațiile furnizate de Germania cu privire la orientările privind impozitul pe profit. Deși articolul R14.5 alineatul (6) din orientările privind impozitul pe profit exclude întrebarea dacă pierderile continue ar fi un motiv important pentru rezilierea PLTA în perioada inițială de cinci ani, Comisia înțelege din articolul R14.5 alineatul (5) punctul 4 că faptul că filiala generează în mod constant pierderi nu reprezintă un motiv care ar constitui un obstacol în calea realizării PLTA ([134]). Ca urmare, Comisia înțelege că, și în această privință, nu există niciun motiv important pentru reziliere. Prin urmare, în opinia Comisiei, nu există motive importante care să fi justificat o reziliere anticipată a PLTA.

([132]) Sursa: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (pagină accesată ultima dată la 15 noiembrie 2024).

([133]) Formularea originală: „*Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen*".

([134]) Formularea originală: „*Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B.* […] *die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet.*"

(387) În plus, chiar dacă ar fi fost posibil ca una dintre părți să rezilieze acordul din motive importante, este discutabil dacă un operator economic privat în economia de piață ar fi reziliat PLTA în cursul duratei sale inițiale. Pe lângă riscul ca o astfel de reziliere să fie ilegală, rezilierea PLTA ar fi însemnat ca societatea-mamă care deține controlul să cedeze anumite avantaje ale PLTA, și anume avantajele fiscale ale unității fiscale și controlul direct asupra gestionării filialei, în schimbul avantajului incert de a evita transferul unor pierderi potențiale în viitor. Este discutabil dacă o societate-mamă ar fi procedat astfel la scurt timp după semnarea PLTA. Acest lucru este cu atât mai adevărat cu cât, în cursul duratei inițiale, toate planurile intermediare și, ca urmare, baza deciziilor strategice au prezentat o valoare pozitivă pentru DB Cargo (a se vedea considerentul 391).

(388) Pe baza metodologiei descrise în considerentele 378 și 379, Comisia a estimat că valoarea capitalului propriu al DB Cargo exprimată ca VAN a fost de aproximativ 1 000 de milioane EUR pe baza planului intermediar din 2015 (care acoperă anii 2016-2020) și de aproximativ 2 185 de milioane EUR pe baza planului intermediar din 2016 (care acoperă anii 2017-2021).

(389) La fel ca în cazul planurilor intermediare din 2011 și 2012, se preconiza, de asemenea, că DB Cargo va îndeplini cel puțin obiectivul privind marja EBIT în ultimul an al perioadei de planificare. În plus, se preconiza că ROCE (cu mențiunea că, în planul intermediar din 2016, ROCE este prevăzută doar pentru grupul DB Cargo) nu se va situa cu mult sub obiectivul ROCE, cu o evoluție pozitivă în perioada de planificare.

(390) Deși Comisia observă că, astfel cum reiese din Table 4, DB Cargo a înregistrat rezultate mai slabe în perioada inițială de cinci ani în comparație cu previziunile anterioare, întrucât DB Cargo a înregistrat numai pierderi, nu există niciun element de probă care să demonstreze că ipotezele care au stat la baza planurilor intermediare din 2015 sau 2016 au fost în mod evident eronate. În plus, planul intermediar din 2015 a introdus măsuri de reformare a DB Cargo în cadrul programului „Zukunft Bahn".

(391) Deși Comisia evaluează conformitatea cu condițiile de piață la anumite momente strategice, și anume (i) semnarea PLTA, (ii) sfârșitul duratei inițiale de cinci ani a PLTA și (iii) după studiul privind segmentul SWL, înlocuirea conducerii DB Cargo și introducerea programului „Starke Cargo", Comisia a estimat valoarea capitalului propriu al DB Cargo și pe baza planurilor intermediare din alți ani. În acest sens, Comisia observă că, potrivit planurilor intermediare din 2013 și 2014, VAN ar fi fost de 2 075 de milioane EUR, respectiv de 5 555 de milioane EUR.

(392) Prin urmare, Comisia concluzionează că acoperirea pierderilor în temeiul PLTA începând de la sfârșitul anului 2016, adică la expirarea termenului său inițial, nu a oferit DB Cargo un avantaj economic.

5.1.3.1.3. Perioada începând cu 2020

(393) În cele din urmă, Comisia a evaluat dacă DB AG a acționat ca un operator economic privat în economia de piață acoperind pierderile după ce a pus deja în aplicare alte măsuri pentru a aborda pierderile continue ale DB Cargo, și anume comandarea studiului privind segmentul SWL, introducerea programului „Starke Cargo" și înlocuirea echipei de conducere (a se vedea considerentele 61 și 66). Prin urmare, Comisia a evaluat conformitatea cu condițiile de piață pe baza planului intermediar din 2020.

(394) Comisia a evaluat valoarea capitalului propriu al DB Cargo în conformitate cu metodologia descrisă în considerentele 378 și 379 și pe baza datelor incluse în planurile intermediare din 2020 și 2021. În acest sens, Comisia observă că valoarea VAN a capitalului propriu al DB Cargo care reiese din planul intermediar din 2020 și este calculată în conformitate cu metodologia utilizată de Comisie este negativă, situându-se la aproximativ -441 de milioane EUR. Totuși, acest lucru nu ține seama de potențialul avantaj fiscal (a se vedea considerentul 43). Printr-o abordare prudentă pentru estimarea scutului fiscal, care utilizează rata de impozitare de 30,5 % ([135]) indicată în rapoartele anuale ale grupului DB pentru 2020 și 2021 ([136]), Comisia a estimat că valoarea capitalului propriu al DB Cargo exprimată ca VAN a fost de aproximativ -259 de milioane EUR conform planului intermediar din 2020 (care acoperă anii 2021-2025) ([137]). Aceasta înseamnă că un investitor ar suporta pierderi pentru o investiție în această societate bazată pe previziunile de afaceri incluse în planurile intermediare. În acest sens, Comisia observă că pandemia de COVID-19 a mărit și mai mult amploarea pierderilor DB Cargo. Cu toate acestea, daunele cauzate de pandemia de COVID-19 nu sunt singura sursă a pierderilor, iar Comisia înțelege că planul intermediar din 2020 include deja contramăsuri care ar compensa aproximativ două treimi din daune.

(395) Comisia reamintește că, astfel cum se arată în considerentul 66, având în vedere creșterea pierderilor (a se vedea Table 4), DB AG a instituit o nouă conducere la DB Cargo în 2020 și a introdus un program de restabilire a viabilității întreprinderii, care a fost deja inclus în planul intermediar din 2019 („Starke Schiene", respectiv în ceea ce privește DB Cargo: „Starke Cargo"). Aceasta înseamnă că acționarul DB Cargo luase deja diverse măsuri (și nu pentru prima dată, întrucât anterior mai fuseseră lansate și alte programe, de exemplu „Zukunft Bahn") pentru redresarea DB Cargo, deși fără succes. Prin urmare, societatea-mamă ar fi putut preconiza o îmbunătățire a situației financiare a DB Cargo sau, ținând seama de impactul negativ al pandemiei de COVID-19, cel puțin nu o deteriorare clară a statu-quo-ului. Totuși, în pofida tuturor acțiunilor anterioare, valoarea DB Cargo s-a deteriorat și a devenit negativă în planul intermediar din 2020. De asemenea, din planul intermediar din 2020 reiese clar că programul „Starke Cargo", care a fost o strategie bazată pe creșterea volumului, nu mai era realizabil, deoarece volumele preconizate în planul intermediar din 2020 au rămas pentru întreaga perioadă de planificare sub volumele preconizate în planul intermediar din 2019, care a introdus programul „Starke Cargo".

(396) Comisia ia act de faptul că planurile intermediare ale DB Cargo elaborate începând din 2015 includ identificarea unor riscuri și oportunități suplimentare cu o probabilitate de materializare de peste 40 %; acestea nu sunt incluse în scenariul de referință, dar sunt totuși identificate, având în vedere plauzibilitatea apariției lor. Planul intermediar din 2020 nu a inclus astfel de oportunități suplimentare, dar a identificat riscuri suplimentare (a se vedea considerentul 58). Aceste riscuri erau semnificative, întrucât ar fi însemnat un impact negativ cumulat asupra valorii EBIT a grupului DB Cargo pentru perioada de planificare de -417 milioane EUR (a se vedea figura 3), ceea ce înseamnă că, dacă aceste riscuri identificate s-ar fi materializat, valoarea EBIT negativă previzionată pentru perioada respectivă ar fi crescut cu aproximativ 65 %. Aceasta înseamnă că era rezonabil să se presupună că orice abatere de la plan ar fi negativă, nu pozitivă. Prin urmare, exista riscul ca DB Cargo să înregistreze din nou performanțe sub așteptări, în pofida faptului că se preconiza deja că va genera un randament negativ pentru acționar. Un acționar diligent ar lua în considerare și acest risc de performanță insuficientă.

(397) În plus, în 2019 a fost comandat un studiu care să găsească soluții pentru remedierea deficiențelor segmentului SWL, care nu doar că înregistra pierderi structurale, ci era, de fapt, cel mai mare contribuitor la pierderile anuale ale DB Cargo (a se vedea Table 6) (a se vedea considerentul 61). Acest studiu a fost datat octombrie 2019 și a fost modificat, într-o măsură redusă, în ianuarie 2020. Prin urmare, acesta era disponibil pentru fundamentarea deciziilor care urmau să fie luate pentru segmentul SWL. Comisia observă, cu privire la constatările studiului

([135]) Comisia utilizează WACC înainte de impozitare al grupului DB, prevăzut în rapoartele anuale din anul planului intermediar, pentru a reduce avantajul fiscal. Aceasta este o ipoteză prudentă, deoarece costul capitalului propriu al grupului DB este mai mic decât costul capitalului propriu al segmentului său de activitate reprezentat de transportul de marfă și logistică.

([136]) În acest context, Comisia reamintește că al doilea raport al E.CA utilizează o rată de impozitare de 15 % pentru pierderi, deoarece presupune că un procent de 50 % poate fi recunoscut ca reportare a pierderilor la o rată de impozitare de 30 %, iar 12 % ca rezultate pozitive ca urmare a reportării pierderilor (a se vedea considerentul 126).

([137]) Comisia observă, de asemenea, că VAN negativă nu se limitează la planul intermediar din 2020, ci VAN ar fi negativă, situându-se la aproximativ -166 de milioane EUR, și pe baza planului intermediar din 2021 (care acoperă perioada 2022-2026).

privind segmentul SWL, că patru dintre cele șase criterii utilizate pentru a evalua opțiunile strategice potențiale se refereau la criteriile de politică publică ([138]). Comisia consideră că un acționar privat nu ar fi luat în considerare nici beneficiile pentru economia națională, nici beneficiile ecologice drept criterii decisive pentru analiza sa. În mod similar, responsabilitatea specială pentru menținerea personalului DB Cargo în calitate de societate de stat nu este o considerație care ar fi relevantă pentru un acționar privat. În plus, impactul pe care opțiunea aleasă l-ar avea asupra sistemului feroviar (intern și european) pare, de asemenea, mai relevantă pentru stat, deoarece se referă la infrastructură, dar și la repartizarea modală (de exemplu, evaluează pozitiv un transfer modal către transportul feroviar). De asemenea, aceasta pare să includă și anumite aspecte importante pentru un acționar privat, cum ar fi impactul asupra altor segmente, și anume transportul cu trenuri complete și transportul combinat. Numai două criterii, și anume poziționarea strategică a DB Cargo și situația financiară a societății, ar fi fost criterii luate în considerare de un investitor privat (a se vedea considerentul 64). Cel mai important dintre aceste două criterii este impactul asupra situației financiare a DB Cargo, deoarece acesta este, în cele din urmă, baza creării de valoare pentru acționar. În acest sens, astfel cum se arată în figura 4, reducerea segmentului de activitate SWL ar fi fost opțiunea cu cel mai mare impact pozitiv asupra situației financiare a DB Cargo.

(398) Cu toate acestea, a fost aleasă o strategie diferită, o strategie care, deși includea deja veniturile din sprijinul de stat pentru segmentul SWL (a se vedea considerentul 68), urma să aibă în continuare ca rezultat pierderi perene la nivel operațional (și anume EBIT), astfel cum se arată în figura 5 (în planul intermediar din 2021, cifra a fost revizuită, arătând că segmentul SWL ar începe să genereze un EBIT pozitiv în 2026, însă pe baza unui sprijin financiar semnificativ și continuu din partea statului, a se vedea figura 7).

(399) Comisia înțelege că se susține că această alegere s-a bazat parțial pe faptul că nu erau întrerupte legăturile de rețea (a se vedea considerentul 66), pentru a se evita producerea unor consecințe negative asupra rețelei (și, prin urmare, creșterea costurilor), ceea ce pare a fi o preocupare legitimă. Comisia observă, de asemenea, că actualul plan de restructurare, deși ulterior evenimentelor din 2021, are în vedere exact modificări ale sistemului de producție care întrerup interconexiunile dintre segmentele de activitate (a se vedea considerentul 262), după caz, ceea ce putea pune la îndoială caracterul rezonabil al nealegerii mai devreme a scenariului de concentrare.

(400) În plus, planul pare să includă nu doar ajutorul care decurge din schema privind „*Anlagenpreisförderung*" (sprijin pentru compunerea trenurilor), ci și un ajutor suplimentar pentru activitatea SWL, având în vedere că suma de 246 de milioane EUR din Figura 6 depășește întregul buget al schemei respective, care era de 200 de milioane EUR (a se vedea considerentul 67). Ajutorul suplimentar s-a materializat abia în 2024 (a se vedea nota de subsol 74), prin urmare caracterul rezonabil al includerii unor astfel de fluxuri de venituri în planificare este foarte discutabil.

(401) Comisia a evaluat VAN și pe baza planurilor intermediare dintre sfârșitul duratei inițiale a PLTA și 2020, și anume planurile intermediare din 2017-2019. Comisia observă că VAN a capitalului propriu al DB Cargo, conform planurilor intermediare din 2017 și 2018, ar fi fost pozitivă, și anume aproximativ 1 888 de milioane EUR în 2017 și aproximativ 1 883 de milioane EUR în 2018. Totuși, VAN bazată pe planul intermediar din 2019 nu este concludentă. Pe baza metodologiei descrise în considerentele 378 și 379, VAN ar fi fost negativă, și anume aproximativ -108 milioane EUR. Cu toate acestea, astfel cum se descrie în considerentul 407, pe baza unei metodologii ușor diferite, capitalul propriu al DB Cargo ca exprimat ca VAN ar fi fost ușor pozitiv, și anume aproximativ 34 de milioane EUR. Prin urmare, evaluarea bazată pe planul intermediar din 2019 este neconcludentă, ceea ce înseamnă că Comisia nu poate confirma că un acționar privat rațional ar fi reziliat deja PLTA, având în vedere respectivul plan intermediar. Cu toate acestea, planul intermediar prezintă deja o tendință negativă.

(402) Pe baza motivelor expuse mai sus și în contextul pierderilor din ce în ce mai mari ale DB Cargo și al faptului că fuseseră deja introduse și alte măsuri, de exemplu o schimbare a conducerii și a strategiei de afaceri, un operator prudent în economia de piață ar fi reziliat PLTA pentru a pune capăt impactului negativ al pierderilor transferate societății-mamă și, de asemenea, ca mijloc de a disciplina mai mult societatea, făcând-o să caute surse diferite de finanțare ([139]).

([138]) Și anume criteriile cu numerele 1, 2, 5 și 6, și anume: (1) beneficii pentru economia națională (impactul asupra Germaniei ca amplasament industrial), (2) beneficii ecologice (impactul asupra durabilității transportului de marfă din Germania), (5) impactul asupra personalului DB Cargo, luând în considerare „responsabilitatea specială" pentru angajații societății de stat și (6) impactul asupra sistemului feroviar intern și european.

([139]) Deși Germania susține că elementul de control al PLTA are un efect de disciplinare (a se vedea considerentul 113), Comisia are îndoieli cu privire la eficacitatea acestor elemente, având în vedere neîndeplinirea continuă de către DB Cargo a obiectivelor de performanță și pierderile sale anuale continue (a se vedea tabelul 4).

(403) Prin urmare, având în vedere perioada de preaviz de trei luni înainte de sfârșitul exercițiului financiar (a se vedea considerentul 51) și calendarul de pregătire a planurilor intermediare și de prezentare a acestora către Consiliul de supraveghere al DB Cargo și către DB AG (a se vedea considerentul 54), decizia cu privire la rezilierea PLTA cel mai devreme după elaborarea planului intermediar din 2020 ar fi fost efectivă la sfârșitul anului 2021, iar pierderile suportate de DB Cargo în 2022 nu ar mai fi fost acoperite în mod automat.

(404) În ceea ce privește primul și al doilea raport al E.CA, Comisia observă că numai al doilea raport al E.CA include o cuantificare a profitabilității (în termeni de valoare actualizată netă) pentru acționarul DB Cargo. În plus, rapoartele au fost comandate *ex post* după acoperirea pierderilor, astfel încât sunt prezentate dovezi după ce acționarul a luat decizia de a acoperi pierderile în cauză.

(405) Comisia observă că al doilea raport al E.CA utilizează o metodologie ușor diferită pentru a calcula VAN a DB Cargo, utilizând fluxurile de lichidități disponibile pentru întreprindere (FCFF), FCFF către DB AG în acest caz. Întrucât raportul E.CA nu acoperea anul 2019 sau perioada ulterioară în evaluarea sa cantitativă, Comisia a calculat VAN și pe baza FCFF utilizând aceleași ipoteze privind avantajele fiscale și rata de actualizare (WACC după impozitare pentru segmentul transportului de marfă și al logisticii) ca în raportul E.CA (a se vedea considerentele 126 și 127).

(406) Astfel cum se obișnuiește atunci când se determină valoarea capitalurilor proprii utilizându-se FCFF ca bază pentru VAN, Comisia a calculat diferența dintre valoarea finală a întreprinderii și datoria netă ca valoare finală a capitalurilor proprii ale DB Cargo ([140]).

(407) Pe baza metodologiei descrise în considerentele 405 și 406, valoarea capitalului propriu al DB Cargo exprimată ca VAN ar fi fost de aproximativ 34 de milioane EUR în 2019, de aproximativ -1 852 de milioane EUR în 2020 și de aproximativ -1 445 de milioane EUR în 2021. Chiar dacă s-ar lua în considerare în mod pozitiv evitarea unor costuri de ieșire de aproximativ 1,5 miliarde EUR pentru segmentul SWL, conform estimărilor din al doilea raport al E.CA, valoarea capitalurilor proprii ale DB Cargo ar rămâne în continuare negativă. Prin urmare, utilizarea acestei metodologii diferite nu pune sub semnul întrebării constatările potrivit cărora un investitor prudent în economia de piață ar fi reziliat PLTA începând cu sfârșitul anului 2021.

(408) În ceea ce privește argumentul Germaniei potrivit căruia un acționar existent acționează în alt mod decât un investitor nou (a se vedea considerentul 116), Comisia este, în general, de acord cu acest lucru. De asemenea, Comisia ține seama de poziția sa de mai sus, având în vedere faptul că DB Cargo nu a transferat niciun profit către DB AG din 2008, ci a generat doar pierderi pe care societatea-mamă a trebuit să le acopere (a se vedea Table 4). De asemenea, Comisia este de acord că un acționar existent ar fi luat în considerare, în procesul său decizional, eșecul continuu al DB Cargo de a-și îndeplini obiectivele de performanță. Comisia observă că, în acest sens, DB AG a depus eforturi care sunt la dispoziția unui acționar existent, și anume introducerea unor programe de restructurare sau schimbarea conducerii DB Cargo, pentru ca DB Cargo să devină din nou viabilă. Este rezonabil să se considere că și un acționar existent ar fi depus astfel de eforturi, având în vedere și avantajele unității fiscale. Totuși, nu ar fi făcut acest lucru pe termen nelimitat, în special atunci când eforturile nu au dat rezultate pozitive. În acest sens, Comisia reamintește că, deja pe baza planului intermediar din 2019, valoarea capitalului propriu al DB Cargo exprimată ca VAN ar fi fost de aproximativ zero și s-ar fi deteriorat și mai mult, în pofida tuturor eforturilor întreprinse anterior, ajungând la o valoare negativă odată cu planul intermediar din 2020. Aceasta înseamnă că nicio acțiune întreprinsă în trecut, încă din 2015, prin programul „Zukunft Bahn", nu a avut succes. Prin urmare, este rezonabil să se presupună că un acționar privat rațional ar fi reziliat PLTA odată ce valoarea investiției sale, chiar și pe baza ipotezelor planului și fără a lua în considerare rezultatele istorice reale, ar fi devenit în mod clar negativă.

(409) În plus, în ceea ce privește argumentul Germaniei potrivit căruia Comisia a acceptat într-un alt caz o compensare a pierderilor multianuale, constatând că aceasta nu conferă un avantaj economic (a se vedea considerentul 115), Comisia reamintește că evaluarea sa trebuie să se bazeze exclusiv pe faptele cazului specific. Prin urmare, argumentul este lipsit de relevanță. În plus, cazul menționat de Germania se referea la aeroporturile Berlin Schönefeld, Tegel și Tempelhof. În cazul respectiv, în considerentul 179 din decizia sa prin care a constatat că

([140]) Comisia observă că E.CA nu a calculat diferența dintre valoarea finală a întreprinderii și datoria netă, calculând doar valoarea întreprinderii DB Cargo, nu și valoarea capitalului propriu al acesteia.

măsurile nu constituie ajutor, Comisia a observat că „FBS se putea aștepta ca aceste beneficii pe termen lung – inaugurarea cu succes a unui nou aeroport unic pentru aglomerarea Berlin și operațiunile rentabile ale acestuia (plus profiturile preconizate generate de exploatarea aeroportului din Schönefeld după câțiva ani de la implementarea strategiei LCC) – să depășească pierderile acumulate de aeroportul din Schönefeld înainte de inaugurarea aeroportului BER”. În acest context, situația DB Cargo, în care nu se preconiza nicio modificare semnificativă pe termen lung, cum a fost în celălalt caz inaugurarea aeroportului Berlin-Brandenburg (BER), nu este comparabilă cu cea din cazul menționat de Germania.

(410) Prin urmare, Comisia concluzionează că, în urma planului intermediar din 2020, un investitor în economia de piață ar fi reziliat PLTA începând cu sfârșitul anului 2021. Aceasta înseamnă că acoperirea automată a pierderilor din anul 2022 și următorii conferă un avantaj economic societății DB Cargo, care, împreună cu filialele sale ale căror pierderi sau profituri sunt consolidate de DB Cargo în conturile sale corporative, este beneficiara acestui avantaj.

(411) Astfel cum a afirmat Curtea, în cazul ajutorului individual, identificarea avantajului economic permite, în principiu, să se prezume selectivitatea măsurii ([141]). Acest lucru este valabil indiferent dacă există operatori pe pieţele relevante care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă. Întrucât acest avantaj este acordat doar DB Cargo în calitate de beneficiar unic, avantajul economic este selectiv.

5.1.3.2. Acoperirea parțială de către BEV a remunerației funcționarilor publici angajați de DB Cargo („măsura 4”)

(412) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE acoperă măsuri care, sub diferite forme, reduc sarcinile care trebuie suportate în mod normal de o întreprindere și, prin urmare, nu constituie subvenții în sensul strict al termenului, ci sunt similare acestora prin natura și efectul lor ([142]). Articolul 107 alineatul (1) din TFUE nu face distincție în funcție de cauzele sau de obiectivele intervențiilor statului, însă le definește în funcție de efecte ([143]).

(413) Comisia observă că măsura 4 are ca rezultat un sistem în care toți funcționarii feroviari angajați anterior de căile ferate publice germane au fost transferați la o anumită entitate de stat care a rezultat în urma unei fuziuni între Deutsche Bundesbahn și Deutsche Reichsbahn – BEV – și care răspunde de plata salariilor și a altor beneficii direct către funcționarii relevanți. De asemenea, BEV gestionează fondul de asigurări de sănătate al funcționarilor feroviari și pensiile personalului pensionat. Acest sistem a fost instituit la momentul creării DB AG ca nouă societate feroviară federală de drept privat în 1994, adică cu 13 ani înainte de liberalizarea completă a pieței transportului feroviar de marfă în 2007, și nu a fost modificat substanțial de atunci (considerentul 77) ([144]).

(414) În temeiul dispozițiilor articolului 143a din Constituția federală germană și al articolelor 12, 21 și 23 din DBGrG, funcționarii feroviari angajați în mod oficial de BEV sunt repartizați la DB AG în schimbul unei remunerații, al cărei cuantum este calculat în mod individual și concret pentru fiecare lucrător repartizat și este plătit anual de DB AG către BEV. DB AG alocă funcționarii feroviari care i-au fost repartizați filialelor sale, printre care și DB Cargo. DB Cargo rambursează cheltuielile cu personalul aferente funcționarilor feroviari către DB AG, care transferă această plată către BEV.

(415) În plus, elementele de probă prezentate de Germania arată că BEV a repartizat funcționari feroviari și altor întreprinderi, societăți concurente ale DB AG. Aceste repartizări limitate sunt voluntare, în sensul că nu se bazează pe dispozițiile DBGrG, ci exclusiv pe dispozițiile articolului 29 din BBG, care necesită acordul funcționarului relevant (a se vedea considerentul 77).

([141]) A se vedea Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punctul 60.
([142]) Hotărârile Curții de Justiție din 15 martie 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, punctul 13 și din 11 iulie 1996, SFEI și alții, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punctul 58.
([143]) Hotărârea Curții de Justiție din 26 octombrie 2016, Orange/Comisia, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, punctul 38.
([144]) Pentru modificările minore ale articolului 21 din DBGrG, a se vedea nota de subsol 48.

(416) În temeiul articolului 21 alineatul (1) și al articolului 23 din DBGrG, plățile care trebuie efectuate de DB AG către BEV pentru fiecare funcționar feroviar repartizat trebuie calculate în conformitate cu principiul „*als-ob-Kosten*” („costuri echivalente”), ceea ce înseamnă că cuantumul se bazează pe costurile cu personalul ale lucrătorilor comparabili ai DB AG recrutați de pe piața muncii *ca și cum* funcționarii repartizați ar fi nou recrutați de DB AG. Aceste plăți includ toate elementele remunerației unui lucrător angajat în temeiul unui acord colectiv relevant, și anume salariul de bază și indemnizațiile relevante, precum și contribuțiile angajatorilor la sistemele obligatorii de securitate socială. Aceste contribuții privesc în special sistemele de pensii, asigurările de sănătate, de accident și de șomaj, cotizațiile pentru îngrijirea pe termen lung, cotizațiile de maternitate și de insolvență. Ca urmare a aplicării acestui principiu, mai multe taxe și cotizații care au fost introduse după crearea DB AG și care fac parte din costurile cu personalul ale lucrătorilor contractuali sunt, de asemenea, adăugate la costurile pe care DB AG le rambursează către BEV. Pe de altă parte, costurile care decurg din diferențele structurale de remunerare și din caracteristicile speciale ale dreptului funcției publice în comparație cu dreptul privat al muncii sunt acoperite de BEV. În cele din urmă, plățile către BEV includ și costurile legate de administrarea resurselor umane (considerentul 79).

(417) Normele descrise în considerentul 416 se aplică și pentru DB Cargo, care rambursează către DB AG costurile cu personalul aferente funcționarilor feroviari care i-au fost repartizați. Germania a furnizat elemente de probă referitoare la aplicarea în practică a principiului „*als-ob-Kosten*” în cadrul DB Cargo, sub forma unor tabele care compară cheltuielile cu personalul pentru lucrătorii contractuali individuali angajați direct de pe piața forței de muncă cu cheltuielile cu personalul pentru funcționarii repartizați de la BEV aflați într-o situație profesională similară (vârstă, funcții, calificări și grupe de salarizare similare). Elementele de probă furnizate demonstrează că costurile cu personalul pentru lucrătorii contractuali relevanți și costurile cu personalul pe care DB Cargo – prin intermediul DB AG – trebuie să le plătească BEV pentru funcționarii repartizați sunt calculate în conformitate cu aceeași metodologie, includ aceleași elemente, în special aceeași cotă a angajatorilor la contribuțiile sociale obligatorii și, în cele din urmă, au un cuantum similar. În concluzie, ca urmare a punerii în aplicare a principiului „*als-ob-Kosten*”, costurile cu personalul pe care DB Cargo trebuie să le ramburseze către BEV pentru funcționarii feroviari repartizați reflectă prețul pieței pentru personalul cu calificări relevante.

(418) În plus, Germania a demonstrat că BEV a repartizat funcționari feroviari și altor agenții de stat și, cel mai important, concurenților DB AG. În astfel de cazuri, la fel ca în cazul DB AG și DB Cargo, BEV a acoperit partea din cheltuielile cu personalul care este specifică regimului statutar al funcționarilor în cauză pe baza unor acorduri încheiate individual care reflectă principiul „*als-ob-Kosten*” prevăzut la articolul 21 alineatul (1) din DBGrG ([145]). În consecință, aceste costuri specifice cu personalul nu grevează bugetele întreprinderii în cauză. Deși această practică este limitată, ea demonstrează că, în principiu, repartizarea funcționarilor feroviari angajați de BEV – fie către DB AG, fie către concurenții săi – se efectuează la prețul pieței.

(419) În plus, contrar afirmațiilor reclamantului, măsura 4 diferă în mod semnificativ de măsura evaluată de Comisie în Decizia 2012/540/UE din 20 decembrie 2011 privind ajutorul de stat C 25/08 (ex NN 23/08) – Reforma modului de finanțare a pensiilor funcționarilor de stat afiliați France Télécom – pus în aplicare de Republica Franceză în favoarea France Télécom ([146]) („Decizia Orange”), confirmată de instanțele Uniunii ([147]). În primul rând, măsura examinată în decizia respectivă era o lege aplicabilă numai pentru France Télécom (al cărei succesor este Orange), care, în calitate de fost departament al Ministerului Poștei, Telegrafiei și Telefoanelor, era singurul angajator al funcționarilor acestui minister pentru care, împreună cu La Poste, statul francez era obligat să asigure plata pensiilor ([148]). Măsura consta într-o modificare a legii ad-hoc privind France Télécom din 1990 ([149]), care prevedea, printre altele, obligația France Télécom de a rambursa statului pensiile funcționarilor publici angajați de France Télécom. Modificarea introdusă în 1996 a scutit France Télécom de obligația de plată a pensiilor pentru sarcina estimată a asigurării pensiilor, eliberând de asemenea provizioanele contabile necesare constituite pentru a face față acestei datorii, și a redus semnificativ valoarea acestei compensații, plasând astfel France Télécom într-o poziție mai favorabilă decât cea rezultată din legea din 1990. În al doilea rând, Comisia a observat că măsura examinată în Decizia Orange nu asigura echivalența contribuțiilor sociale plătite de France Télécom cu cele ale concurenților săi.

([145]) Comunicările Germaniei din 21 aprilie 2022 și din 27 septembrie 2024.
([146]) JO L 279, 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Hotărârea Tribunalului din 26 februarie 2015, Orange/Comisia, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 și Hotărârea Curții de Justiție din 26 octombrie 2016, Orange/Comisia, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) A se vedea considerentele 98 și 138 din Decizia Orange.
([149]) Legea nr. 90-568 din 2 iulie 1990.

În special, contribuția plătită de France Télécom era calculată pe baza unei rate care includea numai contribuțiile corespunzătoare riscurilor comune între angajații supuși dreptului privat comun al muncii și funcționarii publici, excluzând așadar contribuțiile corespunzătoare riscurilor neobișnuite la care concurenții – sau France Télécom pentru membrii personalului care nu erau funcționari publici – trebuiau să contribuie, precum asigurările de șomaj sau de neplată a salariilor în cazul insolvabilității angajatorului.

(420) În schimb, măsura 4 face parte dintr-un sistem în cadrul căruia funcționarii publici din sectorul feroviar au fost angajați de la începutul procesului de transformare a căilor ferate federale de către o entitate de stat distinctă, care acționează ca o agenție care i-a pus în aceleași condiții la dispoziția DB AG (și, în ultimă instanță, a filialelor acesteia) și a altor întreprinderi. Acest sistem a fost aplicabil DB AG de la crearea sa în 1994 și nu a fost niciodată modificat într-un mod care să îmbunătățească situația DB AG sau a filialelor sale ([150]). În plus, remunerația care trebuie plătită în schimbul forței de muncă puse la dispoziție de BEV atât către DB AG, cât și către concurenții săi este calculată individual și concret pentru fiecare membru al personalului și reflectă costurile de piață ale personalului cu calificări similare, întrucât include toate elementele costurilor care sunt plătite de un angajator pentru un astfel de personal angajat de pe piață. Cel mai important este faptul că remunerația care trebuie plătită BEV include contribuțiile la sistemele de securitate socială care acoperă toate riscurile suportate de angajații din sectorul privat (a se vedea considerentul 416).

(421) În concluzie, nu se poate considera că măsura 4 are ca rezultat un avantaj selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE pentru DB AG sau pentru societăți care aparțin grupului DB, cum este DB Cargo.

(422) Având în vedere că nu se poate stabili existența unui avantaj, aceasta reprezentând una dintre condițiile cumulative pentru existența unui ajutor de stat, Comisia concluzionează că măsura 4 nu implică un ajutor de stat.

5.1.4. *Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale*

(423) Se consideră în general că există o denaturare a concurenței în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE atunci când statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi într-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurență ([151]). DB Cargo furnizează servicii de transport feroviar de marfă în Germania și în alte state membre, unde alte întreprinderi furnizează astfel de servicii în concurență cu DB Cargo, în special după liberalizarea serviciilor de transport feroviar de marfă pe piața internă (a se vedea nota de subsol 39). Rezultă că măsura 1, în măsura în care se constată că oferă un avantaj selectiv societății DB Cargo, este susceptibilă să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.5. *Concluzie privind existența ajutorului*

(424) Având în vedere considerațiile prezentate în secțiunea 5.15.1, Comisia concluzionează că măsura 1 implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE pentru perioada începând cu 1 ianuarie 2022. În schimb, măsurile 2, 3 și 4, precum și măsura 1 pentru perioada de până la sfârșitul anului 2021 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.2. **Ajutor nou**

(425) În pofida argumentelor Germaniei referitoare la calificarea celor patru măsuri investigate drept ajutor existent, Comisia trebuie să examineze pe deplin, din proprie inițiativă, dacă măsura pe care a calificat-o ca dând naștere unui ajutor de stat, și anume PLTA, este un ajutor nou sau un ajutor existent.

(426) În temeiul articolului 1 litera (c) din regulamentul de procedură, ajutor nou înseamnă orice ajutor care nu este un ajutor existent, inclusiv modificările ajutoarelor existente.

([150]) A se vedea nota de subsol 48.

([151]) Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, punctul 187 și jurisprudența citată.

(427) PLTA în curs de examinare a fost încheiat pentru o perioadă inițială de cinci ani, după care a fost prelungit automat la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar cu încă un an (a se vedea considerentul 51). Analiza conformității PLTA cu condițiile de piață a arătat că PLTA a conferit un avantaj selectiv societății DB Cargo doar începând din 2022 (a se vedea considerentele 393-411) și că doar din acel moment PLTA poate fi considerat o măsură de ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(428) Potrivit unei jurisprudențe constante, prelungirea duratei unui ajutor existent creează un ajutor nou, distinct de ajutorul care a fost prelungit ([152]), în special atunci când această prelungire este însoțită de o majorare bugetară care să o sprijine ([153]). Prin urmare, în ceea ce privește argumentul prezentat de Germania potrivit căruia PLTA din 2012 a fost o simplă prelungire a PLTA anterioare în vigoare din 1999, Comisia observă că PLTA este un act juridic în mod clar distinct de orice acorduri similare anterioare care fuseseră încheiate între DB Cargo și societatea-mamă; acesta se aplică într-o altă perioadă și implică alte resurse decât cele mobilizate în temeiul oricărui acord anterior. Același lucru este valabil și pentru prelungirile tacite anuale ale PLTA după expirarea duratei sale inițiale. În plus, Comisia observă că și părțile la acest acord s-au schimbat în 2016, în urma fuziunii dintre DB AG și AB ML (considerentele 14, 45 și 46), ceea ce modifică, de asemenea, caracterul executoriu și echilibrul intereselor părților în raport cu acordurile anterioare. În consecință, existența unor PLTA anterioare care acoperă perioade diferite nu face ca PLTA în cauză (inclusiv prelungirile sale tacite) să se califice drept ajutor existent.

(429) În plus, trebuie remarcat faptul că articolul 1 litera (b) punctul (v) din regulamentul de procedură nu se aplică pentru PLTA. Într-adevăr, această dispoziție se aplică măsurilor care nu constituiau ajutoare la momentul punerii lor în aplicare și care au devenit ulterior ajutoare ca urmare a evoluției pieței interne, fără să fi fost modificate de statul membru. În schimb, continuarea PLTA a dat naștere unui ajutor de stat nu din cauza vreunei evoluții a pieței interne, ci din cauza dificultăților intrinseci ale DB Cargo, care s-au tradus în asemenea pierderi încât continuarea acordului respectiv nu mai putea fi considerată conformă cu piața (a se vedea considerentele 393-411).

5.3. **Legalitatea ajutorului**

(430) În conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, orice proiect de acordare a unui ajutor nou trebuie notificat Comisiei și nu poate fi pus în aplicare decât după autorizarea acestuia de către Comisie. Ajutorul examinat a fost pus în aplicare prin crearea unui drept executoriu al DB Cargo de a i se transfera profiturile sau pierderile efective începând cu 2022 către DB AG, înainte de aprobarea sa de către Comisie. Prin urmare, autoritățile germane și-au încălcat obligațiile care le revin în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE. În consecință, măsura 1, având în vedere că se califică drept ajutor de stat începând cu 2022, constituie ajutor ilegal.

5.4. **Compatibilitatea ajutorului cu piața internă**

(431) Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE prevede că pot fi considerate compatibile cu piața internă ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(432) Astfel, pentru a putea fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul de stat trebuie să îndeplinească două condiții: (i) trebuie să fie destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice și (ii) nu trebuie să modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(433) Cele două condiții nu aduc atingere împrejurării că deciziile adoptate de Comisie în acest temei trebuie să asigure respectarea dreptului Uniunii ([154]).

([152]) A se vedea Hotărârile din 26 octombrie 2016, DEI și Comisia/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punctul 50 și jurisprudența citată; din 15 decembrie 2022, Veejaam și Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, punctele 44 și 47.
([153]) Hotărârea din 20 mai 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, punctele 44 și 47.
([154]) Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 20.

(434) În ceea ce privește prima condiție, Comisia verifică dacă ajutorul este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice. În ceea ce privește a doua condiție, Comisia compară efectele pozitive ale ajutorului propus cu efectele negative pe care ajutorul le poate avea asupra pieței interne ([155]).

(435) În Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia a stabilit criteriile pe care le examinează atunci când evaluează compatibilitatea ajutorului de restructurare al unei societăți cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE ([156]). Având în vedere natura și obiectivele ajutorului de stat în cauză, Comisia va evalua dacă ajutorul respectă dispozițiile prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.

(436) Atunci când examinează dacă ajutorul de restructurare modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, Comisia efectuează un test comparativ în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și cu Orientările privind salvarea și restructurarea. Dacă beneficiarul este eligibil pentru a primi ajutor de restructurare, Comisia efectuează acest test punând în balanță efectele pozitive ale ajutorului și efectele negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre, create prin impactul ajutorului de stat. Atunci când efectuează această evaluare, Comisia ia în considerare necesitatea intervenției statului, caracterul adecvat, proporționalitatea, transparența ajutorului și atenuarea efectelor negative prin intermediul principiului „pentru prima și ultima dată" și al măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.

(437) Astfel cum se menționează în considerentul 433, deciziile adoptate de Comisie în materie de ajutoare de stat trebuie să asigure conformitatea cu dreptul Uniunii. În acest context, Comisia observă că din investigație nu rezultă că ajutorul de restructurare sau condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de ajutor ar putea implica o încălcare a vreunei dispoziții relevante din dreptul Uniunii. În plus, Comisia nu a inițiat împotriva Germaniei o procedură privind o posibilă încălcare a dreptului Uniunii care ar avea legătură cu acest caz și nici nu a primit plângeri sau informații care să sugereze că ajutorul de stat, condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de ajutor ar putea fi contrare dispozițiilor relevante din dreptul Uniunii, altele decât articolele 107 și 108 din TFUE.

5.4.1. *Eligibilitatea*

(438) Pentru a fi eligibilă pentru ajutor de restructurare, o întreprindere trebuie să fie considerată întreprindere aflată în dificultate în conformitate cu secțiunea 2.2 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Mai precis, punctul 20 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevede că o întreprindere este considerată a fi în dificultate în cazul în care, *„fără intervenția statului, aceasta va fi obligată, aproape sigur, să își înceteze activitatea în termen scurt sau mediu*". Acest lucru este valabil atunci când apare cel puțin una dintre circumstanțele descrise la punctul 20 literele (a)-(d) din Orientările privind salvarea și restructurarea. Conform punctului 20 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea, „[î]n cazul unei societăți cu răspundere limitată, atunci când mai mult de jumătate din capitalul social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societății) conduce la un cuantum cumulat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris".

(439) Astfel cum reiese din Table 4, capitalul propriu al DB Cargo a depășit capitalul său social subscris în fiecare an începând cu anul 2012. Totuși, motivul este existența transferului automat al pierderilor în temeiul PLTA. Întrucât pierderile sunt transferate către DB AG fără a afecta bilanțul DB Cargo, ele nu au un impact negativ asupra poziției capitalului propriu al DB Cargo, care, în caz contrar, ar trebui să absoarbă pierderile.

(440) În acest context, Comisia a constatat că transferul pierderilor în temeiul PLTA (care a fost prelungit în fiecare an până la sfârșitul anului 2024) începând cu transferul pierderilor din anul 2022 a conferit un avantaj economic societății DB Cargo și a constituit ajutor de stat (a se vedea considerentele 410 și 424) acordat în mod ilegal de Germania (a se vedea considerentul 430).

([155]) Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctele 18-20.
([156]) Orientările privind salvarea și restructurarea, punctul 38.

(441) Ca atare, Comisia consideră că transferul pierderilor din anul 2022 a denaturat situația financiară reală a DB Cargo reflectată în conturile sale reale, deoarece poziția solidă a capitalului propriu al DB Cargo în bilanțul său nu se datorează performanței sale financiare, ci numai ajutorului de stat acordat în mod ilegal, și anume finanțării de stat pe care societatea nu ar fi putut să o obțină pe piață. Prin urmare, Comisia consideră că, pentru a avea o imagine financiară realistă a DB Cargo la momentul respectiv, ar trebui să se excludă efectele acestor transferuri și să se calculeze capitalul propriu ajustat al DB Cargo în situația în care pierderile ar fi afectat capitalul propriu al DB Cargo. În acest context, Comisia subliniază că punctul 20 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevede că se analizează situația beneficiarului în absența ajutorului. O întreprindere este considerată a fi în dificultate în cazul în care, fără intervenția statului, aceasta va fi obligată, aproape sigur, să își înceteze activitatea în termen scurt sau mediu. Faptul că o anumită intervenție a statului a fost structurată astfel încât să împiedice pierderile beneficiarului să îi greveze bilanțul, mai degrabă decât să abordeze pierderile care au fost deja recunoscute în bilanțul respectiv, nu este relevant având în vedere că, în lipsa acestei intervenții, întreprinderea ar fi fost condamnată aproape sigur să își înceteze activitatea.

(442) După cum se poate observa din Table 4, capitalul propriu al DB Cargo la sfârșitul anului 2021 se ridica la 666 de milioane EUR. Întrucât Comisia consideră că pierderile transferate în temeiul măsurii 1 începând din 2022 constituie ajutor de stat, poziția capitalului propriu din 2021 reprezintă în continuare situația financiară reală a DB Cargo în absența ajutorului. Pierderile DB Cargo în anul 2022 s-au ridicat însă la 858 de milioane EUR. Dacă aceste pierderi ar fi grevat capitalul propriu al DB Cargo, poziția capitalului propriu ar fi devenit negativă, ajungând la -192 de milioane EUR. Prin urmare, DB Cargo ar fi avut un capital propriu negativ. În acest sens, Comisia observă că pierderile s-au acumulat în cursul anului, deși transferul pierderilor are loc numai la data de 31 decembrie din an. Prin urmare, DB Cargo ar fi pierdut mai mult de jumătate din capitalul său social subscris la un moment dat în cursul anului 2022. În consecință, în absența ajutorului, mai mult de jumătate din capitalul social subscris al DB Cargo ar fi dispărut ca urmare a pierderilor acumulate cel târziu la sfârșitul anului 2022 și ulterior până în prezent. Ca atare, DB Cargo se califică drept întreprindere aflată în dificultate în temeiul punctului 20 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea ([157]). Prin urmare, fără continuarea PLTA imputabilă Germaniei, DB Cargo ar fi fost obligată, aproape sigur, să își înceteze activitatea pe termen scurt sau mediu, astfel cum se menționează la punctul 20 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(443) Conform punctului 20 litera (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere se califică drept întreprindere aflată în dificultate atunci când face obiectul unei proceduri colective de insolvență sau îndeplinește criteriile prevăzute de legislația națională pentru inițierea unei proceduri colective de insolvență la cererea creditorilor săi. DB Cargo nu face obiectul unei proceduri colective de insolvență și nici nu îndeplinește criteriile pentru inițierea unei astfel de proceduri.

(444) Conform punctului 20 litera (d) din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere se califică drept întreprindere aflată în dificultate în cazul unei întreprinderi care nu este un IMM, atunci când, în ultimii doi ani: (i) raportul datorii/capitaluri proprii al întreprinderii a fost mai mare de 7,5 și ii) capacitatea de acoperire a dobânzilor calculată pe baza EBITDA a fost sub 1,0.

(445) DB Cargo nu este un IMM. În 2022 și 2021, DB Cargo a avut o valoare EBITDA negativă de aproximativ -541 de milioane EUR în 2022 și de -125 de milioane EUR în 2021, pe baza raportului său anual pe 2022 publicat și, prin urmare, capacitatea sa de acoperire a dobânzilor ar fi fost negativă. Având în vedere capitalul propriu negativ fără ajutor la sfârșitul anului 2022, raportul datorii/capitaluri proprii al DB Cargo ar fi fost negativ. Cu toate acestea, în 2021, raportul dintre datorii și capitaluri, luând în considerare numai împrumuturile, a fost de aproximativ 3,4. Prin urmare, punctul 20 litera (d) din Orientările privind salvarea și restructurarea nu ar fi îndeplinit.

(446) Conform punctului 21 din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere nou-creată cu mai puțin de trei ani de funcționare nu este eligibilă pentru ajutor de restructurare. DB Cargo funcționează sub denumirea sa actuală și în forma sa actuală din 2016 [a se vedea considerentul 12 litera (d)]. Luând în considerare diferitele denumiri și forme corporative, DB Cargo este activă din 1999 ca filială (in)directă a DB AG (a se vedea considerentul 47). Prin urmare, DB Cargo nu este o întreprindere nou-creată.

([157]) Din punct de vedere tehnic și contabil, această condiție este îndeplinită în mod strict în ziua în care aceste pierderi cumulate depășesc pragul de 50 % din capitalul social subscris, fapt care poate fi certificat doar *ex post* la sfârșitul exercițiului financiar și ulterior după certificarea auditorului. În vederea aplicării sale în practică, condiția respectivă trebuie interpretată prin prisma definiției calitative potrivit căreia întreprinderea ar fi obligată, aproape sigur, să își înceteze activitatea pe termen scurt și mediu, ceea ce poate varia. În cazul de față, pierderile din exploatare de facto din 2021 și rezultatele preconizate pentru 2022 și ulterior ar fi determinat un acționar de pe piață să notifice societății DB Cargo rezilierea PLTA la 30 septembrie 2021. În acest caz și începând din acel moment, DB Cargo ar fi fost obligată, aproape sigur, să își înceteze activitatea pe termen scurt sau mediu, cu o epuizare previzibilă din ce în ce mai mare a bazei sale de capital propriu.

(447) În plus, conform punctului 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere care face parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi nu este, în mod normal, eligibilă pentru ajutor de restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinseci și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea grave pentru a fi soluționate de către grup.

(448) Comisia reamintește că obiectivul interdicției de la punctul 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea este de a împiedica un grup de întreprinderi să facă statul să suporte costul unui plan de restructurare al uneia dintre întreprinderile care îl compun, atunci când această întreprindere este în dificultate, iar grupul este el însuși la originea acestor dificultăți sau are mijloacele de a le face față singur ([158]).

(449) Astfel cum se arată în considerentele 9-14, DB Cargo face parte din grupul DB și, prin urmare, face parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi. Cu toate acestea, astfel cum reiese din considerentul 60 și din Table 6, pierderile DB Cargo rezultă din funcționarea sa. În special, segmentul său de activitate SWL a înregistrat pierderi structurale. Având în vedere că dificultățile DB Cargo sunt cauzate de generarea continuă de pierderi din cauza faptului că nu funcționează în mod profitabil, dificultățile sale sunt intrinseci și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului DB, al creșterii arbitrare a costurilor DB Cargo sau al reducerii sau transferului profiturilor sale către societatea-mamă sau societățile-soră ale acesteia.

(450) Deși grupul DB, potrivit rapoartelor sale anuale din perioada 2020-2023, înregistrează pierderi din 2020 (-5 707 milioane EUR în 2020, -911 milioane EUR în 2021, -227 de milioane EUR în 2022 și -2 351 de milioane EUR în 2023), Comisia observă că grupul a abordat într-adevăr dificultățile DB Cargo. De fapt, toate pierderile DB Cargo au fost transferate către DB AG și, prin urmare, DB Cargo a fost protejată de consecințele performanței sale negative. Chiar dacă Comisia consideră că transferul pierderilor începând cu pierderile din 2022 constituie ajutor de stat, acest lucru nu schimbă cu nimic faptul că grupul mai mare de întreprinderi a ajutat DB Cargo, deși este furnizorul ajutorului.

(451) Comisia reamintește că, astfel cum se arată în considerentul 448, obiectivul punctului 22 este de a evita ca statul să suporte costurile unei restructurări, atunci când grupul de întreprinderi căruia îi aparține beneficiarul ar avea mijloacele necesare pentru a face acest lucru. Deși dificultățile DB Cargo au fost abordate chiar de grup, Comisia observă că grupul DB a atenuat dificultățile DB Cargo prin acordarea de sprijin care, chiar dacă se consideră că nu constituie ajutor de stat înainte de 2022, constituie ajutor de stat începând din 2022. Circumstanțele DB AG și DB Cargo sunt specifice în acest context, întrucât societatea-mamă a devenit furnizorul unui ajutor de stat în 2022. Nu este vorba despre o situație în care, astfel cum se explică în considerentul 448, un grup transferă statului costurile de restructurare a unei întreprinderi care aparține grupului, ci dimpotrivă, grupul a devenit furnizorul ajutorul. În aceste circumstanțe specifice în care grupul DB este furnizorul ajutorului, grupul nu ar fi putut face mai mult pentru a aborda dificultățile cu care se confrunta DB Cargo. Prin urmare, Comisia concluzionează că apartenența DB Cargo la grupul DB nu reprezintă un obstacol pentru ca DB Cargo să fie eligibilă pentru ajutor de restructurare în temeiul punctului 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

5.4.2. *Ajutorul facilitează dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice*

(452) Conform articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat trebuie să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice.

(453) În acest sens, pentru a arăta că ajutorul de restructurare este destinat să faciliteze dezvoltarea unor activități sau regiuni, statul membru care acordă un astfel de ajutor trebuie să demonstreze că ajutorul urmărește să prevină dificultăți sociale sau să remedieze o disfuncționalitate a pieței (a se vedea secțiunea 3.1.1 din Orientările privind salvarea și restructurarea) prin restabilirea viabilității pe termen lung a întreprinderii (a se vedea secțiunea 3.1.2 din Orientările privind salvarea și restructurarea). Comisia observă că, astfel cum se recunoaște la punctul 43 din Orientările privind salvarea și restructurarea, de fapt, ieșirea de pe piață este importantă pentru procesul mai larg de creștere a productivității, astfel încât simpla împiedicare a unei întreprinderi să iasă de pe piață nu justifică în mod suficient ajutorul de stat. Dimpotrivă, ajutoarele pentru salvare și restructurare se numără printre tipurile de ajutoare de stat care denaturează cel mai mult concurența, deoarece interferează cu procesul de ieșire de pe piață.

([158]) A se vedea Hotărârea Tribunalului din 13 mai 2015, Niki Luftfahrt/Comisia, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, punctul 159, și Hotărârea Tribunalului din 18 mai 2022, Ryanair DAC/Comisia, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, punctul 46.

(454) Cu toate acestea, în anumite situații, restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau regiuni economice, inclusiv în afara activităților desfășurate de beneficiar. Acesta este cazul în care, în absența ajutorului respectiv, falimentul beneficiarului ar conduce la situații de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale, împiedicând dezvoltarea unor activități și/sau a unor regiuni economice care ar fi afectate de astfel de situații. O listă neexhaustivă a acestor situații este prevăzută la punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(455) Comisia va evalua mai întâi dacă ajutorul este destinat să prevină o situație de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale (secțiunea 5.4.2.1) și dacă ajutorul de restructurare este însoțit de un plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului (secțiunea 5.4.2.2).

5.4.2.1. Prevenirea unor dificultăți sociale sau a unei disfuncționalități a pieței pentru a se contribui la dezvoltarea unei activități economice sau a unei regiuni economice

(456) În conformitate cu punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre trebuie să demonstreze că falimentul beneficiarului ar putea să genereze o dificultate socială gravă sau o disfuncționalitate puternică a pieței, în special prin prezentarea uneia dintre situațiile enumerate la punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Conform punctului 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea, prevenirea dificultăților sociale sau a disfuncționalităților pieței poate fi demonstrată în special arătând că este îndeplinită una dintre circumstanțele enumerate la punctul 44 literele (a)-(g). În acest sens, Comisia observă că pentru evaluarea măsurii de ajutor sunt relevante în special circumstanțele menționate la punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea, și anume cazul în care ajutorul este destinat să evite riscul ca creșterea economică să fie afectată de perturbarea unui serviciu important ca urmare a ieșirii beneficiarului de pe piață.

5.4.2.2. Ajutorul evită perturbarea unui serviciu important

(457) Activitatea economică sprijinită de ajutor este reprezentată de transportul de mărfuri, care este efectuat în mod predominant și consecvent pe cale rutieră pentru mai mult de două treimi din volumul total de mărfuri transportate în Germania (tabelul 31).

Tabelul 31

Repartizarea modală a transportului de mărfuri în Germania

(%)

	2018	2019	2020	2021	2022
Transport rutier	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Transport feroviar	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Alte moduri de transport	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Sursa: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe" p. 12, fig. 3 ([159]).

(458) În pofida ponderii predominante a transportului rutier, Comisia observă că transportul feroviar de marfă oferă beneficii semnificative față de transportul rutier, contribuind atât la dezvoltarea durabilă, cât și la dezvoltarea economică a sectorului transportului de marfă. Într-adevăr, transportul feroviar de marfă este mult mai prietenos cu mediul decât transportul rutier, deoarece trenurile produc cu până la 80 % mai puține emisii de CO_2 pe tonă de marfă în comparație cu camioanele. Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european" ([160]) indică faptul că „[p]entru a se asigura neutralitatea climatică, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi

([159]) Disponibil la adresa: 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/3 din 11.12.2019. Disponibilă la adresa: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_ro.

până în 2050” și că „[î]n mod prioritar, o parte substanțială din transportul intern de mărfuri efectuat în prezent în proporție de 75 % pe cale rutieră ar trebui să se efectueze în viitor pe calea ferată și pe căile navigabile interioare”. În mod similar, în comunicarea sa intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” ([161]) (denumită în continuare „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”), Comisia a remarcat necesitatea unor „acțiuni decisive pentru a reorienta mai multe activități către moduri de transport mai durabile (în special [...] reorientarea unei cantități substanțiale de mărfuri către transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte)”. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă a recunoscut, de asemenea, că „[î]ntrucât inovarea va modela mobilitatea viitoare a [...] mărfurilor, ar trebui instituit cadrul și factorii favorizanți adecvați pentru a facilita această tranziție care poate face sistemul de transport mult mai eficient și mai sustenabil”.

(459) În plus, transportul feroviar reduce poluarea aerului, zgomotul și congestionarea drumurilor cauzate de transportul rutier, devenind astfel o parte esențială a tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Transportul feroviar este, de asemenea, mult mai eficient din punct de vedere energetic decât transportul rutier, deoarece trenurile pot deplasa volume mari de mărfuri pe distanțe lungi utilizând mai puțin combustibil, ceea ce reduce consumul total de energie pe bază de combustibili fosili. Această eficiență este sporită atunci când rețelele feroviare sunt alimentate cu energie electrică din surse regenerabile, ceea ce face ca transportul de mărfuri să fie mai curat și mai durabil.

(460) În plus, pe distanțe lungi, transportul feroviar de marfă poate oferi avantaje semnificative din punctul de vedere al costurilor, în special atunci când se transportă mărfuri grele sau în vrac, deoarece transportul feroviar poate gestiona cantități mai mari de mărfuri într-o singură călătorie, ceea ce duce la costuri de transport mai mici pe tonă în comparație cu transportul rutier. Consumul redus de combustibil și nevoia de mai puțin personal diminuează și mai mult cheltuielile de funcționare, permițând întreprinderilor să își optimizeze din punct de vedere economic lanțurile de aprovizionare.

(461) Transportul feroviar poate deplasa volume mari de mărfuri cu mai multă consecvență și cu mai puține întârzieri, deoarece este mai puțin afectat de congestionarea traficului rutier, de condițiile meteorologice și de accidente. Această fiabilitate este vitală pentru industriile cu calendare stricte de livrare, deoarece asigură livrarea la timp a bunurilor cu mai puține perturbări. Căile ferate oferă, de asemenea, o scalabilitate mai mare, deoarece pot gestiona transporturi mari mai ușor decât rețelele rutiere, ceea ce le face ideale pentru mărfurile în vrac și containerizate.

(462) Un avantaj suplimentar al transportului feroviar de marfă este acela că, prin tranziția transportului de marfă către transportul feroviar, se reduce presiunea asupra rețelelor rutiere. Acest lucru duce la diminuarea congestionării traficului, la reducerea numărului de accidente rutiere și la scăderea costurilor de întreținere a drumurilor. Utilizarea redusă a transportului rutier prelungește durata de viață a infrastructurii publice și contribuie la reducerea sarcinii globale a costurilor pentru guverne și contribuabili. În cele din urmă, transportul feroviar de marfă poate fi integrat în mod eficace în sistemele de transport multimodal, care combină transportul feroviar cu transportul maritim, rutier și aerian pentru a crea lanțuri logistice neîntrerupte. Această interconectare îmbunătățește rutele comerciale mondiale, facilitând circulația eficientă a mărfurilor dincolo de regiuni și de frontiere. Transportul feroviar este deosebit de avantajos în ceea ce privește conectarea porturilor principale cu destinațiile interioare, permițând fluxuri de marfă fluide și eficiente.

(463) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că transportul feroviar de marfă joacă un rol esențial în dezvoltarea responsabilă a transportului de marfă în general prin faptul că răspunde nevoii urgente de soluții logistice durabile. Impactului său redus asupra mediului, eficiența energetică și capacitatea de a deplasa volume mari de bunuri pe distanțe lungi ajută întreprinderile să își atingă obiectivele de mediu, sociale și de guvernanță (MSG), reducând în același timp costurile de transport.

(464) Prin sprijinirea transportului feroviar de marfă, întreprinderile contribuie la un lanț de aprovizionare global mai durabil, contribuie la reducerea emisiilor de CO_2 și stimulează creșterea economică pe termen lung în concordanță cu obiectivele de mediu. Prin tranziția transportului de marfă de la transportul rutier la cel feroviar, întreprinderile și guvernele pot juca un rol direct în îndeplinirea obiectivelor climatice și în reducerea impactului logisticii asupra mediului.

(465) În acest context, Comisia observă că măsurile de restructurare vizează prevenirea unei situații în care DB Cargo își încetează activitatea din cauza dificultăților financiare cu care se confruntă.

([161]) Comunicarea Comisiei „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”, COM(2020) 789 final/2 din 9.12.2020, disponibilă la adresa: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789R(01).

(466) Într-adevăr, deși sectorul european al transportului feroviar de marfă, îndeosebi segmentul de transport cu vagoane izolate, joacă un rol esențial în rețeaua logistică, în special în Germania, acesta se confruntă totuși cu provocări structurale și operaționale semnificative, explicate în detaliu în considerentele 60-68. Transportul cu vagoane izolate, care presupune transportarea mărfurilor în vagoane individuale, nu în trenuri întregi, oferă flexibilitate pentru transporturile de dimensiuni mai mici. Totuși, Comisia observă că acesta întâmpină dificultăți în a concura cu transportul rutier de mărfuri, care este mai rapid și mai adaptabil la diverse nevoi logistice. Supraviețuirea acestui sector este esențială, nu numai pentru lanțurile de aprovizionare industriale, ci și pentru îndeplinirea obiectivelor de durabilitate ale Europei. În pofida importanței sale, transportul cu vagoane izolate este un segment de activitate vulnerabil din cauza unei multitudini de provocări, printre care acoperirea redusă a rețelei feroviare, costurile ridicate și ineficiențele.

(467) Comisia observă că unul dintre principalele obstacole pentru transportul cu vagoane izolate este capilaritatea redusă a rețelei feroviare în comparație cu rețelele rutiere. Deși transportul feroviar excelează pe distanțe lungi, adesea acesta nu dispune de conectivitatea locală necesară pentru livrări eficiente de la un punct la altul. Ca urmare, deseori este nevoie de transport rutier suplimentar pe ultimul kilometru, ceea ce complică lanțul logistic și încetinește livrările. Pe lângă această problemă, viteza medie a trenurilor cu vagoane izolate este deosebit de scăzută, variind între 22 și 25 km/h, mult mai mică decât în transportul rutier. Acest ritm lent, împreună cu transbordările frecvente, subminează capacitatea transportului cu vagoane izolate de a oferi termene de livrare competitive pe o piață care cere din ce în ce mai mult viteză și flexibilitate.

(468) O altă problemă presantă este viabilitatea financiară a transportului cu vagoane izolate. Acest model este împovărat de costuri fixe ridicate legate de infrastructură, materialul rulant și operațiuni. Profitabilitatea este fezabilă numai atunci când volume mari sunt deplasate pe distanțe lungi, dar transportul cu vagoane izolate gestionează adesea transporturi de dimensiuni mai mici, ceea ce generează ineficiențe și costuri mai mari. Problemele de interoperabilitate de la nivelul rețelelor feroviare europene complică și mai mult operațiunile. Deși inițiative precum Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) au contribuit la eliminarea problemelor de interoperabilitate, diferențele de reglementare de la nivel național, variațiile ecartamentului și sistemele de semnalizare incompatibile conduc în continuare la întârzieri și la creșterea costurilor pentru operațiunile transfrontaliere cu vagoane izolate.

(469) Operatorii segmentului de transport cu vagoane izolate se confruntă cu o concurență intensă, nu numai din partea transportului rutier de mărfuri, ci și din partea operatorilor nou intrați pe piața feroviară, deoarece acești operatori noi tind să se axeze exclusiv pe segmente de nișă profitabile, cum ar fi transportul cu trenuri complete, care oferă servicii de la un punct la altul fără opriri intermediare, evitând astfel complexitățile operaționale și ineficiențele asociate transportului cu vagoane izolate, ale cărui sisteme tradiționale, echipamente mai vechi și costuri fixe ridicate afectează operatorii tradiționali, cum este DB Cargo.

(470) Deși provocările sunt considerabile, se pune un accent sporit pe valoarea strategică a transportului cu vagoane izolate în tranziția Europei către un transport de marfă durabil. Transportul feroviar de marfă este o piatră de temelie a Pactului verde al Uniunii ([162]) și a politicii „Pregătiți pentru 55” ([163]), care vizează reducerea emisiilor de dioxid de carbon cu 55 % până în 2030. Încurajarea trecerii de la transportul rutier la cel feroviar, în special pentru transportul cu vagoane izolate și transportul intermodal, este esențială pentru atingerea acestor obiective de mediu. În acest context, progresele tehnologice oferă o oarecare speranță de îmbunătățire a eficienței și a competitivității transportului cu vagoane izolate. Se preconizează că investițiile în infrastructura digitală și în modernizarea rețelelor de transport cu vagoane izolate vor spori fiabilitatea și viteza serviciilor, făcând din transportul cu vagoane izolate o alternativă mai viabilă la transportul rutier în viitor.

([162]) Pactul verde european, lansat de Comisia Europeană în decembrie 2019, este foaia de parcurs a UE către o economie durabilă și neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon și urmărește ca UE să devină neutră din punct de vedere climatic până în 2050. Printre obiectivele sale principale se numără reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 55 % până în 2030, decarbonizarea energiei, promovarea unei economii circulare, refacerea biodiversității și promovarea agriculturii durabile prin intermediul Strategiei „De la fermă la consumator”. Planul sprijină inovarea verde, tranziția industrială și Mecanismul pentru o tranziție justă pentru a ajuta lucrătorii din regiunile afectate. Calendarul său este următorul: 2019: lansarea Pactului verde, 2020-2021: elaborarea unor strategii specifice (de exemplu, biodiversitatea și economia circulară), 2021: introducerea pachetului „Pregătiți pentru 55”, 2022-2030: Punerea în aplicare a politicilor, care vizează reducerea cu 55 % a emisiilor până în 2030, 2050: obiectivul neutralității climatice.

([163]) Programul „Pregătiți pentru 55” este un pachet legislativ al Uniunii lansat în iulie 2021 ca parte a Pactului verde european care vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990, pe calea către atingerea neutralității climatice până în 2050. Printre măsurile-cheie se numără: (i) reforma schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) și introducerea unui mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM), (ii) actualizări ale Directivei privind energia din surse regenerabile (RED), care vizează un procent de 40 % de energie din surse regenerabile până în 2030, și ale Directivei privind eficiența energetică (EED) pentru îmbunătățirea utilizării energiei, (iii) consolidarea absorbanților de carbon în temeiul Regulamentului privind exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultura (LULUCF), (iv) crearea unui Fond social pentru climă pentru a sprijini gospodăriile vulnerabile. Calendarul său este următorul: 2021: lansarea și dezbaterea pachetului, 2022: realizarea acordurilor politice, 2023-2025: punerea în aplicare a politicilor de bază, 2030: obiectivul de reducere a emisiilor cu 55 %, 2050: obiectivul neutralității climatice.

(471) În acest context, Comisia consideră că importanța strategică a transportului cu vagoane izolate nu poate fi supraestimată. În acest sens, Comisia observă că el este esențial pentru numeroase industrii, printre care industria chimică, industria auto și industria prelucrătoare, care se bazează pe transportul feroviar de marfă pentru transporturile mai mici și flexibile, care nu pot completa trenuri întregi. Falimentul DB Cargo și, prin urmare, cel al operațiunilor sale de transport cu vagoane izolate ar avea repercusiuni grave asupra acestor industrii, deoarece soluțiile logistice alternative, în special transportul rutier de mărfuri, ar întâmpina dificultăți în a egala capacitatea și beneficiile de mediu ale transportului feroviar. Un astfel de faliment ar putea duce la creșterea costurilor, la perturbări ale lanțurilor de aprovizionare și chiar la pierderi de locuri de muncă în sectoare-cheie care depind de transportul feroviar de marfă pentru transportul de produse intermediare și de materii prime.

(472) În plus, Comisia consideră că impactul societal mai larg al unei perturbări a serviciilor de transport cu vagoane izolate ar fi substanțial. Într-adevăr, redirecționarea transportului de mărfuri către transportul rutier ar exacerba provocările de mediu și de infrastructură, deoarece transportul rutier generează emisii semnificativ mai mari și contribuie la congestionarea traficului. În acest context, Comisia consideră că această schimbare ar submina atât obiectivele de durabilitate naționale, cât și pe cele ale UE, cum ar fi Pactul verde și inițiativele „Pregătiți pentru 55”, care pun accentul pe reducerea emisiilor de dioxid de carbon prin transferarea transportului de mărfuri de la transportul rutier la cel feroviar. Prin urmare, pierderea serviciilor de transport cu vagoane izolate ar reprezenta atât o disfuncționalitate a pieței, cât și un regres în efortul mai amplu de a reduce daunele aduse mediului.

(473) Comisia recunoaște că complexitatea operațiunilor de transport cu vagoane izolate îngreunează reproducerea sau extinderea serviciilor în acest segment de către alți operatori feroviari. Spre deosebire de transportul cu trenuri complete, care circulă direct între două puncte, transportul cu vagoane izolate implică asamblarea de vagoane individuale de la clienți diferiți într-un singur tren la stațiile de triaj. Acest proces cu utilizare intensivă a forței de muncă necesită logistică sofisticată, echipamente specializate și infrastructură extinsă. Marjele sunt mici, iar concurența din partea transportului rutier de marfă, care oferă servicii mai rapide și mai flexibile, îngreunează investițiile altor societăți în transportul pe scară largă cu vagoane izolate, cum este cel al DB Cargo.

(474) În calitate de operator principal de transport cu vagoane izolate în Danemarca (cu o cotă de [...] %) ([164]), Germania (cu o cotă de 90 %) ([165]), Țările de Jos (cu o cotă de [...] %) ([166]) și Italia (cu o cotă de [...] %) ([167]), DB Cargo dispune de o rețea vastă de stații de triaj, locomotive și personal calificat, oferind economii de scară care ar fi greu de realizat de operatorii nou-intrați în statele membre respective. În plus, poziția de operator tradițional de transport feroviar de marfă din Germania deținută de DB Cargo îi permite să integreze serviciile de transport cu vagoane izolate cu soluții mai ample pentru lanțul de aprovizionare, un avantaj pe care operatorii mai mici sau mai noi nu l-ar avea. Comisia consideră că costurile fixe ridicate, împreună cu provocările operaționale inerente transportului cu vagoane izolate ([168]), creează bariere semnificative pentru potențialii operatori care ar intra în segmentul SWL, ceea ce face puțin probabil ca alții să poată interveni pentru a umple golul fără perturbări în cazul în care DB Cargo, în special segmentul său de transport cu vagoane izolate, ar da faliment.

(475) Comisia consideră că ajutorul de restructurare care sprijină planul de restructurare evită ieșirea de pe piață a unei întreprinderi capabile să prevină perturbarea serviciului important furnizat de DB Cargo, în special în ceea ce privește transportul cu vagoane izolate. Comisia concluzionează că, prin evitarea riscului de perturbare a serviciilor furnizate de DB Cargo, ajutorul de restructurare care sprijină planul de restructurare contribuie la un obiectiv bine definit de evitare a dificultăților sociale sau a disfuncționalităților pieței, astfel cum se prevede la punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea, și, prin urmare, la dezvoltarea activității economice de furnizare a serviciilor de transport terestru de marfă pe întregul teritoriu al Germaniei și al altor state membre în care DB Cargo își desfășoară activitatea.

([164]) A se vedea secțiunea 2.2, considerentele 27 și 37.
([165]) A se vedea secțiunea 2.2, considerentele 27 și 37.
([166]) A se vedea secțiunea 2.2, considerentele 27 și 37.
([167]) A se vedea secțiunea 2.2 de mai sus, considerentele 27 și 37.
([168]) A se vedea considerentele 466-469.

5.4.2.3. Planul de restructurare și restabilirea viabilității pe termen lung

(476) Conform punctului 46 din Orientările privind salvarea și restructurarea, în cazurile de ajutor ad-hoc, acordarea unui ajutor de restructurare trebuie să fie condiționată de punerea în aplicare a unui plan de restructurare care să restabilească viabilitatea beneficiarului. Remedierea cauzelor care au condus la dificultățile beneficiarului, prin facilitarea restabilirii viabilității acestuia pe termen lung, reprezintă o condiție necesară pentru ca ajutorul de restructurare să servească dezvoltării activităților și regiunilor economice în care beneficiarul își desfășoară activitatea.

(477) Rezultă că compatibilitatea ajutorului de restructurare care a acoperit pierderile înregistrate de DB Cargo în cursul anului 2022 și pe care le-ar fi înregistrat până la 31 decembrie 2022 în absența PLTA trebuie evaluată ca fiind condiționată de punerea în aplicare a planului de restructurare al cărui proces de pregătire și elaborare a început în iulie 2022, chiar dacă planul a fost transmis în mod oficial Comisiei ulterior, în cursul punerii în aplicare (considerentele 173 și 174). Apariția pierderilor acoperite de PLTA pe care planul urmărește să le reducă și cronologia elaborării și a punerii în aplicare a planului în anul 2022 sunt apropiate în timp în cazul de față.

(478) Prin urmare, este oportun să se considere că compatibilitatea ajutorului de restructurare planificat până la sfârșitul anului 2025 inclusiv, deși a fost acordat în mod ilegal la început, trebuie să fie evaluată în raport cu planul de restructurare și cu conformitatea acestuia cu cerințele Orientărilor privind salvarea și restructurarea.

(479) Conform punctelor 45-48 din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare ar trebui acordat numai pentru a sprijini un plan de restructurare realist, coerent și cuprinzător, ale cărui măsuri trebuie să fie concepute pentru a restabili viabilitatea pe termen lung, excluzând orice ajutor suplimentar în plus față de cel care sprijină planul de restructurare al beneficiarului într-un interval de timp rezonabil, într-o perioadă cât mai scurtă. Planul de restructurare trebuie să identifice cauzele dificultăților și ale deficiențelor beneficiarului și să prezinte modul în care măsurile de restructurare propuse vor remedia problemele de bază ale beneficiarului.

(480) Conform punctului 49 din Orientările privind salvarea și restructurarea, planul de restructurare trebuie să furnizeze informații cu privire la modelul de afaceri al beneficiarului, demonstrând modul în care planul va favoriza viabilitatea pe termen lung a acestuia. Ar trebui să se includă, în special, informații privind structura organizatorică a beneficiarului, finanțarea, guvernanța corporativă și toate celelalte aspecte relevante. Planul de restructurare ar trebui să evalueze dacă dificultățile beneficiarului ar fi putut fi evitate prin măsuri de gestionare adecvate și prompte și, într-o astfel de situație, ar trebui să demonstreze că s-au efectuat schimbările corespunzătoare în modul de gestionare. În cazul în care dificultățile beneficiarului sunt rezultatul deficiențelor modelului său de afaceri sau ale sistemului său de guvernanță corporativă, vor fi necesare modificări corespunzătoare.

(481) Conform punctelor 50-52 din Orientările privind salvarea și restructurarea, rezultatele restructurării trebuie demonstrate într-o varietate de scenarii, în special prin identificarea parametrilor de performanță și a principalilor factori de risc previzibili. Restabilirea viabilității beneficiarului trebuie să aibă ca rezultat o rentabilitate adecvată a capitalului investit după acoperirea costurilor, care să nu depindă de ipoteze optimiste cu privire la factori externi precum variațiile de preț sau de cerere. Viabilitatea pe termen lung se realizează atunci când o întreprindere reușește să asigure o profitabilitate previzionată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare, și poate, prin urmare, să concureze pe piață prin forțe proprii.

(482) Aceste cerințe sunt examinate în secțiunile 5.4.2.3.1-5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Evaluarea credibilității planului de restructurare în ceea ce privește abordarea cauzelor dificultăților financiare ale DB Cargo

(483) Dificultățile financiare ale DB Cargo au fost determinate în principal de segmentul SWL, care a reprezentat o sursă semnificativă de pierderi începând din 2013 (acesta a reprezentat, singur, 64 % din pierderile societății în 2022 și 82 % în 2023), în timp ce segmentul de transport cu trenuri complete și cel de transport combinat au prezentat performanțe volatile, dar mai puțin negative. Pe lângă pierderile segmentului SWL, pandemia de COVID-19, perturbările lanțului de aprovizionare mondial și problemele legate de infrastructura pieței locale din Germania au exacerbat provocările cu care s-a confruntat DB Cargo în perioada 2019-2022.

(484) Aceste circumstanțe financiare nefavorabile, care s-au tradus prin pierderi masive repetate, stau la baza necesității planului de restructurare, care va modifica în mod semnificativ modelul de operare și strategia DB Cargo pentru a consolida bazele financiare ale societății și a raționaliza cheltuielile de funcționare în vederea restabilirii viabilității până la sfârșitul perioadei de restructurare.

(485) În acest sens, Comisia observă că planul de restructurare include un set de măsuri solide, numeroase, coerente și care se consolidează reciproc (secțiunile 5.4.2.2.1-5.4.2.2.31), care abordează cauzele profunde ale dificultăților operaționale și financiare ale DB Cargo, deoarece acestea vor contribui la îmbunătățirea eficienței producției și a furnizării de servicii de către DB Cargo clienților săi, precum și la raționalizarea bazei sale de costuri în multe moduri diferite. În special, se preconizează că transformarea sistemului său extrem de complex de producție în comun va permite DB Cargo să răspundă într-un mod mai flexibil la cerințele clienților săi. Restructurarea în domenii de activitate mai mici și mai bine orientate, bazate pe sectoare de activitate și/sau pe grupuri de clienți, ar trebui să reducă în mod semnificativ complexitatea modelului de producție, ceea ce, la rândul său, ar trebui să reducă drastic costurile și să îmbunătățească competitivitatea DB Cargo.

(486) De exemplu, se preconizează că măsura din planul de restructurare al DB Cargo privind optimizarea rețelei sale de transport cu vagoane izolate prin revizuirea proiectării acesteia va simplifica și va spori radical soliditatea producției și standardizarea ofertei comerciale a DB Cargo în segmentul respectiv. Într-adevăr, alocarea de personal și echipamente segmentului de transport cu vagoane izolate reprezintă o schimbare radicală în comparație cu producția integrată actuală de transport cu vagoane izolate, transport cu trenuri complete și transport combinat. Aceste îmbunătățiri ale modelului de producție ar trebui să conducă, de asemenea, la îmbunătățirea calității serviciilor pentru clienți și, prin urmare, se preconizează că vor permite ajustări pozitive ale prețurilor pentru a reflecta mai bine disponibilitatea clienților de a plăti pentru serviciile de transport cu vagoane izolate. Ca atare, se preconizează că măsurile din planul de restructurare care se axează pe segmentul de transport cu vagoane izolate al DB Cargo vor contribui în mod semnificativ la îmbunătățirea situației financiare a societății, deoarece se estimează că ele vor genera un cuantum suplimentar al EBIT de peste 100 de milioane EUR începând din 2025, astfel cum se arată în secțiunea 4.1.5.2.

(487) În mod similar, se preconizează că măsurile din planul de restructurare care vizează optimizarea portofoliului segmentului de transport cu trenuri complete al DB Cargo și dezvoltarea unor soluții logistice inteligente pentru clienții săi vor contribui în mod semnificativ la îmbunătățirea nivelului EBIT al DB Cargo, deoarece se estimează că soluțiile inovatoare de transport feroviar vor permite societății să beneficieze mai bine de disponibilitatea diferențiată a clienților de a plăti și, de asemenea, să identifice rutele care ar trebui întrerupte pentru a aloca mai bine resursele activităților cu marje mai mari. În plus, în mod similar cu ceea ce se va face în segmentul de transport cu vagoanelor izolate, planul de restructurare al DB Cargo include o măsură care va încapsula operarea transportului cu trenuri complete cu alocarea de resurse dedicate pentru a crește calitatea producției. Îmbunătățirile descrise mai sus în ceea ce privește calitatea serviciilor pentru clienți ar trebui, de asemenea, să justifice ajustarea prețurilor pentru serviciile de transport cu trenuri complete de calitate mai ridicată, în plus față de compensarea costurilor factorilor de producție. Ca atare, se preconizează că măsurile din planul de restructurare axate pe segmentul de transport cu trenuri complete al DB Cargo vor contribui în mod semnificativ la îmbunătățirea situației financiare a societății, deoarece se estimează că acestea vor genera un cuantum suplimentar al EBIT cu mult peste 200 de milioane EUR începând din 2025, astfel cum se arată în secțiunea 4.1.5.2.

(488) Se preconizează, de asemenea, că măsurile din planul de restructurare care vizează segmentul de transport combinat, inclusiv, printre altele, (i) reproiectarea rețelei maritime, integrarea terminalelor sale, optimizarea portofoliului său, (ii) redimensionarea transportului combinat continental, îmbunătățirea calității sistemului său de producție și (iii) optimizarea portofoliului de vânzări ale transportatorilor, vor contribui și la îmbunătățirea situației financiare a DB Cargo, deoarece se preconizează că acestea vor genera un cuantum suplimentar al EBIT de peste 50 de milioane EUR începând din 2025 (și peste 100 de milioane EUR pe an ulterior), astfel cum se arată în secțiunea 4.1.5.2.

(489) În cele din urmă, planul de restructurare al DB Cargo va urmări să elimine ineficiențele generate de procesele redundante, de supracapacitate și de serviciile cu valoare adăugată redusă prin reducerea complexității diferitelor unități operaționale ale societății și prin modernizarea sistemelor informatice ale DB Cargo. În mod similar, se preconizează că reducerea cheltuielilor cu spațiul de birouri și a cheltuielilor de marketing, precum și dimensionarea corectă a structurii de conducere a administrației din cadrul DB Cargo vor contribui la îmbunătățirea situației financiare a societății. Se preconizează că aceste măsuri vor genera, împreună, un cuantum suplimentar al EBIT de peste 50 de milioane EUR începând din 2025 (și de peste 100 de milioane EUR pe an ulterior), astfel cum se arată în secțiunea 4.1.5.2.

(490) În ansamblu, atunci când sunt luate împreună, se preconizează că măsurile din planul de restructurare al DB Cargo vor contribui la un cuantum suplimentar al EBIT de peste 500 de milioane EUR începând din 2025 și cu mult mai mare ulterior. Prin urmare, se preconizează că punerea în aplicare a planului de restructurare al DB Cargo va transforma societatea într-un furnizor de servicii mai flexibil, mai eficient și axat pe soluții pentru clienți, astfel încât restabilirea viabilității sale să fie așteptată începând cu 2026, ultimul an al perioadei de restructurare, când se estimează că va genera primul său venit net pozitiv (care ar trebui să crească și mai mult după aceea).

(491) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că planul de restructurare abordează în mod adecvat cauzele dificultăților financiare ale DB Cargo. De asemenea, Comisia consideră că durata planului de restructurare, până la sfârșitul anului 2026, nu este nejustificat de lungă, având în vedere numărul și amploarea măsurilor de restructurare discutate mai sus, precum și pierderile semnificative care au reprezentat punctul de plecare pentru DB Cargo.

(492) În secțiunea următoare, Comisia va evalua mai întâi credibilitatea ipotezelor care stau la baza planului de restructurare al beneficiarului și apoi elementele de probă din care reiese că viabilitatea beneficiarului va fi restabilită la sfârșitul planului de restructurare.

5.4.2.3.2. Evaluarea credibilității ipotezelor planului de restructurare

(493) Ca parte a evaluării ipotezei planului de restructurare al DB Cargo, Comisia a analizat veniturile (atât în ceea ce privește prețul, cât și volumul) și previziunile de costuri prezentate de Germania pentru durata perioadei de restructurare.

(494) În primul rând, în ceea ce privește previziunile referitoare la venituri, Comisia observă că ipoteza Germaniei privind evoluția veniturilor DB Cargo pe durata perioadei de restructurare consideră că veniturile DB Cargo vor rămâne relativ fixe (+4,9 % pe parcursul perioadei de restructurare dacă sunt luate în considerare și celelalte profituri din exploatare) și, de fapt, negative (-2 %) dacă celelalte profituri din exploatare sunt excluse ([169]) și este luată în considerare numai creșterea preconizată a veniturilor DB Cargo provenite din activitățile sale principale în cursul perioadei de restructurare (tabelul 21). Comisia consideră că această evoluție este rezonabilă, în măsura în care este în concordanță cu reducerile de volum preconizate de DB Cargo ca parte a punerii în aplicare a măsurilor din planul său de restructurare în această privință.

(495) În plus, în urma unei analize mai aprofundate a volumelor și a prețurilor, Comisia consideră că, în ceea ce privește volumele, evoluția volumului total al DB Cargo pe tonă-kilometru, astfel cum a fost prevăzută de Germania, poate fi considerată rezonabilă și realistă în contextul pieței actuale, deoarece rămâne limitată la o creștere a CAGR de [...] % în perioada 2025-2029. Ipotezele de creștere a volumului ale DB Cargo sunt într-adevăr prudente, deoarece Germania nu prevede efecte suplimentare generate de creșterea determinată de piață în segmentul SWL și o rată de creștere sub nivelul pieței în segmentul de transport cu trenuri complete și în cel de transport combinat.

(496) În plus, deși Germania prevede o evoluție a veniturilor DB Cargo pe tonă-kilometru constând într-o creștere cu o CAGR de [...] % între 2025 și 2029, Comisia consideră, de asemenea, că astfel de ipoteze sunt rezonabile și realiste, în măsura în care transferarea către clienți a majorității creșterilor de costuri se bazează pe îmbunătățirea productivității și a calității serviciilor DB Cargo ca urmare a punerii în aplicare a diferitelor măsuri din planul de restructurare care vizează exact capacitatea de a oferi servicii îmbunătățite clienților în schimbul unor prețuri mai mari.

(497) Pe această bază, Comisia consideră că ipotezele prezentate de Germania în ceea ce privește evoluția globală a veniturilor sunt rezonabile și credibile.

(498) În al doilea rând, în ceea ce privește previziunile de costuri, Comisia observă că se preconizează că cele trei categorii principale de costuri (materiale, personal și alte cheltuieli de funcționare) preconizate pe durata perioadei de restructurare vor scădea cu aproximativ 10 % (2026 față de 2023) în ceea ce privește costurile materialelor și cheltuielile cu personalul, care reprezintă împreună cu mult peste [...] % din baza de costuri totală a beneficiarului (deși se estimează că celelalte cheltuieli de funcționare ale DB Cargo vor fi reduse și mai mult). Aceste reduceri ale costurilor, care pot părea semnificative în termeni absoluți, dar care nu sunt atât de semnificative în termeni relativi,

([169]) Celelalte profituri din exploatare includ efectul punctual al creșterii valorii contabile rezultate din vânzarea de locomotive în 2026.

sunt considerate rezonabile pentru acest din urmă motiv specific și pentru faptul că se bazează pe programe bine definite și convenite de reducere a costurilor și, ca atare, sprijină îmbunătățirea nivelului EBITDA al DB Cargo și îi permit să devină pozitiv (107 milioane EUR) deja în 2025, adică cu un an înainte de încheierea perioadei de restructurare.

(499) Scăderea costurilor de amortizare ca urmare a reducerii cheltuielilor de capital, care poate fi observată în bilanțul DB Cargo, contribuie și mai mult la îmbunătățirea EBIT și a marjei operaționale a DB Cargo, care, pe această bază, se preconizează că vor deveni pozitive ([...] EUR și, respectiv, [...] %) până la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026.

(500) Pe baza diferitelor măsuri de restructurare instituite de DB Cargo în contextul planului său de restructurare, ipotezele prezentate de Germania cu privire la evoluția costurilor sale și la restabilirea viabilității DB Cargo pot fi considerate rezonabile și credibile.

(501) În concluzie, Comisia a examinat cu atenție principalele ipoteze care stau la baza previziunilor financiare din planul de restructurare al DB Cargo prezentat de Germania și constată că ipotezele care stau la baza proiecțiilor financiare sunt rezonabile și credibile și, prin urmare, plauzibile.

5.4.2.3.3. Evaluare privind credibilitatea restabilirii viabilității beneficiarului

(502) După ce a stabilit credibilitatea ipotezelor care stau la baza previziunilor financiare, Comisia va evalua acum dacă, pe baza acestor previziuni, beneficiarul poate să își restabilească viabilitatea până la sfârșitul perioadei de restructurare. Mai precis, Comisia va verifica dacă, până la sfârșitul exercițiului financiar 2026, beneficiarul se așteaptă să genereze o rată de rentabilitate suficientă din activitatea sa și să poată să concureze prin forțe proprii.

(503) Se preconizează că marja EBIT a DB Cargo (a veniturilor excluzând celelalte profituri din exploatare) va fi [...] % negativă la sfârșitul anului 2024 și [...] % pozitivă până la sfârșitul perioadei de restructurare, în decembrie 2026. În consecință, se preconizează că profitabilitatea DB Cargo, măsurată ca marjă EBIT, va crește semnificativ pe durata perioadei de restructurare (și se va stabiliza ulterior) ([170]). Aceste performanțe îmbunătățite nu permit o comparație adecvată cu performanțele anterioare, având în vedere că acestea au fost în esență negative, iar această îmbunătățire semnificativă se bazează pe punerea în aplicare a planului de restructurare al DB Cargo.

(504) În plus, se preconizează că DB Cargo va genera un venit net pozitiv atât în cazul scenariului de referință, cât și al scenariului pesimist. În plus, aceste evoluții pozitive vor contribui în mod pozitiv la poziția capitalului propriu al DB Cargo, deoarece se preconizează că ele vor continua și după perioada de restructurare.

(505) În plus, elementele financiare ale planului de restructurare al DB Cargo arată că indicatorii de rentabilitate ai acesteia se vor îmbunătăți pe tot parcursul perioadei de restructurare și vor atinge un nivel de [...] % al ROCE până la sfârșitul anului 2026, care va crește și mai mult după încheierea perioadei de restructurare, de exemplu la [...] % în 2030. Conform calculului Germaniei, rentabilitatea capitalului DB Cargo, măsurată de ROCE, ar fi, în consecință, de la sfârșitul perioadei de restructurare, începând cu 2026, în mod constant mai mare decât nivelul [...] (nota de subsol 112). Prin urmare, Comisia consideră că nivelul ROCE al DB Cargo este suficient de ridicat pentru a se considera că este o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului, în măsura în care permite DB Cargo, după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare, să concureze pe piață prin forțe proprii.

([170]) Este important de remarcat faptul că această marjă EBIT poate fi atinsă numai prin combinarea unor măsuri ambițioase interne întreprinderii cu subvenția germană pentru segmentul SWL, în valoare de aproximativ 300 de milioane EUR anual. Fără subvenția respectivă, segmentul de activitate al transportului cu vagoanelor izolate nu ar reveni la profitabilitate. Este, de asemenea, relevant să se observe că cererea DB Cargo de finanțare a transportului cu vagoane izolate pentru anul 2024 nu a fost încă aprobată de Autoritatea Federală a Căilor Ferate din Germania. Prin urmare, încă nu este clar în ce măsură finanțarea de 300 de milioane EUR pe an pentru acest sector va ajunge în cele din urmă la DB Cargo. Ipoteza în cazul de referință este că [...] % din acest volum ([...] EUR pe an) va fi alocat DB Cargo.

(506) Comisia consideră că acest lucru este cu atât mai valabil cu cât previziunile Germaniei privind nivelul ROCE al DB Cargo includ contribuția redusă la profitabilitatea globală a DB Cargo a segmentului SWL, care, astfel cum se explică în secțiunea 5.4.2.1, se confruntă cu numeroase provocări (costuri fixe ridicate, acoperire redusă a rețelei feroviare și concurență din partea transportului rutier mai rapid și mai adaptabil), dar joacă un rol esențial în rețeaua logistică a Europei (în special pentru industrii precum industria chimică, industria auto și industria prelucrătoare, care depind de servicii flexibile de transport feroviar de marfă) și este esențial pentru reducerea emisiilor de CO_2 și atingerea obiectivului climatic al UE ca alternativă mai durabilă și mai eficientă la transportul rutier.

(507) Comisia consideră, de asemenea, că performanța preconizată a DB Cargo este planificată să fie mai bună decât cea a grupului său de entități comparabile. Într-adevăr, atunci când se compară nivelurile respective ale marjei EBIT (EBIT este o componentă importantă a indicatorului ROCE), Comisia observă că marja EBIT a DB Cargo este planificată să atingă [...] % până la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026, în timp ce marja entităților comparabile a fost, în medie, de 2 % în perioada 2021-2023 pentru activități comparabile (și de 5 % dacă se iau în considerare numai entitățile comparabile care nu desfășoară activități de transport SWL). Prin urmare, se preconizează că DB Cargo va obține rezultate similare cu cele ale entităților sale comparabile actuale sau superioare acestora.

(508) În ceea ce privește indicatorii de solvabilitate, se preconizează că DB Cargo va menține o poziție pozitivă și în creștere a capitalului propriu pe toată durata punerii în aplicare a planului său de restructurare, iar rata capitalului propriu (capitaluri proprii/active totale) va crește constant până la sfârșitul perioadei de restructurare ([...] % în decembrie 2026) și ulterior (până la [...] % în decembrie 2030). De asemenea, se preconizează că capacitatea de acoperire a dobânzilor (EBIT/cheltuieli cu dobânzile) a DB Cargo va evolua pozitiv pe durata planului de restructurare și va atinge un nivel cu mult peste 1x până la sfârșitul anului 2026 (și peste 1,5x până în decembrie 2030).

(509) Ca alternativă la scenariul de referință al proiecțiilor financiare, Comisia consideră că scenariul pesimist definit în planul de restructurare, este, de asemenea, adecvat și credibil în măsura în care presupune o serie de evoluții negative posibile care ar afecta parametrii determinanți ai performanței beneficiarului, cum ar fi posibile întârzieri în realizarea măsurilor din planul de restructurare al DB Cargo, pierderi semnificative de volume sau o concurență intensă în ceea ce privește prețurile. Prin urmare, Comisia observă că scenariul pesimist ia în considerare în mod eficace variațiile plauzibile ale factorilor determinanți ai veniturilor și costurilor care ar putea afecta, în mod individual sau colectiv, viabilitatea DB Cargo. Comisia observă, de asemenea, că factorii care afectează negativ veniturile și costurile în scenariul pesimist sunt considerați a avea loc simultan.

(510) Într-un astfel de scenariu pesimist, rezultatele DB Cargo sunt afectate, dar rămân pozitive și durabile, prin urmare nu compromit restabilirea viabilității beneficiarului. Într-adevăr, venitul net preconizat în scenariul pesimist după acoperirea tuturor cheltuielilor de funcționare, inclusiv a dobânzilor și a cheltuielilor de amortizare, continuă să fie pozitiv până la sfârșitul perioadei de restructurare în 2026 și ulterior, la fel ca în scenariul de referință. În plus, deși în scenariul pesimist, marja EBIT a DB Cargo s-ar situa la [...] EUR (adică o marjă de [...] % din venituri) în 2026, aceasta ar crește până la aproape [...] EUR (adică o marjă de aproximativ [...] % din venituri) în anii următori.

(511) În mod similar, se preconizează că nivelul ROCE al DB Cargo în scenariul pesimist va scădea la [...] % comparativ cu [...] % în scenariul de referință, dar că va crește la [...] % până în 2030 (comparativ cu nivelul de [...] % în scenariul de referință). Acest lucru confirmă faptul că, în scenariul pesimist, restabilirea viabilității pe termen lung a DB Cargo rămâne solidă, în pofida tuturor ipotezelor nefavorabile pe care le include scenariul respectiv.

(512) Acest lucru este confirmat și de evoluția preconizată a ROA a DB Cargo, care, în scenariul pesimist, se va situa la aproape [...] % la sfârșitul perioadei de restructurare (comparativ cu [...] % în scenariul de referință) și va crește la 2,5 % până în 2030 (comparativ cu [...] % în scenariul de referință).

(513) În ceea ce privește indicatorii de solvabilitate, în scenariul pesimist se preconizează, de asemenea, că DB Cargo va menține o poziție pozitivă și în creștere a capitalului propriu pe toată durata punerii în aplicare a planului său de restructurare. La fel ca în scenariul de referință, rata capitalului propriu (capitaluri proprii/active totale) a DB Cargo va crește constant până la sfârșitul perioadei de restructurare și ulterior (până la [...] %). În mod similar, se preconizează că capacitatea de acoperire a dobânzilor (EBIT/cheltuieli cu dobânzile) a DB Cargo în scenariul pesimist va evolua pozitiv pe durata planului de restructurare și va atinge un nivel de aproape 1x până la sfârșitul anului 2026 (și peste 1x până în decembrie 2030).

(514) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că planul de restructurare propus, atât în scenariul de referință, cât și în scenariul pesimist, este fezabil, coerent și cuprinzător și este capabil să restabilească viabilitatea pe termen lung a DB Cargo într-un interval de timp rezonabil.

5.4.3. *Efectele pozitive ale ajutorului asupra dezvoltării activităților sau regiunilor economice depășesc efectele negative în ceea ce privește denaturările concurenței și efectele negative asupra schimburilor comerciale*

(515) Pentru a se evalua dacă ajutorul nu afectează în mod nejustificat condițiile de concurență și condițiile schimburilor comerciale, trebuie examinate necesitatea, caracterul adecvat și proporționalitatea ajutorului și trebuie asigurată transparența. De asemenea, este necesar să se examineze efectele ajutorului asupra concurenței și a schimburilor comerciale și să se evalueze efectele pozitive ale ajutorului pentru dezvoltarea activităților și regiunilor economice vizate a fi sprijinite prin intermediul ajutorului, precum și alte efecte pozitive ale ajutorului respectiv în raport cu efectele negative ale acestuia pe piața internă.

5.4.3.1. Necesitatea ajutorului și efectul stimulativ

(516) Conform punctului 53 din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre care intenționează să acorde un ajutor de restructurare trebuie să furnizeze o comparație cu un scenariu alternativ credibil care nu implică ajutor de stat, care să demonstreze că dezvoltarea activităților sau a regiunilor economice vizate de ajutor, menționată în secțiunea 3.1.1 din Orientările privind salvarea și restructurarea, nu va fi realizată sau ar fi realizată într-o mai mică măsură. De asemenea, pentru a demonstra că ajutorul de restructurare are un efect stimulativ, statele membre trebuie să demonstreze că, în absența ajutorului, beneficiarul ar fi fost restructurat, vândut sau lichidat într-un mod care nu ar fi permis realizarea obiectivului urmărit de a se evita disfuncționalitățile pieței sau dificultățile sociale (punctul 59 din Orientările privind salvarea și restructurarea).

(517) În scenariul alternativ în care DB AG nu ar fi reziliat PLTA, dar ar fi acordat și, ulterior, ar fi continuat să acorde ajutorul de restructurare care să remedieze situația capitalului propriu negativ, DB Cargo ar fi atras o posibilă neîncredere din partea clienților sau a furnizorilor, ceea ce ar fi obligat-o în prima etapă să își reducă brusc pierderile din exploatare în segmentele de activitate în care acestea sunt mai mari, în special SWL. DB Cargo ar fi înregistrat în curând pierderi importante, ceea ce i-ar fi determinat insolvența de facto.

(518) În plus, întrucât singurul acționar al DB Cargo este, din punct de vedere istoric, DB AG (a se vedea considerentul 13), ar fi nerealist ca un alt acționar majoritar să fi fost sau să fie în continuare atras pe termen scurt să furnizeze capital pentru a acoperi pierderile DB Cargo. Prin urmare, DB AG trebuia să evite încetarea sau reducerea semnificativă a activității de către beneficiar. Într-un scenariu contrafactual în absența ajutorului, DB Cargo ar fi riscat și ar risca în continuare încetarea furnizării de servicii importante de transport terestru în segmentul SWL din Germania, pe care, prin dimensiune și natură, concurenții nu puteau și nu pot să îl reproducă cu ușurință și în timp util.

(519) Prin urmare, este demonstrat faptul că ajutorul de restructurare a avut și are în continuare un efect determinant de stimulare a punerii în aplicare a tuturor măsurilor de restructurare avute în vedere pentru a restabili viabilitatea pe termen lung, prevenind în același timp riscul ca beneficiarul să înceteze sau să își reducă în mod semnificativ operațiunile de transport terestru în cadrul activităților SWL sau în alte segmente de transport feroviar de marfă care contribuie în mod esențial la dezvoltarea economică durabilă a transportului de mărfuri în cadrul pieței interne.

5.4.3.2. Caracterul adecvat

(520) Ajutorul de restructurare nu va fi considerat compatibil cu piața internă dacă alte măsuri care denaturează mai puțin concurența permit îndeplinirea aceluiași obiectiv; ajutorul trebuie să fie remunerat în mod corespunzător, iar instrumentele alese trebuie să fie adecvate pentru problemele legate de solvabilitate sau de lichidități pe care sunt menite să le remedieze ([171]).

(521) Ajutorul de restructurare ia forma unui transfer al pierderilor de la DB Cargo la DB AG. Acest transfer al pierderilor are un efect pozitiv asupra solvabilității DB Cargo, deoarece împiedică poziția capitalului propriu al DB Cargo să fie afectată negativ de pierderile generate. Comisia observă că transferul pierderilor nu furnizează în mod direct lichidități pentru DB Cargo, în conformitate cu faptul că DB Cargo nu avea nicio problemă de lichiditate atunci când a devenit o întreprindere aflată în dificultate.

([171]) Punctul 38 litera (c) și punctele 54 și 58 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(522) În ceea ce privește aspectul de consolidare a solvabilității al ajutorului, astfel cum se explică în considerentul 442, în absența ajutorului, capitalul propriu al DB Cargo ar fi trebuit să absoarbă pierderile și, prin urmare, ar fi devenit negativ în 2022. O poziție negativă a capitalului propriu, ceea ce înseamnă că pasivele unei societăți îi depășesc activele, ar reprezenta o problemă gravă de solvabilitate, care a fost evitată între 2022 și 2024 prin acordarea ajutorului.

(523) În ceea ce privește chestiunea unei remunerații adecvate pentru instrumente, Comisia observă că pierderile sunt imputate automat, în temeiul PLTA, societății-mamă DB AG a DB Cargo. DB AG nu primește nicio remunerație pozitivă netă directă pentru transferul pierderilor. Cu toate acestea, DB Cargo este deținută integral de DB AG, prin urmare DB AG, în calitate de acționar unic al DB Cargo, va beneficia pe deplin de pe urma oricărui avantaj care decurge din restabilirea viabilității pe termen lung a DB Cargo.

(524) În acest context, evaluarea anticipează profituri financiare viitoare rezonabile din partea DB Cargo, care se preconizează că vor proteja interesele strategice mai ample ale DB AG, cum ar fi menținerea unei filiale esențiale precum DB Cargo, în special prin deservirea unor industrii precum siderurgia, industria auto și industria chimică, care generează o parte substanțială din veniturile anuale de 4,5 miliarde EUR ale DB Cargo. Prin urmare, asigurând continuarea funcționării acesteia prin intermediul ajutorului, Germania menține poziționarea strategică pe termen lung a DB Cargo. Evaluarea previziunilor din scenariul de referință anticipează în mod rezonabil randamente financiare cumulate ale DB Cargo pentru următorii cinci până la zece ani aliniate la remunerația preconizată pe parcursul perioadei de restructurare și ulterior. Cu toate acestea, sub nivelul pe care l-ar putea deține un investitor în economia de piață aflat într-o situație similară și care a suportat pierderile recente înregistrate începând cu 2022, rentabilitatea rămâne rezonabilă și adecvată, în special începând cu ultimul an al perioadei de restructurare și ulterior. În acest sens, Comisia a calculat rata internă de rentabilitate economică (RIRE) pe care DB AG ar putea să o aștepte în urma succesului planului de restructurare. Comisia utilizează abordarea descrisă în considerentele 378 și 379. Totuși, în loc să utilizeze ca bază planurile intermediare, Comisia utilizează proiecțiile din scenariul de referință al planului de restructurare. Pe baza acestui calcul, DB AG s-ar putea aștepta la o RIRE de aproximativ [...] %. Această RIRE s-ar încadra în intervalul de randament al celor mai recente obligațiuni emise de Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), care în prezent se situează între [...] % și [...] % ([173]). Prin urmare, remunerația este în mare măsură în concordanță cu costurile de finanțare ale DB AG.

(525) În acest context, instrumentul de ajutor preconizat va aborda și va remedia situația degradată a solvabilității, remunerând în același timp în mod suficient DB AG, prin urmare și statul german, a cărui participație în cadrul beneficiarului va fi crescut ca valoare.

(526) Rezultă că instrumentul de ajutor de restructurare este adecvat.

5.4.3.3. Proporționalitatea ajutorului și repartizarea sarcinilor

(527) Conform punctului 38 litera (e) din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare nu trebuie să depășească nivelul minim necesar pentru realizarea obiectivului urmărit prin respectivul ajutor. Cuantumul și intensitatea ajutoarelor de restructurare trebuie să se limiteze la minimul strict necesar pentru a se putea efectua restructurarea în funcție de resursele financiare existente ale beneficiarului, ale acționarilor acestuia sau ale grupului de întreprinderi din care face parte acesta (punctul 61 din Orientările privind salvarea și restructurarea). În special, trebuie să se asigure un nivel suficient al contribuției proprii la costurile aferente restructurării, precum și al repartizării sarcinilor, în cazul în care sprijinul de stat este acordat sub o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii. Evaluarea acestor cerințe va ține seama de orice ajutor pentru salvare acordat anterior.

([172]) Obligațiuni cu numerele internaționale de identificare a valorilor mobiliare (ISIN):
— XS2624017070;
— XS2689049059;
— XS2755487076;
— XS2808189760.

([173]) Conform datelor de pe site-ul https://www.boerse-frankfurt.de/en, accesat ultima dată la 27 noiembrie 2024.

5.4.3.3.1. Contribuția proprie

(528) Contribuția proprie a beneficiarului la costurile aferente restructurării din resursele proprii ale societății DB Cargo, ale acționarilor sau creditorilor – sau ale noilor investitori – ai acesteia trebuie să fie reală și efectivă și, în mod normal, ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectul asupra solvabilității sau a poziției lichidității beneficiarului. Conform punctului 63 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia trebuie să evalueze dacă diferitele surse ale contribuției proprii sunt reale și nu implică niciun fel de ajutor. Conform punctului 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia consideră, în mod normal, o contribuție proprie ca fiind adecvată în cazul în care cuantumul acesteia este de cel puțin 50 % din costurile de restructurare.

(529) În primul rând, ca o considerație preliminară pentru evaluarea proporționalității, trebuie remarcat faptul că valoarea ajutorului de restructurare care sprijină costurile planului de restructurare este plafonată de facto, prin concepție, la valoarea pierderilor nete înregistrate în perioada de restructurare până la 31 decembrie 2024. Ulterior, orice pierdere netă suferită de DB Cargo – astfel cum se preconizează în 2025 – ar trebui, în absența rezilierii PLTA cu DB AG, să fie înregistrată în contul de profit și pierdere și în bilanțul DB Cargo. În plus, contribuția proprie a acționarului DB Cargo include capitalul de tip mezanin (împrumuturi convertibile subordonate în valoare de 842 de milioane EUR) care ar putea fi convertit și ar putea sprijini poziția capitalului propriu și solvabilitatea DB Cargo, dacă este necesar, într-un mod similar sprijinului pe care l-a acordat ajutorul de restructurare și pe care îl acordă până în 2024 inclusiv.

(530) Într-adevăr, orice problemă de solvabilitate după rezilierea PLTA și efectele întârziate ale acestuia până când se așteaptă profituri este abordată prin disponibilitatea liniilor de finanțare cu care contribuie DB AG și, în special, prin capitalul de tip mezanin (împrumuturi subordonate în valoare de 842 de milioane EUR), care reprezintă cea mai mare sumă unică a contribuției proprii. În ceea ce privește solvabilitatea DB Cargo, capitalul de tip mezanin ar juca un rol similar cu PLTA de consolidare a poziției capitalului propriu al DB Cargo, având în vedere subordonarea sa și, prin urmare, clasificarea garanției ca fiind apropiată de capitalul propriu.

(531) În ceea ce privește punctul 63 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia trebuie să verifice dacă diferitele surse de finanțare a contribuției proprii la costurile planului de restructurare descrise în secțiunea 4.1.5.3.2.2 nu implică ajutor și sunt reale, cu alte cuvinte dacă este suficient de probabil să se materializeze în cursul punerii în aplicare a planului, excluzând profiturile. În ceea ce privește neimplicarea vreunui ajutor în contribuția proprie a beneficiarului, cu excepția cesionărilor de active și a factoringului, cea mai mare parte a acesteia este alcătuită din instrumente financiare sau sprijin pus la dispoziție de DB AG pentru DB Cargo prin intermediul resurselor de stat, este necesar ca aceasta să fie strict structurată și furnizată în condițiile pieței.

5.4.3.3.1.1. Capital de tip mezanin (împrumuturi convertibile subordonate în valoare de 842 de milioane EUR) și linii de credit (325 de milioane EUR și 434 de milioane EUR)

(532) Comisia consideră că DB AG a respectat acest principiu al condițiilor de piață prin atribuirea, în primul rând, pe baza caracteristicilor financiare intrinseci ale DB Cargo, a unui rating intern măsurabil, verificabil și bazat pe piață și, în al doilea rând, prin evaluarea comparativă a instrumentelor financiare pe care le furnizează DB Cargo pe baza datelor provenite de la instrumente de renume de stabilire a prețurilor de piață precum LSEG Data & Analytics ([174]), asigurându-se astfel că ratele dobânzii aplicate diferitelor instrumente reflectă riscul asociat ratingului DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, fostă Refinitiv, este un furnizor mondial americano-britanic de date și infrastructură privind piețele financiare. Societatea a fost înființată în 2018 ca filială a Thomson Reuters, care a vândut apoi o participație de 55 % către Blackstone Group LP în august 2018. În octombrie 2019, Blackstone și Thomson Reuters au anunțat vânzarea societății către London Stock Exchange Group (LSEG). LSEG Data & Analytics este considerată extrem de fiabilă în ceea ce privește datele referitoare la piețele financiare datorită reputației sale îndelungate, acoperirii globale cuprinzătoare și acurateței. Aceasta furnizează date exacte și în timp real pentru diferite clase de active și este integrată în principalele sisteme financiare. LSEG Data & Analytics indică faptul că respectă standarde stricte de reglementare, asigurând transparența și conformitatea. Afilierea sa la LSEG i-a consolidat și mai mult credibilitatea. Instituțiile financiare, analiștii și autoritățile de reglementare se bazează pe instrumentele sale solide de date și analiză, LSEG Data & Analytics devenind astfel o piatră de temelie a sectorului financiar.

(533) În ceea ce privește finanțarea întreprinderilor, ratingurile de credit servesc drept instrument esențial pentru evaluarea riscului de credit al unei firme și, în consecință, a costului datoriei acesteia. Conform teoriei echilibrului în structura capitalului, întreprinderile compară beneficiile datoriei (scuturile fiscale) cu costurile (riscul de faliment și costurile cu dobânzile). Întrucât societăți precum DB Cargo se confruntă cu presiuni financiare, reflectate în ratinguri de credit mai mici, costul îndatorării crește din cauza riscului crescut de nerambursare.

(534) În acest sens, Comisia consideră că faptul că DB AG evaluează la nivel intern bonitatea DB Cargo utilizând principii consacrate de finanțe corporative aliniate la cele utilizate de agenții de rating de credit precum S&P ([175]) reprezintă o bază solidă pentru determinarea ratingului de credit intern al DB Cargo, deoarece, în cazul marilor corporații, procesul de rating de credit intern reflectă, de regulă, metodologiile agențiilor externe, dar este adaptat pentru a prezenta mai bine perspectivele strategice și operaționale ale societății. În consecință, Comisia consideră că procesul de rating intern al DB AG asigură faptul că contribuția DB AG este structurată cu respectarea standardelor de reglementare aplicabile și în conformitate cu principiile pieței care stau la baza stabilirii primelor de risc adecvate și a ratelor dobânzii la instrumente financiare cum sunt împrumuturile subordonate, finanțarea de tip mezanin și liniile de credit furnizate de DB AG societății DB Cargo drept contribuție proprie a beneficiarului la costurile de finanțare aferente planului de restructurare al DB Cargo.

(535) În plus, Comisia recunoaște că indicatorii financiari precum „acoperirea recuperării” (adică fluxul de numerar operațional după impozitare împărțit la datoria netă), „datoria netă/EBITDA” ([176]) și „EBITDA/acoperirea dobânzilor” ([177]), pe care DB AG îi utilizează ca referințe pentru a-și clasifica filialele, printre care și DB Cargo, în diferite clase de credit și de rating pe baza indicatorilor financiari, sunt fundamentali în evaluările riscului de credit și sunt recunoscuți pe scară largă în teoria finanțelor corporative ([178]) pentru evaluarea sustenabilității datoriei, a lichidității și a performanței operaționale a unei firme și, ca atare, sunt utilizați în mod regulat de analiștii piețelor financiare care evaluează bonitatea întreprinderilor.

(536) În ceea ce privește DB Cargo, Comisia consideră că decizia DB AG, în urma analizării performanțelor și previziunilor financiare ale DB Cargo (de exemplu, EBITDA preconizată pentru 2024), de a reduce ratingul intern al DB Cargo de la „[...]” la „[...]”, în special pe baza deteriorării solidității financiare a DB Cargo în perioada 2021-2023, este o abordare prudentă care contribuie la stabilirea unor rate mai realiste și mai adecvate ale dobânzii aplicabile instrumentelor financiare relevante furnizate de DB AG în favoarea DB Cargo.

(537) Retrogradarea la „[...]” indică faptul că DB Cargo se încadrează în categoria obligațiunilor cu risc ridicat (obligațiuni speculative), care este adesea asociată cu societățile aflate în dificultate, a căror probabilitate de nerambursare este cuantificată prin utilizarea unor modele de risc de credit precum Altman Z-Score și modelul Merton ([179]), care reflectă utilizarea de către DB AG a indicatorilor financiari și a condițiilor de piață în procesul său de rating de credit intern.

(538) Prin urmare, Comisia consideră că ratingul de credit intern al DB Cargo de „[...]” reflectă în mod adecvat înrăutățirea bonității sale ca urmare a deteriorării preconizate a EBITDA în 2024, determinată de provocările din industrie și de dificultățile operaționale, ceea ce îi slăbește capacitatea de a genera suficient profit din exploatare pentru a-și îndeplini obligațiile în materie de datorii, în special având în vedere caracteristica sa de utilizare intensivă a capitalului, fiind o societate de logistică.

([175]) Cum ar fi probabilitățile istorice de nerambursare publicate de S&P.

([176]) Raportul datorie netă/EBITDA măsoară gradul de îndatorare al unei firme, indicând numărul de ani de care ar avea nevoie pentru a-și rambursa datoria dacă atât datoria, cât și EBITDA ar rămâne constante. Ca bună practică, un raport de peste 3 este adesea considerat un semn al unui risc de credit ridicat, iar în cazul DB Cargo, un raport ridicat între datoria netă și EBITDA a contribuit probabil la scăderea ratingului său.

([177]) Raportul EBITDA/capacitatea de acoperire a dobânzilor măsoară capacitatea firmei de a-și onora obligațiile de datorie, valorile mai ridicate reflectând o mai mare stabilitate financiară.

([178]) Conform practicilor moderne în domeniul finanțelor corporative, un model cuprinzător de rating de credit intern evaluează atât factori cantitativi (indicatorii financiari), cât și factori calitativi (perspectivele de afaceri, calitatea managementului, riscul aferent industriei).

([179]) Altman Z-Score este un model financiar utilizat pentru a prevedea probabilitatea falimentului unei societăți. Acesta combină mai mulți indicatori financiari într-un punctaj unic, punctajele mai mari indicând un risc de insolvență mai scăzut. Modelul Merton estimează riscul de credit al unei societăți calculând probabilitatea de nerambursare pe baza valorii activelor firmei în raport cu pasivele sale, utilizând teoria de evaluare a opțiunii.

(539) Acest rating, care include un risc de credit mai ridicat în comparație cu filialele mai bine cotate, afectează în mod direct ratele dobânzii percepute pentru finanțarea prin îndatorare, deoarece, conform teoremei Modigliani-Miller ([180]), în prezența unor dificultăți financiare, datoria devine din ce în ce mai costisitoare, reflectând primei de risc de credit majorată. Prin urmare, Comisia consideră că ratele dobânzii aplicate de DB AG capitalului de tip mezanin al DB Cargo (denumit și împrumuturi convertibile subordonate) în valoare de 842 de milioane EUR și celor două linii de credit în valoare de 325 de milioane EUR și 434 de milioane EUR reflectă această primă de risc, respectând principiile acceptate pe scară largă ale finanțelor corporative privind rentabilitatea ajustată în funcție risc, și țin seama în mod corespunzător de ratingul „[...]" al DB Cargo, prin urmare asigură faptul că condițiile împrumutului sunt competitive cu obligațiunile cu randament ridicat similare de pe piață.

(540) După evaluarea elementelor componente și a majorărilor ratelor dobânzii în cauză și a justificării financiare a acestora, este, de asemenea, oportun în practică să se evalueze nivelul ratelor care rezultă din aplicarea dispozițiilor respectivelor acorduri de finanțare pentru capitalul de tip mezanin (sau împrumuturile subordonate) și pentru cele două linii de credit puse la dispoziția DB Cargo.

(541) În acest sens, întrucât DB Cargo nu împrumută de la instituții financiare sau bănci externe, nu există o dobândă de piață observabilă percepută pentru împrumuturile sale care să fie disponibilă ca valoare de referință pentru comparație. Nu este posibil nici să se identifice un operator de transport feroviar de marfă – sau un altfel de operator – care împrumută în condiții de piață, care să fie suficient de asemănător în ceea ce privește profilul operațional și financiar și care să permită să se formuleze concluzii valabile cu privire la costurile îndatorării DB Cargo în cazul în care aceasta ar obține finanțare de pe piețe sau de la instituții financiare. În această situație, Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont prevede criterii pentru determinarea unui indicator al ratei pieței monetare ([181]).

(542) Indicatorul adecvat care rezultă din Comunicarea privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont ar fi, prin urmare, un împrumut acordat de o societate-mamă unei filiale precum DB Cargo, cu un rating slab și fără împrumuturi externe. În caz de neîndeplinire a obligațiilor de plată, societatea-mamă/creditorul ar avea în continuare dreptul de a solicita despăgubiri din activele negrevate de sarcini ale filialei. Activele imobilizate ale DB Cargo se ridică la [...] miliarde EUR în bilanțul său, cu mult peste valoarea totală de 1,7 miliarde EUR a instrumentelor financiare pe care DB AG le furnizează pentru a sprijini costurile planului de restructurare al DB Cargo. Prin urmare, creditorul nu ar trebui să înregistreze pierderi sau pierderile ar trebui să fie reduse în cazul în care DB Cargo nu și-ar îndeplini obligațiile de plată. (Indicatorul pentru) rata dobânzii rezultată percepută de societatea-mamă/creditor ar fi [...] și [...] astfel cum se prevede în Comunicarea privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont. Rata anuală a dobânzii de [...] % pe care DB AG o percepe de la DB Cargo pentru cele două linii de credit, care sunt împrumuturile cu cel mai mare rang din contribuția proprie, se situează în intervalul ratelor indicatorului: cu mult peste primul indicator și aproape de cel de al doilea. Finanțările mai riscante din punctul de vedere al rangului de prioritate, cum este capitalul de tip mezanin ([182]) (sau împrumuturile convertibile subordonate), atrag rate ale dobânzii mult mai mari, în conformitate cu metodologia obiectivă și bazată pe piață prevăzută în contractele de credit încheiate cu DB AG, până la [...] % în prezent.

(543) În plus, Comisia a colectat date financiare din baza de date *S&P Capital IQ* ([183]) pentru evaluarea comparativă a ratelor dobânzii pe care DB Cargo trebuie să le plătească pentru liniile de credit și pentru capitalul de tip mezanin. În acest sens, Comisia a colectat date privind randamentele obligațiunilor corporative pentru societățile nefinanciare cu un profil de risc similar cu DB Cargo, și anume societățile cu ratingul „[...]" și „[...]". Figura 9 descrie curbele randamentului obligațiunilor corporative pentru astfel de societăți. Pentru un anumit grup de risc, curba oferă o estimare relevantă a randamentului la care piața stabilește în prezent prețul datoriei pentru emitenții respectivi. Comisia utilizează randamentele obligațiunilor ca indicator de referință, întrucât randamentul unei obligațiuni este rentabilitatea pe care un investitor o realizează cu privire la o obligațiune, ceea ce oferă o bună indicație a costului total al împrumuturilor pentru o societate.

([180]) Teoria Modigliani-Miller sugerează că, pe o piață perfectă, ratingurile de credit, dificultățile și riscurile de faliment nu afectează valoarea unei întreprinderi, deoarece structura capitalului este irelevantă. Totuși, în realitate, acești factori contează pentru că piețele nu sunt perfecte. Prin urmare, ratingurile de credit și riscurile de faliment influențează întotdeauna costurile îndatorării/cheltuielile cu dobânzile, percepția investitorilor și stabilitatea financiară a întreprinderilor aflate în dificultate, ceea ce face ca deciziile privind structura capitalului să fie esențiale în scenarii reale.

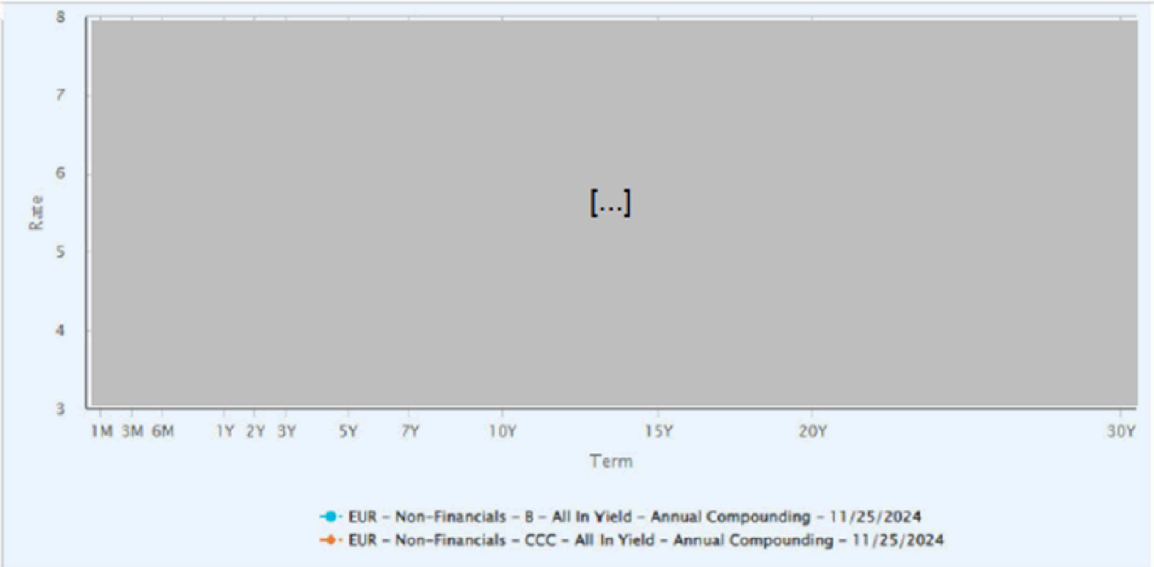
([181]) JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

([182]) Finanțarea de tip mezanin are, de regulă, o rată a dobânzii mai mare din cauza poziției sale sub nivelul datoriei cu rang prioritar în structura capitalului, în concordanță cu teoria ordinii de prioritate (*pecking order*) a finanțelor corporative. Această teorie afirmă că întreprinderile preferă să mobilizeze capital în ordinea cea mai puțin costisitoare, finanțarea de tip mezanin reprezentând o opțiune între capital propriu și datorie cu rang prioritar. În cazul particular al DB Cargo și spre deosebire de alte cazuri de finanțare de tip mezanin, împrumutul de tip mezanin al DB AG nu permite suspendarea plății dobânzii sau amânarea datei rambursării, ceea ce conduce la o dobândă mai mică decât în cazul finanțării directe prin capitaluri proprii, care nu are nici scadență, nici obligația de a plăti dobânzi.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Figura 9

Curba randamentului obligațiunilor corporative pentru diferite scadențe și ratinguri



Sursa: baza de date S&P Capital IQ, accesată la 26 noiembrie 2024

(544) Comisia observă că, pentru liniile de credit temporare, a se vedea considerentul 257 literele (f) și (b), rata aplicabilă a dobânzii se calculează pentru tragerea individuală. Utilizând exemplul perioadei de șase luni pentru care, în conformitate cu metodologia privind dobânzile descrisă în contracte, ratele dobânzii se ridică în prezent la [...] % pe an, Comisia observă că piața a stabilit în prezent prețul datoriei cu o scadență de șase luni la [...] % pentru societățile cu rating „[...]”, respectiv la [...] % pentru societățile cu rating „[...]”. Dobânda DB Cargo s-ar încadra între aceste două limite, fiind mai aproape de limita superioară. Prin urmare, rata dobânzii pare să fie în conformitate cu așteptările pieței.

(545) În ceea ce privește împrumuturile convertibile subordonate, a se vedea considerentele 257 literele (a)-(e), Comisia observă că împrumuturile respective au scadențe cuprinse între aproximativ cinci ani și aproximativ șapte ani, cu o rată a dobânzii aplicabilă de [...] % pe an în prezent. În momentul de față, piața a stabilit un preț al datoriei cu o scadență de cinci ani de [...] % pentru societățile cu rating „[...]” și de [...] % pentru societățile cu rating „[...]”. În plus, pentru obligațiunile cu o scadență de șapte ani, randamentul este stabilit în prezent la [...] % pentru societățile cu rating „[...]”, respectiv la [...] % pentru societățile cu rating „[...]”. Aceasta înseamnă că DB Cargo plătește o primă considerabilă pentru caracterul mai riscant al împrumuturilor convertibile subordonate în comparație cu randamentul obligațiunilor curente. Prin urmare, nici în ceea ce privește împrumuturile convertibile subordonate, analiza comparativă nu arată că finanțarea ar fi furnizată de DB AG în condiții vădit avantajoase pentru DB Cargo.

(546) Rezultă că condițiile în care finanțarea prin capital de tip mezanin și linii de credit este pusă la dispoziția DB Cargo ca surse de contribuție proprie sunt în conformitate cu și, de fapt, peste indicatorii și valorile de referință ale ratelor pieței, prin urmare nu implică ajutor.

5.4.3.3.1.2. Încasări din cesionări de active ([460-560] milioane EUR)

(547) Cesionările de active ale DB Cargo în valoare de [460-560] milioane EUR care trebuie să aibă loc în cursul perioadei de restructurare exclud achizițiile intragrup, prin urmare se poate considera că nu implică resurse de stat. În plus, cazurile disponibile de vânzări deja efectuate către operatori privați și principiile care reglementează vânzările planificate indică o abordare bazată pe piață a selectării cumpărătorului, care protejează interesele DB Cargo (a se vedea secțiunea 4.1.5), pe care Germania și DB Cargo ar trebui să o urmeze în cazul cesionărilor și al vânzărilor de active angajate.

(548) Totuși, punctul 63 din Orientările privind salvarea și restructurarea exclude așteptările privind profituri viitoare din domeniul de aplicare al contribuțiilor efective. Contribuția proprie reală și efectivă din partea DB Cargo identificată de Germania include încasările de [460-560] milioane EUR preconizate din vânzările de active sau participații care trebuie să aibă loc [...]. Acest cuantum total al încasărilor nu este încă suficient de sigur. Într-un alt caz anterior de ajutor compatibil acordat unui concurent din sectorul transportului feroviar de marfă, Comisia a considerat că un angajament de a cesiona active sau participații în cursul planului de restructurare, pe lângă finanțarea din partea societății-mamă, reprezenta o sursă valabilă de contribuție proprie efectivă, chiar dacă nu era pus în aplicare integral sau lipseau cumpărătorii angajați ([184]).

(549) Cu toate acestea, Comisia va exclude, în mod prudent, din evaluarea proporționalității ajutorului de restructurare acordat DB Cargo valoarea veniturilor preconizate din cesionări sau vânzări de active care nu sunt încă semnate și a celor pentru care nu există cumpărători suficient de angajați identificați și/sau prețul de vânzare este o simplă estimare. Prin urmare, costurile relevante planificate a fi suportate pentru aceeași sumă vor trebui să fie finanțate din profitul din exploatare preconizat a fi obținut din exploatarea normală.

(550) Din descrierea situației actuale oferită de autoritățile germane rezultă că veniturile preconizate a fi obținute din cesionări sau vânzări de active care sunt semnate și din cele pentru care există oferte ferme din partea unor cumpărători identificați se ridică la [...] EUR din valoarea totală preconizată a vânzărilor de [460-560] milioane EUR (considerentul 325). Aceste prime venituri deja plătite sau iminente pentru DB Cargo ar trebui considerate contribuții reale și efective din partea beneficiarului.

5.4.3.3.1.3. Factoringul creanțelor HSBC ([100-140] milioane EUR)

(551) Factoringul creanțelor în valoare de [100-140] milioane EUR este agreată de [...], o bancă privată selectată în urma unei proceduri de licitație cu cea mai bună ofertă fermă [considerentul 257 literele (c) și (f)]. Factoringul creanțelor reduce și va reduce costurile pentru DB Cargo și îi va îmbunătăți capitalul circulant și fluxurile de lichidități. Ca urmare a furnizării de resurse care nu se află sub controlul statului german, factoringul de către [...] este o sursă de contribuție proprie efectivă și care nu implică ajutor.

5.4.3.3.1.4. Transferul și acoperirea salariilor personalului și a plăților compensatorii ([100-140] milioane EUR)

(552) Costurile legate de reducerea numărului de membri ai personalului DB Cargo ca urmare a planului de restructurare vor fi acoperite prin contribuția DB JobService Gmbh [considerentul 257 literele (c) și (f)]. Reducerea și redistribuirea în cadrul grupului DB au fost convenite de organismele interne competente pentru un număr exact de angajați, astfel încât implicarea DB JobService Gmbh este sigură, definită și cuantificată cu precizie. Această contribuție rezultă din aplicarea unor norme și politici corporative prestabilite ale DB AG. Decizia DB Cargo de a utiliza serviciul respectiv este o decizie autonomă în cadrul grupului, care este puțin probabil să se datoreze implicării sau intervenției statului în calitatea sa de acționar al DB AG.

(553) În plus, rolul DB JobService Gmbh în calitate de furnizor intern de servicii este similar cu cel al agențiilor de plasare pe piața forței de muncă pentru redistribuirea personalului disponibilizat. Caracterul intragrup al domeniului de aplicare, al furnizării și al valorii serviciului furnizat nu împiedică să se considere că serviciul este furnizat în condițiile pieței, așa cum ar fi cazul unui grup privat de dimensiuni și cu activități similare. Rezultă că această sursă de contribuție nu implică ajutor și este reală și efectivă.

5.4.3.3.1.5. Concluzie

(554) Se poate considera că resursele furnizate de beneficiar și de acționarul acestuia și de banca de factoring nu implică ajutor de stat. Contribuțiile propuse de Germania se ridică efectiv la 2 291 de milioane EUR și depășesc valoarea estimată de 1 914 milioane EUR a ajutorului de restructurare, reprezentând astfel 54 % din finanțarea necesară pentru costurile planului. Ajutorul este plafonat la un maxim al pierderilor înregistrate în 2022 și 2023 și al celor planificate pentru 2024, astfel încât să rămână proporțional dacă pierderile efective înregistrate la 31 decembrie 2024, încă transferate în baza aplicării PLTA, ar rămâne sub valoarea contribuției proprii din partea DB Cargo.

([184]) Decizia C(2004) 3955 final din 2 martie 2005, considerentele 82-87 și 186-187.

(555) Totuși, aceste contribuții trebuie să fie și reale și efective, ceea ce nu este valabil pentru întreaga valoare de [460-560] milioane EUR a încasărilor preconizate a fi obținute din cesionări de participații sau vânzări de active în cursul perioadei de restructurare. Chiar și în ipoteza extrem de prudentă potrivit căreia nu ar exista încasări din vânzările și cesionările pe care DB Cargo trebuie să le efectueze în perioada de restructurare și pentru care nu există încă cumpărători suficient de angajați, contribuția proprie efectivă la costuri din celelalte surse de finanțare fără ajutor garantată în prezent s-ar ridica totuși la 50 % din total.

(556) Prin urmare, este îndeplinită cerința prevăzută la punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea, conform căreia contribuția proprie din partea beneficiarului va fi, în mod normal, adecvată în cazul în care cuantumul acesteia este de 50 % din costurile de restructurare și este semnificativă.

5.4.3.3.2. Repartizarea sarcinilor

(557) În conformitate cu punctele 65-67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, sprijinul de stat acordat într-o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii poate avea ca efect protejarea acționarilor și a creditorilor subordonați de consecințele alegerii lor de a investi în beneficiar, generând astfel un hazard moral și subminând disciplina pieței. Prin urmare, ajutorul pentru acoperirea pierderilor ar trebui să se acorde numai în condiții care implică o repartizare adecvată a sarcinilor între investitorii existenți, iar statul ar trebui să intervină după ce pierderile au fost integral contabilizate și atribuite acționarilor existenți și titularilor de creanțe subordonați existenți.

(558) Repartizarea adecvată a sarcinilor va însemna, în mod normal, că acționarii preexistenți și, dacă este cazul, creditorii subordonați trebuie să suporte în totalitate pierderile. Creditorii subordonați ar trebui să contribuie la absorbția pierderilor, fie prin conversia în capitaluri proprii, fie prin reducerea valorii contabile a principalului instrumentelor relevante. Prin urmare, statul nu ar trebui să intervină decât după ce pierderile au fost integral contabilizate și atribuite acționarilor existenți și titularilor de creanțe subordonate existenți. În orice caz, ieșirile de numerar de la beneficiar către deținătorii de acțiuni sau de creanțe subordonate ar trebui să fie evitate în timpul perioadei de restructurare în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere juridic, cu excepția cazului în care i-ar afecta în mod disproporționat pe cei care au injectat noi capitaluri proprii (punctul 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea).

(559) În plus, punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevede că orice ajutor de stat care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii ar trebui acordat în condiții care să asigure statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, având în vedere cuantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor.

(560) În cazul de față, ajutorul de restructurare nu stimulează hazardul moral sau asumarea de riscuri excesive în beneficiul acționarilor sau al creditorilor beneficiarului. Într-adevăr, nu există creditori subordonați care să fi finanțat DB Cargo, întrucât întreaga finanțare a DB Cargo a fost furnizată între societăți direct de la departamentul de trezorerie al DB AG. În acest context, pierderile DB Cargo pe care PLTA le-a împiedicat să apară au fost și vor fi, pentru anul 2024, absorbite în fapt de acționarul unic DB AG prin transferarea acestor pierderi în cadrul punerii în aplicare a PLTA începând cu 31 decembrie 2022. Prin urmare, nu există pierderi înregistrate rămase care să fie absorbite de DB AG sau atribuite acesteia. Din punct de vedere contabil, pierderile nu au fost înregistrate și nici absorbite; totuși, ele au fost deja sprijinite în fapt de acționarul unic al DB Cargo. Având în vedere producerea concomitentă a transferului de pierderi, a ajutorului pentru restructurare și a întreruperii PLTA începând cu 31 decembrie 2024, care împiedică transferul automat al profiturilor DB Cargo către DB AG, un astfel de ajutor pentru sporirea capitalului propriu este conform cu punctul 66 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(561) Ajutorul de restructurare respectă, de asemenea, punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, deoarece, atunci când se iau în considerare îmbunătățirile aduse capitalului propriu pe care le generează ajutorul prin prevenirea erodării pierderilor nete, Germania, acționar unic al DB Cargo prin intermediul DB AG, va beneficia pe deplin de toate beneficiile potențiale ale acționarilor care decurg din avantajele așteptate în urma punerii în aplicare a planului de restructurare și din restabilirea viabilității pe termen lung a DB Cargo. Acest lucru este valabil indiferent dacă viitoarele avantaje se acumulează sub formă de dividende viitoare sau sub formă de venit net reținut care mărește capitalul propriu și valoarea participației indirecte a statului pe care transferurile de pierderi au crescut-o din 2022 și o vor crește în continuare pentru 2024. Rezultă că, prin intermediul DB AG, condițiile intervenției statului acordă Germaniei o cotă rezonabilă din creșterile viitoare de valoare ale DB Cargo.

5.4.3.3.3. Concluzie

(562) În consecință, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare este proporțional și implică o repartizare adecvată a sarcinilor.

5.4.3.4. Principiul „pentru prima și ultima dată” și limitarea denaturărilor concurenței

(563) Pentru a se asigura că efectele negative ale ajutorului sunt limitate, astfel încât să se evite efectele nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale și să se asigure că bilanțul general este pozitiv ([185]), atunci când se acordă ajutoare întreprinderilor aflate în dificultate trebuie să se respecte principiul „pentru prima și ultima dată”, conform căruia ajutoarele respective sunt limitate la o perioadă de zece ani.

(564) Comisia autorizează ajutorul de restructurare în sprijinul unei singure operațiuni de restructurare și cu condiția ca, dacă este cazul, să fi trecut mai mult de zece ani de la acordarea unui alt ajutor de restructurare sau de la încheierea sau oprirea planului de restructurare ([186]). Comisia permite excepții de la această regulă atunci când ajutorul de restructurare este acordat ulterior ajutorului pentru salvare în cadrul unei singure operațiuni de restructurare ([187]).

5.4.3.4.1.1. Principiul „pentru prima și ultima dată”

(565) Ajutorul de restructurare sprijină o singură operațiune de restructurare a beneficiarului. Autoritățile germane au confirmat că beneficiarul nu a beneficiat în trecut de niciun ajutor pentru salvare sau ajutor de restructurare și de niciun sprijin temporar pentru restructurare și nu aparține unui grup mai mare de întreprinderi care ar fi putut primi un astfel de ajutor. Evaluarea de către Comisie a situației financiare anterioare a DB Cargo, precum și evidențele Comisiei privind ajutoarele de salvare sau de restructurare anterioare și sprijinul temporar pentru restructurare confirmă această declarație. Prin urmare, ajutorul de restructurare respectă principiul „prima și ultima dată”.

(566) Conform punctului 74 din Orientările privind salvarea și restructurarea, principiul „prima și ultima dată” se extinde la grup, în sensul că, în cazul în care un grup de întreprinderi a primit un ajutor pentru salvare, un ajutor de restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare, Comisia nu va autoriza, în mod normal, niciun nou ajutor pentru salvare sau de restructurare pentru grup ca atare sau pentru vreo entitate care face parte din grup, cu excepția cazului în care au trecut 10 ani de la acordarea ajutorului sau de la încheierea perioadei de restructurare sau de la oprirea punerii în aplicare a planului de restructurare, luându-se în considerare evenimentul cel mai recent. În plus, statele membre trebuie să demonstreze că, în cazul în care o entitate care aparține unui grup de întreprinderi a primit un ajutor pentru salvare, un ajutor de restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare, însă grupul în ansamblu, precum și celelalte entități ale grupului rămân eligibile pentru ajutor pentru salvare sau restructurare, niciun ajutor nu va fi transferat de la grup sau alte entități din grup către beneficiarul anterior al ajutorului.

(567) În ceea ce privește grupul DB, autoritățile germane au confirmat că societatea-mamă a beneficiarului și societățile-soră ale acestuia nu au beneficiat în trecut de niciun ajutor pentru salvare, ajutor de restructurare sau sprijin temporar pentru restructurare. Evidențele Comisiei privind ajutoarele de salvare sau de restructurare anterioare și privind sprijinul temporar pentru restructurare confirmă această declarație. Prin urmare, ajutorul pentru salvare respectă principiul „prima și ultima dată”.

5.4.3.4.1.2. Limitarea denaturărilor concurenței

(568) Conform punctului 76 și următoarele din Orientările privind salvarea și restructurarea, atunci când se acordă un ajutor de restructurare, trebuie să se ia măsuri de limitare a denaturărilor concurenței, astfel încât efectele negative asupra condițiilor comerciale să fie reduse cât mai mult posibil, iar efectele pozitive să le depășească pe cele negative. Astfel cum se explică la punctele 87-93 din Orientările privind salvarea și restructurarea, măsurile în materie de concurență ar trebui să fie calibrate și stabilite proporțional cu efectele de denaturare ale ajutorului. În special, factorii relevanți sunt dimensiunea și natura ajutorului și condițiile și circumstanțele în care acesta este acordat, gradul de contribuție proprie și repartizarea sarcinilor, precum și dimensiunea și importanța relativă a DB Cargo pe piață și caracteristicile pieței în cauză. Măsurile de limitare a denaturărilor concurenței nu ar trebui să compromită perspectivele de restabilire a viabilității și nici nu ar trebui să fie în detrimentul consumatorilor și al concurenței.

([185]) Punctul 38 litera (f) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
([186]) Punctele 70 și 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
([187]) Punctul 72 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(569) În cele din urmă, punctul 122 din Orientările privind salvarea și restructurarea reamintește că beneficiarul trebuie să pună în aplicare integral planul de restructurare și să respecte orice altă obligație prevăzută în decizia Comisiei de autorizare a ajutorului. Astfel cum se prevede în detaliu în secțiunea 4.1.5, Germania se angajează ca DB Cargo să pună în aplicare următoarele măsuri de limitare a denaturărilor concurenței, care se vor aplica [...]: (i) o vânzare de participații (descrisă în secțiunea 4.1.5.1.2), (ii) interzicerea publicității pentru ajutorul de stat primit (a se vedea considerentul 301), (iii) o interdicție privind achizițiile (a se vedea secțiunea 4.1.5.1.1), (iv) un angajament de externalizare a anumitor volume de producție (a se vedea secțiunea 4.1.5.2), (v) un angajament de a limita volumele de producție ale DB Cargo (a se vedea secțiunea 4.1.5.3) și (vi) o vânzare de locomotive (a se vedea secțiunea 4.1.5.4). Prin urmare, DB Cargo ar trebui să pună în aplicare măsurile în cauză din proprie inițiativă, cu diligență și în timp util.

(570) Evaluarea calibrării adecvate a acestor măsuri trebuie să țină seama de impactul asupra concurenței al ajutorului de restructurare acordat DB Cargo, având în vedere gradul de contribuție proprie și de repartizare a sarcinilor atins în cazul de față. În ceea ce privește contribuția proprie, natura și valoarea diferitelor surse și instrumente susțin concluzia că ajutorul este proporțional, demonstrând în același timp încrederea acționarului actual în continuarea operațiunilor DB Cargo, sub rezerva restructurării sale. În plus, se asigură o repartizare adecvată a sarcinilor, deoarece acționarul existent a absorbit pierderile DB Cargo (inclusiv prin măsura de ajutor), DB Cargo nu are datorii subordonate, iar statul are dreptul, prin intermediul DB AG, să primească o parte rezonabilă din câștigurile viitoare din valoarea DB Cargo.

(571) În ceea ce privește dimensiunea și natura ajutorului (punctul 88 din Orientările privind salvarea și restructurarea), Comisia observă că pierderile transferate în temeiul PLTA începând din 2022 totalizează aproximativ 1 914 milioane EUR (a se vedea Table). Chiar dacă sunt considerabile în total, reprezentând [...] din veniturile anuale preconizate ale DB Cargo în 2024 (a se vedea tabelul 21 din considerentul 282), atunci când se compară pierderile transferate anual separat cu veniturile anuale din anul respectiv (tabelul 21 din considerentul 282) sau cu activele totale (tabelul 22), importanța acestora scade: [...] % din venituri în 2022, [...] % în 2023 și [...] % în 2024, respectiv [...] % din totalul activelor în 2022, [...] % în 2023 și [...] % în 2024. Luând în considerare, de asemenea, ponderea transportului feroviar de marfă pe piața totală a transportului de marfă din Germania (tabelul 31) sau chiar dimensiunea pieței transportului feroviar de marfă din Germania, estimată ca generând venituri de aproximativ 6,3 miliarde EUR în 2022 și în creștere comparativ cu 2021 (astfel cum se arată în Figura 10), valoarea ajutorului nu pare excesivă.

Figura 10

Evoluția veniturilor pe piața feroviară germană în miliarde EUR (transportul feroviar de marfă este colorat cu gri/în partea superioară a coloanelor)

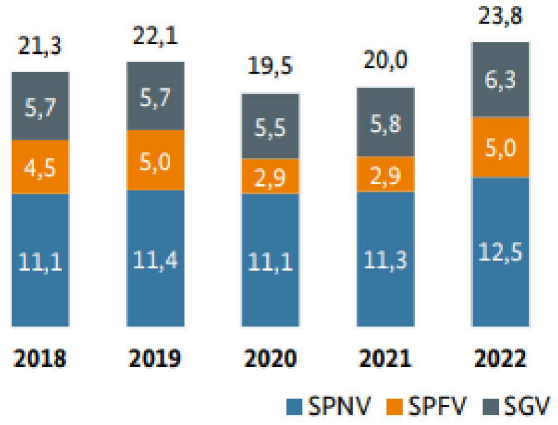


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Sursa: Agenția Federală pentru Rețele [Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), site accesat ultima dată la 10 octombrie 2024]

(572) Comisia observă că DB Cargo furnizează aproximativ 8,5 % din serviciile de transport de marfă furnizate în Germania (2022, relativ stabile, cu proporții similare de aproximativ 10 % sau mai puțin în anii precedenți). În ceea ce privește activitatea economică mai restrânsă a transportului feroviar de marfă, cota sa de piață în Germania pentru toate segmentele (transport cu vagoane izolate, transport combinat rutier-feroviar și transport cu trenuri complete) luate împreună este mai semnificativă, de aproximativ 43 % în 2022. Totuși, cota DB Cargo pentru activitatea de transport feroviar de marfă a scăzut continuu, iar alți furnizori de servicii au câștigat cote mai mari (considerentul 26). În plus, atunci când se ia în considerare un domeniu geografic mai larg al activităților de transport feroviar de marfă pe piața internă, DB Cargo furnizează servicii de transport de marfă într-o serie de alte state membre, deținând cote de piață cuprinse între [...] % și [...] % în țările respective. Cu toate acestea, astfel cum se arată în Figura 2, DB Cargo deține în total o cotă de piață de aproximativ 22 %, care a scăzut constant în ultimii ani, diminuând poziția DB Cargo pe piață. De asemenea, pe lângă Germania, DB Cargo atinge cote de piață semnificative doar în alte două state membre, și anume [...] [a se vedea considerentele 26 și 27, Table 2, Table 2 și tabelul 12]. Atunci când se iau în considerare diferitele segmente de activitate (SWL, transportul combinat rutier-feroviar și transportul cu trenuri complete), DB Cargo deține aproape o poziție de monopol pe piața SWL din Germania, deținând în același timp cote de piață semnificative cuprinse între [...] % și [...] % în segmentul de transport cu trenuri complete și în cel de transport combinat (a se vedea tabelul 3). De fapt, potrivit unui raport al Agenției Federale pentru Rețele, DB Cargo deținea doar 39,3 % din piața totală relativ diversificată a transportului feroviar de marfă din Germania în 2023, incluzând și segmentul SWL, în care majoritatea furnizorilor foarte numeroși de transport feroviar de marfă nu sunt activi (tabelul 3).

Figura 11

Piața transportului feroviar de marfă din Germania în 2023

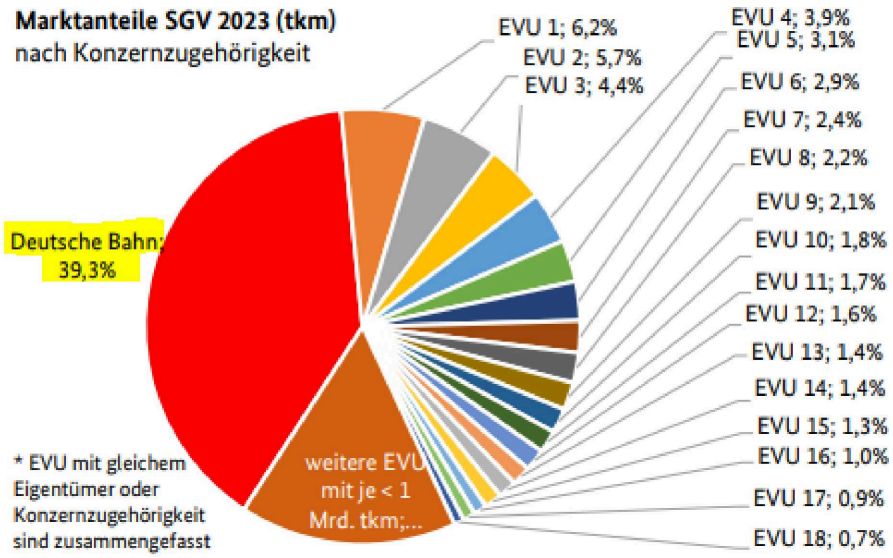


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Sursa: *Agenția Federală pentru Rețele [Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), site accesat ultima dată la 10 octombrie 2024]*

(573) Ținând seama de dimensiunea și natura ajutorului, de gradul de contribuție proprie și de repartizarea sarcinilor, precum și de poziția pe piață a DB Cargo (a se vedea considerentele 570-572), Comisia va evalua caracterul adecvat al măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței propuse de Germania.

5.4.3.4.1.2.1. Măsuri structurale

Vânzarea de participații

(574) Vânzarea participațiilor descrise în considerentul 305 și următoarele se referă la cesionarea de interese comerciale în condiții de continuitate a activității în cadrul unor întreprinderi viabile. În special, cesionările din [...] se referă la cesionarea filialelor controlate indirect de DB Cargo (a se vedea considerentul 324). Potrivit elementelor de probă prezentate de Germania, societățile respective au înregistrat profit în trecut (a se vedea Table 30) și, prin urmare, ieșirea grupului DB Cargo ar deschide imediat noi oportunități pentru concurenți, după cum o demonstrează interesul manifestat deja de potențiali (a se vedea considerentul 325). Comisia observă că cesionările vizează nu numai Germania ([...]), ci și [...], unde grupul DB Cargo deține o cotă de piață semnificativă.

(575) În plus, cesionarea a mai mult de [...] se referă, din punct de vedere istoric, la întreprinderi care înregistrează profit, astfel cum se arată în Table .

(576) În ceea ce privește cesionările [...], este în desfășurare un proces de diligență necesară [a se vedea considerentul 325 litera (c)], prin urmare, interesul față de activele respective arată oportunitățile potențiale pentru concurenții grupului DB Cargo. De asemenea, această cesionare se referă la întreprinderi viabile, deși [...] a înregistrat pierderi în 2023.

(577) În plus, în cazul în care angajamentul nu va fi pus în aplicare pe deplin până la 31 decembrie 2026, Comisiei îi va reveni sarcina să evalueze dacă alternativele instituite au o dimensiune și un impact comparabile.

Vânzarea de locomotive

(578) Pe lângă vânzarea de participații, DB Cargo intenționează, astfel cum se arată în considerentul 318, să cesioneze și un număr semnificativ de locomotive. Această vânzare vizează cel mult [...] locomotive, ceea ce reprezintă un număr considerabil.

(579) În acest sens, cesionarea locomotivelor reduce capacitatea DB Cargo și posibilitatea sa de a furniza servicii de transport de marfă, prin urmare are un impact negativ asupra competitivității societății. În plus, locomotivele vor fi vândute concurenților, ceea ce va crește competitivitatea acestora în comparație cu DB Cargo. În cele din urmă, Comisia observă, de asemenea, că locomotivele în cauză sunt utilizate în segmentul de transport cu trenuri complete și cel de transport combinat, cele două segmente în care DB Cargo se confruntă cu o concurență mai intensă.

(580) Punerea în aplicare planificată și introducerea treptată a acestei măsuri, conform angajamentului Germaniei, nu subminează o evaluare pozitivă a eficacității acesteia. În special, sunt prevăzute garanții conform cărora DB Cargo nu este obligată să piardă mai mult de [...] % din valoarea de piață a locomotivelor din cauza obligației sale de a le vinde în termenul prevăzut până în 2026. O vânzare forțată sub valoarea de piață ar reduce în mod nejustificat, la rândul său, resursele proprii ale DB Cargo disponibile și care ar fi valoroase, în special în scenariul pesimist descris. În plus, în cazul în care vânzările de locomotive nu vor fi puse în aplicare pe deplin până atunci, Comisiei îi va reveni sarcina de a evalua dacă alternativele instituite au o dimensiune și un impact comparabile.

5.4.3.4.1.2.2. Măsuri comportamentale

Limitarea volumelor de producție

(581) Astfel cum se arată în considerentul 317, DB Cargo nu va depăși anumite volume de producție. Comisia observă că acest angajament până la sfârșitul perioadei de restructurare, la 31 decembrie 2026, are ca efect o scădere a volumelor de producție cu aproximativ [...] % comparativ cu producția de servicii furnizate de DB Cargo în 2022. Această reducere a producției în zona geografică în care DB Cargo are cea mai intensă activitate este semnificativă în termeni absoluți și, *a fortiori*, și în termeni relativi. Într-adevăr, DB Cargo preconizează o piață în creștere în următorii ani (a se vedea considerentul 279). În scenariul în care se preconizează creșterea cererii pe piață, plafonul de volum al DB Cargo va reduce, de asemenea, într-o măsură mai mare prezența pe piață a DB Cargo decât în condițiile stagnării sau scăderii cererii. Este probabil ca o astfel de reducere a volumelor să producă efecte întârziate după sfârșitul perioadei de restructurare, sporind sau accelerând reducerea anuală observată și periodică a cotei DB Cargo din totalul serviciilor de transport feroviar de marfă furnizate în Germania.

Externalizarea unor volume de producție

(582) Pe lângă limitarea volumului, DB Cargo va și externaliza o parte din producție către operatori terți (a se vedea considerentul 314). Deși această măsură în sine nu afectează prezența pe piață a DB Cargo în termeni nominali, deoarece producția ar fi externalizată numai cu condiția ca DB Cargo să dețină în continuare contractele cu clienții, ea va oferi totuși concurenților oportunități de a-și extinde activitatea actuală și va spori concurența în viitor. Acest lucru se datorează faptului că externalizarea va avea un efect negativ asupra gradului de utilizare a capacității de producție a DB Cargo, în cazul în care capacitatea nu este redusă. În plus, pe lângă veniturile suplimentare obținute din serviciile furnizate, pot apărea oportunități pentru concurenții care prestează servicii în baza contractelor de externalizare atunci când clienții sunt mulțumiți de serviciile furnizate.

Interzicerea publicității și a achizițiilor

(583) În plus, creșterea activității DB Cargo va fi împiedicată și de interdicția de achiziționare, care impune societății să se abțină de la achiziționarea de acțiuni în orice întreprindere în cursul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru este necesar pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a DB Cargo (considerentul 302). Germania nu a prezentat nicio achiziție planificată care să îndeplinească condiția de a fi indispensabilă în această etapă. Orice achiziție considerată de Germania ca fiind indispensabilă pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a DB Cargo în viitor va trebui notificată Comisiei și motivată în mod corespunzător, fără a fi pusă în aplicare până când Comisia confirmă că achiziția este necesară pentru a sprijini viabilitatea pe termen lung a DB Cargo.

(584) Având în vedere că DB Cargo își va reduce producția, va externaliza servicii și va fi și mai limitată în ceea ce privește creșterea prin achiziții externe de concurenți sau de furnizori de produse sau servicii complementare celor proprii până la sfârșitul planului de restructurare, măsurile în materie de concurență asigură faptul că DB Cargo nu își va recâștiga cota de piață prin achiziții, nu își va asuma riscuri inutile și își va concentra resursele asupra finalizării restructurării sale. Prin urmare, spre deosebire de concurenții săi, DB Cargo va fi împiedicată să se extindă prin achiziții, demers care ar fi posibil în mod indirect prin ajutorul de restructurare.

(585) În cele din urmă, DB Cargo se va abține, de asemenea, de la a face publicitate sprijinului de stat ca avantaj concurențial atunci când va comercializa produse și servicii (considerentul 301).

(586) Prin urmare, Comisia consideră că măsurile de limitare a denaturărilor concurenței propuse de Germania sunt adecvate pentru reducerea efectelor negative ale ajutorului de restructurare.

5.4.3.5. Ajutor acordat DB Cargo sau filialelor sale în cursul perioadei de restructurare

(587) Conform punctelor 127-130 din Orientările privind salvarea și restructurarea, acordarea oricărui alt ajutor în timpul perioadei de restructurare, inclusiv în conformitate cu o schemă care a fost deja autorizată, poate să influențeze evaluarea de către Comisie a amplorii necesare a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței. Comisia trebuie să ia în considerare acest ajutor atunci când evaluează ajutorul de restructurare și trebuie să se asigure că acest alt ajutor nu eludează cerințele prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.

(588) Germania a indicat ajutorul care este acordat sau planificat să fie acordat beneficiarului în cursul perioadei de restructurare, informând că DB Cargo primește sau se preconizează că va primi ajutor până la sfârșitul perioadei de restructurare în cadrul a 29 de scheme în vigoare începând din 2019, cu aplicabilitate generală în sectorul feroviar sau specifice transportului feroviar de marfă, din 12 state membre, și anume Franța, Italia, Austria, Țările de Jos, Suedia, Belgia, Cehia, Germania, Polonia, Ungaria, Spania și Danemarca. Sumele reale sau preconizate sunt: 337,7 milioane EUR (2023), 340 de milioane EUR (2024), 502,9 milioane EUR (2025) și 502,5 milioane EUR (2026).

(589) Comisia consideră că ajutorul individual acordat sau planificat a fi acordat de cele 12 state membre în favoarea beneficiarului se referă în special la reducerea costurilor energiei sau a taxelor de acces la calea ferată sau la sprijinul pentru transportul feroviar de marfă care este disponibil în general pentru alți furnizori de servicii de transport de marfă, cu excepția transportului rutier. Un astfel de ajutor individual nu constituie de drept sau de fapt un ajutor ad-hoc. Având în vedere proiectarea și contextul istoric al instrumentului de ajutor pentru restructurare sub forma unui PLTA, precum și cronologia și diversitatea geografică a schemelor respective, nu reiese că ajutoarele individuale în cauză acordate sau avute în vedere de atât de multe state membre diferite au ca obiect sau ca efect eludarea cerințelor prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea, în special prin reducerea artificială a cuantumului ajutorului de restructurare care sprijină planul. Prin urmare, în împrejurările cazului de față, nu este adecvat să se considere că sunt oportune măsuri suplimentare de reducere a denaturărilor concurenței în statele membre în cauză.

(590) Astfel cum se menționează în secțiunea 5.4.2.1, decarbonizarea transportului de mărfuri este de o importanță capitală pentru Pactul verde al Uniunii, iar serviciile pe care DB Cargo le furnizează au dezavantaje intrinseci în materie de costuri în comparație cu cele ale transportului rutier cu camioane. Cele 29 de scheme în cauză abordează parțial aceste dezavantaje în materie de costuri și sunt, în principiu, disponibile pentru operatorii de transport feroviar de marfă care îndeplinesc condițiile de eligibilitate necesare. În acest sens, DB Cargo va menține o poziție solidă a capitalului propriu pe tot parcursul planului de restructurare și, cu condiția ca planul să fie pus în aplicare în mod corespunzător și în timp util, Comisia nu ridică nicio obiecție ca DB Cargo să beneficieze în continuare de schemele în cauză, fără a aduce atingere respectării condițiilor relevante prevăzute în acestea, aspect a cărui evaluare va reveni în sarcina statelor membre în cauză.

(591) Comisia solicită Germaniei, potrivit punctului 130 din Orientările privind salvarea și restructurarea, să informeze cu privire la orice ajutor viitor care va fi acordat beneficiarului în cursul perioadei de restructurare, inclusiv la ajutorul acordat în conformitate cu o schemă aprobată, în plus față de ajutorul individual cu privire la care Germania a informat Comisia, astfel cum se menționează în considerentul 588.

5.4.3.6. Transparența

(592) Conform punctului 38 litera (g) din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și la toate informațiile pertinente cu privire la ajutorul acordat. Aceasta înseamnă că Germania trebuie să respecte dispozițiile referitoare la transparență prevăzute la punctul 96 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Comisia observă că Germania se angajează să respecte aceste obligații. Informațiile relevante vor fi puse la dispoziție pe următorul site:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Comisia consideră că este necesar ca Germania să prezinte rapoarte periodice privind punerea în aplicare a planului de restructurare, o dată la șase luni, de la data adoptării prezentei decizii până la încheierea perioadei de restructurare. Aceste rapoarte vor specifica, în special, datele și cuantumurile plății efective a finanțării angajate fie sub formă de ajutor de restructurare, fie sub formă de contribuții proprii, orice ajutor viitor planificat a fi acordat beneficiarului sau filialelor acestuia, inclusiv în cadrul unor scheme aprobate, stadiul punerii în aplicare a măsurilor de reducere a denaturărilor concurenței, orice abatere de la traiectoria financiară sau operațională din planul de restructurare, limitarea costurilor și reducerile de costuri, veniturile obținute prin măsurile de restructurare și, după caz, măsurile corective avute în vedere sau adoptate de Germania, de DB AG sau de beneficiar în limitele competențelor lor respective. Obligația Germaniei de a prezenta astfel de rapoarte este prevăzută la articolul 4 din prezenta decizie.

(594) În plus, Comisia reamintește Germaniei obligația sa de a prezenta Comisiei rapoarte anuale, în conformitate cu punctul 131 din Orientările privind salvarea și restructurarea, și de a raporta orice ajutor acordat DB Cargo sau filialelor sale în cadrul pieței interne în cursul perioadei de restructurare, inclusiv ajutorul acordat în conformitate cu o schemă aprobată, potrivit punctului 129 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

5.4.4. *Compararea efectelor pozitive și negative*

(595) Printr-o măsură de ajutor de stat concepută cu atenție trebuie să se garanteze că bilanțul general al efectelor măsurii este pozitiv și că se evită modificarea în mod nefavorabil a condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(596) În Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia a stabilit criteriile pe baza cărora evaluează compatibilitatea ajutorului de restructurare cu piața internă, asigurându-se că dezvoltarea activității economice în cauză nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Astfel cum se explică în subsecțiunile 5.4.3.1, 5.4.3.2 și 5.4.3.3, ajutorul de restructurare are un efect stimulativ și este necesar, adecvat și proporțional. În plus, există suficiente garanții pentru a limita denaturările concurenței, printre care transparența (subsecțiunile 5.4.3.4 și 5.4.3.6) și măsuri adecvate în materie de concurență care reduc efectele negative ale ajutorului de restructurare (subsecțiunea 5.4.3.4).

(597) În consecință, impactul pozitiv al ajutorului de restructurare asupra dezvoltării activității economice în cauză depășește posibilele efecte negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, acestea nefiind, așadar, modificate în mod nefavorabil într-o măsură care contravine interesului comun.

6. **CONCLUZIE**

(598) Comisia consideră că Germania a pus în aplicare în mod ilegal ajutorul în cauză, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Cu toate acestea, având în vedere constatările de mai sus, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare îndeplinește condițiile de compatibilitate cu piața internă prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea, cu condiția ca DB Cargo să pună în aplicare integral măsurile prevăzute în planul de restructurare și/sau angajamentele asumate de Germania. Ajutorul facilitează dezvoltarea unei activități economice și nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Prin urmare, ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Măsurile care constau în furnizarea de servicii intragrup Deutsche Bahn către DB Cargo AG, acordarea de finanțare prin împrumut de către Trezoreria Deutsche Bahn către DB Cargo AG, acoperirea parțială a remunerației funcționarilor publici angajați de DB Cargo AG și transferul pierderilor anuale ale DB Cargo AG până la 31 decembrie 2021 în temeiul acordului privind transferul profitului și al pierderilor, încheiat între Deutsche Bahn AG și DB Cargo AG la 25 octombrie 2012 și prelungit, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”).

Articolul 2

(1) Transferul pierderilor anuale ale DB Cargo AG către Deutsche Bahn AG pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2022 și 31 decembrie 2024, în temeiul acordului privind transferul profitului și al pierderilor încheiat între Deutsche Bahn AG și DB Cargo AG la 25 octombrie 2012 și prelungit, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutorul a fost acordat cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(2) Ajutorul menționat la alineatul (1) este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 3 din prezenta decizie și a obligațiilor prevăzute la articolul 4 din prezenta decizie.

Articolul 3

Germania se asigură că DB Cargo AG sau Deutsche Bahn AG, după caz, în termenele prevăzute în planul de restructurare sau, după caz, cel târziu până la sfârșitul perioadei de restructurare, la 31 decembrie 2026, pune în aplicare integral măsurile incluse în planul de restructurare al DB Cargo AG, precum și măsurile conexe de limitare a denaturărilor concurenței.

Articolul 4

Germania informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile avute în vedere sau adoptate pentru a se conforma acesteia.

Ulterior, Germania prezintă Comisiei rapoarte periodice privind punerea în aplicare a planului de restructurare, o dată la șase luni, până la sfârșitul perioadei de restructurare, la 31 decembrie 2026. Aceste rapoarte ar trebui să specifice, în special, datele plății efective a finanțării angajate drept contribuție proprie a beneficiarului, orice ajutor viitor planificat a fi acordat DB Cargo AG sau filialelor sale, inclusiv în cadrul unor scheme aprobate, stadiul de avansare în ceea ce privește îndeplinirea condițiilor prevăzute în prezenta decizie, orice abatere de la traiectoria financiară sau operațională din planul de restructurare, limitarea costurilor și reducerile de costuri, creșterea veniturilor obținute prin măsurile de restructurare operațională, precum și măsurile corective avute în vedere sau adoptate de Germania sau, după caz, de DB Cargo AG sau de Deutsche Bahn AG.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 29 noiembrie 2024.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședintă executivă