2025/1167

30.6.2025

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1167

z 29. novembra 2024

o štátnej pomoci SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), ktorú poskytlo Nemecko v prospech spoločnosti DB Cargo

[oznámené pod číslom C(2024) 8610]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na rozhodnutie, ktorým Komisia rozhodla o začatí konania stanoveného v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o opatrenia určené vo veci SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([2]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Dňa 19. apríla 2018 bola Komisii doručená sťažnosť týkajúca sa údajnej štátnej pomoci poskytnutej spoločnosti DB Cargo Aktiengesellschaft (ďalej len „DB Cargo“) ([3]).

(2) Listom z 31. januára 2022 (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) Komisia po rôznych podaniach sťažovateľa a Nemecka, ktoré sú v uvedenom liste opísané, najmä po tom, ako 20. septembra 2018 postúpila sťažnosť s prvou žiadosťou o informácie, informovala Nemecko, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti so štyrmi opatreniami udelenými v prospech spoločnosti DB Cargo.

(3) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* 19. augusta 2022 ([4]). Komisia vyzvala nemecké orgány a zainteresované strany, aby do jedného mesiaca predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania.

(4) Nemecké orgány predložili Komisii svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listom z 21. apríla 2022. Okrem toho Nemecko zaslalo ďalšie pripomienky a informácie 17. mája, 8. júna, 25. júla, 28. augusta, 26. septembra a 23. októbra 2023. V roku 2024 Nemecko podalo dodatočné informácie 13. marca, 10. júna a 1. júla.

([1]) Rozhodnutie Komisie C(2022) 639 final z 31. januára 2022 vo veci SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Nemecko, Údajné opatrenia štátnej pomoci v prospech DB Cargo.
([2]) Ú. v. EÚ C 316, 19.8.2022, s. 20.
([3]) Totožnosť sťažovateľa je dôverná.
([4]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(5) Dňa 19. septembra 2022 Komisia dostala pripomienky od Európskeho združenia železničnej nákladnej dopravy (ERFA), európskej organizácie zastupujúcej záujmy súkromných a nezávislých železničných nákladných spoločností, a od sťažovateľa. Dňa 18. novembra 2022 Komisia zaslala pripomienky zainteresovaných strán nemeckým orgánom a vyzvala ich, aby predložili svoje pripomienky, pričom tak urobili listom z 18. januára 2023.

(6) Komisia požiadala Nemecko o ďalšie informácie a vysvetlenia listom z 26. júla 2022, na ktorý Nemecko odpovedalo listom z 26. septembra 2022. Komisia požiadala Nemecko o dodatočné informácie listami z 1. augusta a 27. septembra 2023 (na ktoré Nemecko odpovedalo listami z 31. októbra a 9. novembra 2023). Komisia predložila žiadosti aj listami z 15. mája 2024, 5. septembra 2024 a 17. novembra 2024, na ktoré Nemecko odpovedalo listami z 10. júna, 5. a 27. septembra, 1. a 21., 22., 23. a 25. novembra 2024.

(7) Útvary Komisie sa stretli s nemeckými orgánmi aj v týchto termínoch v roku 2023: 24. februára, 19. apríla, 12. mája, 30. júna, 28. júla, 18. augusta, 29. augusta, 21. septembra, 21. novembra a 20. decembra a v nasledujúcich termínoch v roku 2024: 13. marca, 30. apríla, 13. júna, 5. júla, 11. júla, 12. a 19. septembra a 19. a 25. novembra.

(8) Listom z 21. novembra 2024 vláda Spolkovej republiky Nemecko výnimočne súhlasila s tým, že sa vzdá svojich práv, ktoré jej vyplývajú z článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia ES č. 1/1958, a prijme a notifikuje toto rozhodnutie v súlade s článkom 297 zmluvy v anglickom jazyku.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

2.1. DB Cargo: história, štruktúra a pravidlá spoločnosti

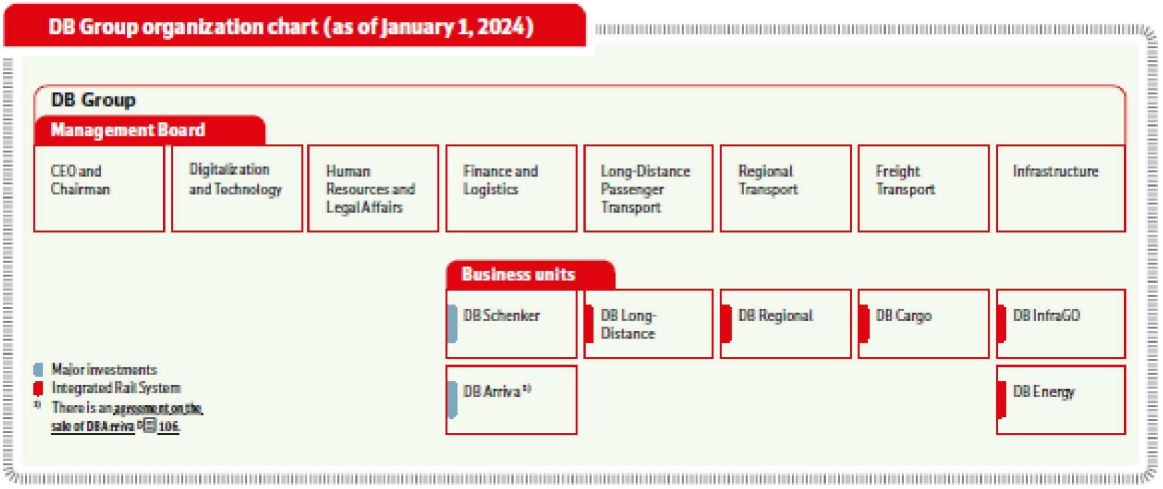
(9) DB Cargo je prevádzkovateľ železničnej nákladnej dopravy so sídlom v nemeckom Mainzi. Poskytuje služby železničnej nákladnej dopravy v 17 krajinách vrátane členských štátov. Samotná spoločnosť DB Cargo pôsobí na vnútornom trhu prostredníctvom dcérskych spoločností na domácom trhu, ako je TFG Transfracht GmbH, ako aj medzinárodných dcérskych spoločností vrátane spoločností v iných členských štátoch, ako sú DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. alebo Transfesa Logistics, S.A. (Španielsko) (všetky spolu ďalej len „skupina DB Cargo“) ([5]).

(10) DB Cargo je dcérskou spoločnosťou Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (ďalej len „DB AG“). DB AG je holdingová spoločnosť a materská spoločnosť viacerých dcérskych spoločností na domácich a medzinárodných trhoch vrátane DB Cargo (DB AG a všetky spoločnosti vo vlastníctve DB AG sa ďalej označujú ako „skupina DB“). Skupina DB pôsobí v oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej a osobnej dopravy, logistiky a doplnkových služieb v železničnej doprave. Na obrázku 1 sú zjednodušene znázornené rôzne operácie skupiny DB.

([5]) Pokiaľ ide o opatrenie 1 (pozri oddiel 39), podľa informácií poskytnutých Nemeckom je základom pre výpočet prevodu zisku alebo straty *„Ergebnis nach Steuern“* (zisk po zdanení) spoločnosti DB Cargo AG. Zisk po zdanení spoločnosti DB Cargo AG zahŕňa aj zisk po zdanení dcérskych spoločností na domácom trhu. Okrem spoločnosti DB Cargo AG sa uvažuje o týchto dcérskych spoločnostiach na domácom trhu:
- 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.

Obr. 1

Obchodná organizácia skupiny DB



Zdroj: *Integrovaná výročná správa spoločnosti Deutsche Bahn 2023.*

(11) Od svojho vzniku v roku 1994 je spoločnosť DB AG v úplnom vlastníctve nemeckého spolkového štátu (ďalej len „Bund“). Spoločnosť DB AG kontroluje okrem iných oblastí podnikania aj železničnú nákladnú dopravu skupiny DB. V priebehu rokov mala DB AG v spoločnosti, ktorá prevádzkovala železničnú nákladnú dopravu, podiel, ktorý sa pohyboval v rozpätí 92 % až 100 %; od roku 2011 DB AG vlastní 100 % spoločnosti prevádzkujúcej železničnú nákladnú dopravu. Organizácia spoločnosti a umiestnenie železničnej nákladnej dopravy v rámci štruktúry skupiny DB sa časom zmenili.

(12) V období vyšetrovania (od 1. januára 2012 v prípade opatrenia 1 a od 20. septembra 2008 v prípade opatrení 2 až 4), ako je opísané v oddiele 2.3, vykonávalo podnikanie spoločnosti DB AG v oblasti železničnej nákladnej dopravy niekoľko subjektov. Ak nie je uvedené inak, pojem „DB Cargo“ označuje subjekt patriaci do skupiny DB a prevádzkujúci železničnú nákladnú dopravu tejto skupiny:

a) Od 1. septembra 2003 do 15. februára 2009 bol subjekt prevádzkujúci železničnú nákladnú dopravu registrovaný pod názvom spoločnosti Railion Deutschland AG.

b) Od 16. februára 2009 do 29. októbra 2012 bol subjekt prevádzkujúci železničnú nákladnú dopravu registrovaný pod názvom spoločnosti DB Schenker Rail Deutschland AG.

c) Dňa 30. októbra 2012 sa názov spoločnosti zmenil na DB Schenker Rail AG.

d) Od 1. marca 2016 sa železničná nákladná doprava prevádzkuje pod názvom spoločnosti DB Cargo.

(13) Spoločnosť DB Cargo je od roku 2016 priamou dcérskou spoločnosťou DB AG, ktorá je jej 100 % vlastníkom. Predtým, od 1. januára 2012, bola DB Cargo priamou dcérskou spoločnosťou DB Mobility Logistics AG (ďalej len „DB ML“). Do roku 2012 (od roku 2003) bola spoločnosť DB Cargo nepriamou dcérskou spoločnosťou DB ML. DB ML bola priamo v 100 % vlastníctve spoločnosti DB AG, zatiaľ čo, ako sa uvádza v odôvodnení 11, podiel v spoločnosti prevádzkujúcej železničnú nákladnú dopravu bol minimálne 92 %. Od roku 2011 teda DB Cargo v plnej miere nepriamo vlastnila spoločnosť DB AG, zatiaľ čo pred rokom 2011 mala spoločnosť DB AG v spoločnosti DB Cargo minimálne 92 % nepriamy podiel.

(14) Do 31. decembra 2015 mala spoločnosť DB ML na starosti rôzne služby poskytované skupinou DB, najmä činnosti skupiny DB v oblasti železničnej dopravy (osobnej a nákladnej). Spoločnosť DB Cargo (do 29. februára 2016 registrovaná ako DB Schenker Rail AG) bola dcérskou spoločnosťou DB ML v jej 100 % vlastníctve spolu s ďalšími dcérskymi spoločnosťami, ako boli dve dcérske spoločnosti DB Regio AG a DB Fernverkehr AG, ktoré sa zaoberajú osobnou železničnou dopravou. Dňa 26. augusta 2016 sa spoločnosť DB ML zlúčila so spoločnosťou DB AG. V dôsledku toho sa spoločnosti DB Cargo, DB Regio AG a DB Fernverkehr AG stali priamymi dcérskymi spoločnosťami DB AG. Dohoda o zlúčení bola podpísaná medzi spoločnosťami DB AG a DB ML a následne schválená príslušnými valnými zhromaždeniami oboch spoločností 15. júla 2016. Dohoda o zlúčení mala retroaktívny účinok od 1. januára 2016.

(15) Spoločnosť DB AG od svojho vzniku v roku 1994 a spoločnosť DB Cargo od roku 2009 boli založené ako *Aktiengesellschaften* (ďalej len „AG“), t. j. ako akciové spoločnosti podľa nemeckého práva obchodných spoločností. To isté platilo aj pre spoločnosť DB ML počas celej jej existencie. *Aktiengesellschaften* sa riadia najmä nemeckým zákonom o verejných akciových spoločnostiach (*Aktiengesetz* – AktG). V AG sú akcionári zastúpení na valnom zhromaždení *(Hauptversammlung)*. Valné zhromaždenie volí zástupcov akcionárov do dozornej rady *(Aufsichtsrat)*. Zástupcovia zamestnancov sú volení v súlade s nemeckým zákonom o spolurozhodovaní *(Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG). Dozorná rada volí členov predstavenstva *(Vorstand*), ktorí sú zodpovední za riadenie AG. Hoci členov predstavenstva volí dozorná rada, podľa právnych predpisov upravujúcich *Aktiengesellschaften* je predstavenstvo v *Aktiengesellschaft* nezávislé od dozornej rady, ako aj od valného zhromaždenia v tom zmysle, že valné zhromaždenie v zásade nemôže vydávať pokyny predstavenstvu ([6]).

(16) V tabuľke 1 sú zobrazené príjmy skupiny DB, ako aj skupiny DB Cargo a spoločnosti DB Cargo uvedené jednotlivo za obdobie vyšetrovania.

Tabuľka 1

Príjmy skupiny DB a spoločnosti DB Cargo v rokoch 2012 až 2023 ([7])

(v mil. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Skupina 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
Skupina 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

Zdroj: *Integrované správy skupiny DB a ročné účtovné závierky spoločnosti DB Cargo.*

(17) Pokiaľ ide o rozhodovací proces v rámci skupiny DB, v rokovacom poriadku („*Geschäftsordnung*“) predstavenstva spoločnosti DB AG sa predstavenstvu vyhradzujú rozhodnutia týkajúce sa krátkodobého, ako aj strednodobého plánovania a dlhodobých strategických cieľov. Okrem toho predstavenstvo rozhoduje aj o vydaní, zmene a zrušení usmernení skupiny. Pokiaľ ide o konkrétne individuálne opatrenia, rozhodnutia predstavenstva sa vyžadujú aj vtedy, ak sa týkajú dcérskych alebo pridružených spoločností, a to v týchto prípadoch ([8]):

a) začatie a ukončenie kľúčových oblastí činnosti, zásadné zmeny v organizácii spoločnosti a uzatváranie, zmena a zrušenie dohôd spoločnosti ([9]);

b) zakladanie spoločností; nadobudnutie, predaj a zmena podielov (vrátane konverzie a kapitálových opatrení) v hodnote 10 miliónov EUR alebo viac, s výnimkou opatrení v rámci skupiny;

c) nadobudnutie, predaj, vecné bremená a iné nakladanie s nehnuteľnosťami a inými majetkovými právami v hodnote 10 miliónov EUR alebo viac, pričom poskytovanie hypoték na pozemky je vylúčené;

d) emisia cenných papierov, prijímanie a poskytovanie úverov: nezahŕňa úvery mimo skupiny so splatnosťou kratšou ako jeden rok a poskytovanie a prijímanie úverov v rámci skupiny;

([6]) Vyplýva to z § 76 ods. 1 *Aktiengesetz*.

([7]) Údaje za skupinu DB a spoločnosť DB Cargo vychádzajú z účtovných štandardov IFRS. Individuálne príjmy spoločnosti DB Cargo sa pritom zakladajú na účtovných štandardoch stanovených v nemeckom obchodnom zákonníku *(Handelsgesetzbuch – HGB*). Preto tieto údaje nie sú úplne porovnateľné.

([8]) Zoznam individuálnych opatrení, pre ktoré sa vyžaduje súhlas predstavenstva, sa od roku 2010 nezmenil, pred uvedenou verziou však boli peňažné limity v písmenách b), c), e) a f) nižšie.

([9]) „Dohody spoločnosti“ („*Unternehmensverträge*“) sú dohody uvedené v § 291 a nasl. AktG, ktorý zahŕňa dohody o kontrole a dohody o prevode zisku.

e) prijímanie a poskytovanie záruk a zábezpek mimo bežnej obchodnej činnosti; prijímanie a poskytovanie záruk a zábezpek v rámci bežnej obchodnej činnosti v objeme 10 miliónov EUR alebo viac;

f) schválenie investičných, výdavkových, nájomných a lízingových projektov zahrnutých do plánovania spoločnosti s objemom 250 miliónov EUR alebo viac; schválenie projektov zahrnutých do plánovania spoločnosti, ktorých celková hodnota/celková predpokladaná hodnota alebo požiadavka na vlastný kapitál presahuje plánovanie o 10 miliónov EUR alebo viac; ďalšie schválenie projektov nezahrnutých do plánovania spoločnosti s objemom 10 miliónov EUR alebo viac;

g) zmeny v zložení predstavenstva, vedenia a iných vedúcich pozícií, pokiaľ patria do okruhu vedenia skupiny;

h) vymenovanie a odvolanie generálnych zástupcov spoločnosti, ako aj udelenie a odvolanie plnej moci pre spoločnosť.

(18) V súlade s rokovacím poriadkom sa rozhodnutia v predstavenstve spoločnosti DB AG prijímajú jednomyseľne. Ak sa nedosiahne konsenzus, rozhodnutie musí byť schválené dvojtretinovou väčšinou členov zúčastnených na rozhodovacom procese, aby bolo platné.

(19) Pokiaľ ide o vzťahy s dozornou radou spoločnosti DB AG, predstavenstvo spoločnosti DB AG každoročne písomne predkladá dozornej rade krátkodobý a strednodobý podnikateľský plán, ktorý zahŕňa všetky kľúčové oblasti činnosti spoločnosti.

(20) Okrem toho si niektoré individuálne opatrenia, aj keď sa týkajú dcérskych alebo pridružených spoločností, vyžadujú schválenie dozornou radou spoločnosti DB AG. Podľa katalógu obchodných transakcií, ktoré si vyžadujú takýto súhlas dozornej rady spoločnosti DB AG, medzi takéto opatrenia patria najmä tieto ([10]):

a) začatie nových významných oblastí činnosti alebo ukončenie existujúcich významných oblastí činnosti;

b) zásadné zmeny v organizácii spoločnosti a skupiny;

c) zmeny v rozdelení činnosti predstavenstva a zmeny generálnych zástupcov spoločnosti;

d) založenie, prevzatie alebo zánik spoločností a nadobudnutie a predaj podielov v spoločnostiach vrátane zmien v pomere vlastníctva akcií a príspevkov na zvýšenie kapitálu, v každom prípade s výnimkou vnútroskupinových transakcií, ak hodnota individuálnych opatrení presahuje 25 miliónov EUR;

e) opatrenia týkajúce sa spoločností a podielov v skupine, ktoré majú zásadný alebo škodlivý význam pre spoločnosť alebo skupinu alebo majú významné finančné dôsledky;

f) nadobudnutie, predaj a vecné bremená v prípade nehnuteľností a vlastníckych práv, ako aj iné nakladanie s nimi, ak hodnota individuálnych opatrení presahuje 25 miliónov EUR;

g) emisia dlhopisov alebo iných pôžičiek so splatnosťou dlhšou ako jeden rok, s výnimkou pôžičiek od dcérskych alebo pridružených spoločností;

h) prevzatie záruk a poskytnutie prísľubov dlhu a iných zábezpek mimo bežnej obchodnej činnosti, ak hodnota individuálnych opatrení presahuje 5 miliónov EUR;

i) poskytnutie úverov mimo bežnej obchodnej činnosti, ak hodnota individuálneho opatrenia presahuje 5 miliónov EUR, s výnimkou úverov dcérskym alebo pridruženým spoločnostiam;

([10]) Zoznam týchto opatrení v rôznych verziách rokovacieho poriadku platných od roku 2008 do dátumu tohto rozhodnutia sa nezmenil.

j) dohody o spolupráci, ktoré presahujú rámec bežnej obchodnej činnosti a majú pre spoločnosť zásadný význam;

k) investičné projekty, ktoré ešte neboli zahrnuté do krátkodobého a strednodobého plánovania spoločnosti, ak ich výška v individuálnych prípadoch presahuje 10 miliónov EUR.

(21) Podľa stanov spoločnosti DB AG sa dozorná rada spoločnosti DB AG skladá z 20 členov. 10 členov tvoria zástupcovia akcionárov a 10 členov zástupcovia zamestnancov. Pokiaľ ide o 10 zástupcov akcionárov, sedem z nich volí valné zhromaždenie, zatiaľ čo spolková vláda má právo priamo delegovať troch členov dozornej rady. Podľa rokovacieho poriadku dozornej rady spoločnosti DB AG sa na prijatie rozhodnutí dozornej rady vyžaduje väčšina odovzdaných hlasov, pokiaľ sa v právnych predpisoch alebo stanovách spoločnosti DB AG nevyžaduje iná väčšina. Ak hlasovanie skončí nerozhodne, predseda má pri ďalšom hlasovaní o tej istej veci dva hlasy.

(22) V rokovacom poriadku predstavenstva spoločnosti DB Cargo sa stanovuje, že predstavenstvo spoločnosti rozhoduje kolektívne o všetkých otázkach zásadného alebo podstatného významu pre spoločnosť, ako aj o otázkach, ktoré sú mu zverené na spoločné rozhodovanie podľa právnych predpisov, stanov spoločnosti alebo jeho rokovacieho poriadku. Rozhodnutia sa prijímajú jednomyseľne, alebo ak to nie je možné, kvalifikovanou väčšinou, v rovnakom duchu, ako je opísané v odôvodnení 18 pre správnu radu spoločnosti DB AG. Rokovací poriadok predstavenstva spoločnosti DB Cargo je doplnený povinným katalógom obchodných transakcií, ktoré si vyžadujú súhlas priamej materskej spoločnosti DB Cargo. Týmito opatreniami sú ([11]):

a) všetky záležitosti zásadného a podstatného významu;

b) začatie a ukončenie kľúčových oblastí činnosti, zásadné zmeny v organizácii spoločnosti a uzatváranie, zmena a vypovedanie zmlúv spoločnosti;

c) zakladanie spoločností;

d) nadobudnutie, predaj a zmena podielov (vrátane konverzie a kapitálových opatrení) s výnimkou opatrení i), na ktorých sa zúčastňujú len spoločnosti, ktoré sú – priamo alebo nepriamo – vo výlučnom vlastníctve spoločnosti DB AG alebo ii) ktorých predmetom je podiel, ktorý nie je plne konsolidovaný a ktorého hodnota je nižšia ako 10 miliónov EUR;

e) nadobudnutie a predaj operácií alebo častí operácií s výnimkou opatrení i), na ktorých sa zúčastňujú len spoločnosti, ktoré sú – priamo alebo nepriamo – vo výlučnom vlastníctve spoločnosti DB AG alebo ii) ktorých hodnota je nižšia ako 10 miliónov EUR;

f) nadobudnutie, predaj, vecné bremená a iné nakladanie s nehnuteľnosťami a inými majetkovými právami v hodnote 10 miliónov EUR alebo viac, pričom poskytovanie hypoték na pozemky je vylúčené;

g) emisia cenných papierov, prijímanie a poskytovanie úverov: nezahŕňa pôžičky mimo skupiny so splatnosťou kratšou ako jeden rok a poskytovanie a prijímanie úverov v rámci spoločností DB AG a DB Finance B.V.;

h) prevzatie a poskytovanie záruk a zábezpek mimo bežnej obchodnej činnosti; prevzatie a poskytovanie záruk a zábezpek v rámci bežnej obchodnej činnosti v objeme 10 miliónov EUR alebo viac;

i) schválenie investičných, výdavkových, nájomných a lízingových projektov zahrnutých do plánovania spoločnosti s objemom 250 miliónov EUR alebo viac; schválenie a realizácia projektov zahrnutých do plánovania spoločnosti, ktorých celková hodnota alebo požiadavka na vlastný kapitál presahuje plánovanie o 10 miliónov EUR alebo viac; ďalej schválenie a realizácia projektov nezahrnutých do plánovania spoločnosti s objemom 10 miliónov EUR alebo viac;

j) zmeny v zložení správnych rád a iných výkonných pozícií.

([11]) Podobne ako v prípade individuálnych opatrení opísaných v odôvodnení 17 sa staršie verzie z rokov 2009 a 2011 vzťahujú na nižšie peňažné limity. Aj vo verzii z roku 2011 sa v písmene f) dodatočne odkazuje na spoločnosť DB ML, nielen na spoločnosti DB AG a DB Finance B.V.

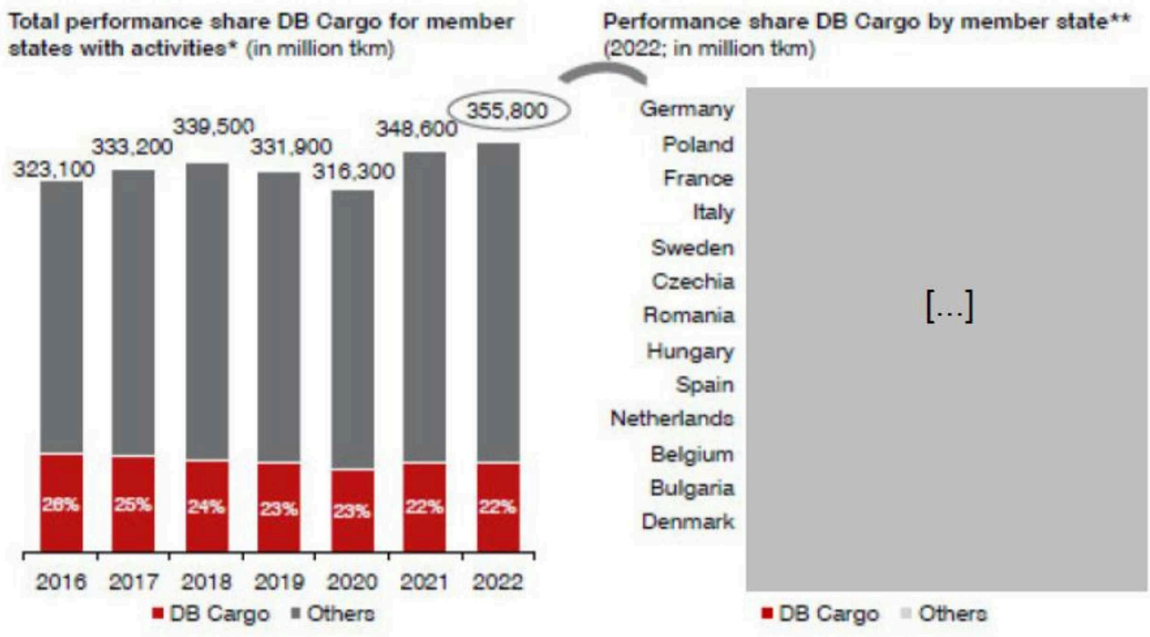
2.2. Činnosti spoločnosti DB Cargo a pozícia na rôznych trhoch so službami

(23) Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo je jedným z popredných európskych prevádzkovateľov železničnej nákladnej dopravy, ktorý zohráva kľúčovú úlohu pri preprave tovaru v celej Únii. Nemecko vysvetľuje, že poslaním spoločnosti DB Cargo je poskytovať udržateľné služby vnútroštátnej a cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy so zameraním na znižovanie emisií uhlíka a ponúkať spoľahlivé logistické riešenia v rôznych odvetviach.

(24) Nemecko ďalej uvádza, že spoločnosť DB Cargo prevádzkuje rozsiahlu sieť v celej Európe, v rámci ktorej sa ročne prepravia milióny ton nákladu vrátane surovín, priemyselného tovaru a spotrebných výrobkov, a že DB Cargo využíva svoju rozsiahlu európsku železničnú sieť na poskytovanie integrovaných cezhraničných logistických služieb v súlade s cieľmi EÚ v oblasti udržateľnosti. V tejto súvislosti Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo pôsobí v 13 členských štátoch, pričom jej podiel na celkovom výkone železničnej nákladnej dopravy (meranom v tonokilometroch alebo tkm) ([12]) na vnútroštátnej úrovni v Belgicku, Dánsku, Francúzsku, Nemecku, Holandsku a Rumunsku (tabuľka 2) je vyšší ako [...] %. Celkovo v roku 2022 mala spoločnosť DB Cargo v členských štátoch, v ktorých pôsobí, podiel približne [...] % v sektore železničnej nákladnej dopravy. Na obrázku 2 je znázornený celkový podiel spoločnosti DB Cargo na vnútornom trhu s obmedzením na členské štáty, v ktorých uvedená spoločnosť pôsobí. Z obrázka vyplýva, že v rokoch 2016 až 2022 spoločnosť DB Cargo stratila trhové podiely, pokiaľ ide o objem prác, t. j. tonokilometre.

Obr. 2

Celkový trhový podiel spoločnosti DB Cargo v členských štátoch, v ktorých spoločnosť DB Cargo pôsobí



Zdroj: Štúdia SCI/Verkehr zo 6. septembra 2023, ktorú predložilo Nemecko, strana 9.

(25) Nemecko uvádza, že vzhľadom na rastúcu integráciu európskeho trhu so železničnou nákladnou dopravou prispievajú dcérske spoločnosti DB Cargo k uľahčeniu cezhraničnej prepravy zákazníkom spoločnosti DB Cargo v rámci Európy a smerom do Ázie, keďže približne [...] % činností železničnej nákladnej dopravy v roku 2022 v Nemecku bolo realizovaných v podobe cezhraničnej prepravy.

([12]) Tonokilometer alebo tkm je merná jednotka prepravy tovaru, ktorá predstavuje prepravu jednej tony (1 000 kilogramov) tovaru železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Táto jednotka (tkm) je rozhodujúca pre posudzovanie železničnej nákladnej dopravy v Únii, pretože poskytuje štandardizované meradlo hmotnosti a vzdialenosti, na ktorú sa tovar prepravuje po železnici. To pomáha vyhodnocovať výkonnosť prevádzkovateľa, sledovať zmeny objemu nákladu a podporovať ciele udržateľnosti propagáciou železnice ako nízkoemisnej alternatívy k cestnej doprave. Prostredníctvom systému monitorovania železničného trhu (RMMS) umožňujú údaje o tkm porovnávanie na celom vnútornom trhu a usmerňujú politiku a investície s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť železníc a pokrok pri dosahovaní cieľov znižovania emisií.

(26) Nemecko ďalej vysvetľuje, že v roku 2022 sa spoločnosť DB Cargo v Nemecku podieľala na všetkých činnostiach železničnej nákladnej dopravy 43 %, pričom podiel spoločnosti DB Cargo sa neustále znižuje a konkurenti získavajú väčšie podiely v nemeckom sektore železničnej nákladnej dopravy. Nemecko uvádza, že hoci spoločnosť DB Cargo v roku 2016 stále zabezpečovala 54 % nemeckej železničnej nákladnej dopravy, jej podiel sa počas nasledujúcich siedmich rokov znížil o 11 percentuálnych bodov (alebo 20 %).

(27) V Dánsku a Holandsku pôsobí spoločnosť DB Cargo ako etablovaný dopravca (po integrácii ostatných účastníkov trhu) s podielom [...] %, resp. [...] %, na miestnom trhu.

Tabuľka 2

Postavenie spoločnosti DB Cargo na trhoch so železničnou nákladnou dopravou v rôznych členských štátoch

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	

Zdroj: Štúdia SCI/Verkehr zo 6. septembra 2023, ktorú predložilo Nemecko, strana 8.

(28) V rámci širšieho trhu so železničnou nákladnou dopravou pôsobí spoločnosť DB Cargo podľa Nemecka v troch hlavných podsegmentoch: i) segment jednotlivých vozňov; ii) segment ucelených vlakov a iii) segment kombinovanej dopravy.

(29) V segmente jednotlivých vozňov poskytuje spoločnosť DB Cargo flexibilné prepravné služby nákladnej dopravy pre menšie zásielky. Vyzdvihuje jednotlivé vozne od viacerých zákazníkov, na zriaďovacích staniciach ich spája do ucelených vlakov a prepravuje ich po Európe. Táto služba je nevyhnutná pre priemyselné odvetvia, ktoré potrebujú prepravovať menšie množstvá tovaru, nezapĺňajúce celé vlaky.

(30) V segmente ucelených vlakov spoločnosť DB Cargo ponúka vyhradené vlaky pre veľkoobjemových zákazníkov, ktoré umožňujú priamu prepravu tovaru z jedného miesta na iné bez medzizastávok. Táto služba je ideálna pre voľne ložený náklad, ako je uhlie, oceľ a chemikálie, ako aj pre veľké kontajnerové zásielky. Ucelené vlaky pomáhajú priemyselným odvetviam zabezpečiť rýchlejšiu a nákladovo efektívnejšiu logistiku s vysokou spoľahlivosťou na dlhé vzdialenosti.

(31) Spoločnosť DB Cargo pôsobí aj v kombinovanej doprave, kde sa tovar prepravuje viacerými druhmi dopravy (napr. železničnou, cestnou, námornou). V tomto modeli sa kontajnery, výmenné nadstavby a návesy prepravujú po železnici diaľkovú časť cesty a potom sa na poslednom úseku preložia na nákladné vozidlá alebo lode. Táto služba podporuje prechod z cestnej dopravy na železničnú, znižuje emisie CO_2 a zlepšuje intermodálne logistické riešenia v celej Európe.

(32) Nemecko v tejto súvislosti tvrdí, že európsky sektor železničnej nákladnej dopravy možno vo všeobecnosti považovať za konkurenčný a že z nedávnej štúdie z roku 2022, ktorú si objednalo združenie ERFA, sa v otázke dynamiky hospodárskej súťaže v európskom sektore železničnej nákladnej dopravy dospieva k tomuto záveru: „V súčasnosti existuje vysoká miera rivality medzi subjektmi železničnej nákladnej dopravy. Etablovaní prevádzkovatelia a medzinárodní konkurenti (bývalí noví účastníci trhu) zahraničnými operáciami rozširujú svoje medzinárodné činnosti, pričom sa zameriavajú najmä na diaľkové medzinárodné služby. V dôsledku toho si odosielatelia, špedičné a logistické spoločnosti a prevádzkovatelia intermodálnej prepravy môžu vybrať medzi viacerými schopnými prevádzkovateľmi železničnej nákladnej dopravy v rámci jednej krajiny alebo na medzinárodných koridoroch“. Nemecko ďalej tvrdí, že v tej istej štúdii sa dospelo aj k tomuto záveru o konkurencieschopnosti nemeckého sektora železničnej nákladnej dopravy: „V dôsledku toho sa trh s osobnou a nákladnou železničnou dopravou v Nemecku stal veľmi konkurenčným a noví účastníci na ňom konkurovali Deutsche Bahn vo všetkých obchodných segmentoch. V súčasnosti sa konkurenti zmocnili viac ako 50 % trhu so železničnou nákladnou dopravou v Nemecku.“

(33) Pokiaľ ide o nemecký sektor železničnej nákladnej dopravy, Nemecko uvádza, že pri zohľadnení rôznych obchodných segmentov sektora železničnej nákladnej dopravy, ako je uvedené vyššie, bola spoločnosť DB Cargo v roku 2022 s približne [...] % všetkých objemov prepravy v rámci Nemecka zďaleka najdôležitejším poskytovateľom v segmente jednotlivých vozňov. Nemecko tvrdí, že neexistenciu veľkých konkurentov v tomto obchodnom segmente možno vysvetliť tým, že segment jednotlivých vozňov je už niekoľko rokov systematicky stratový, a preto nie je pre nových účastníkov bez dotácií atraktívny.

(34) V tejto súvislosti Nemecko uvádza, že zatiaľ čo spoločnosť DB Cargo bude transformovať svoj obchodný segment s cieľom zlepšiť efektívnosť a kvalitu produktov, Nemecko od roku 2023 zvyšuje štátnu podporu pre segment jednotlivých vozňov.

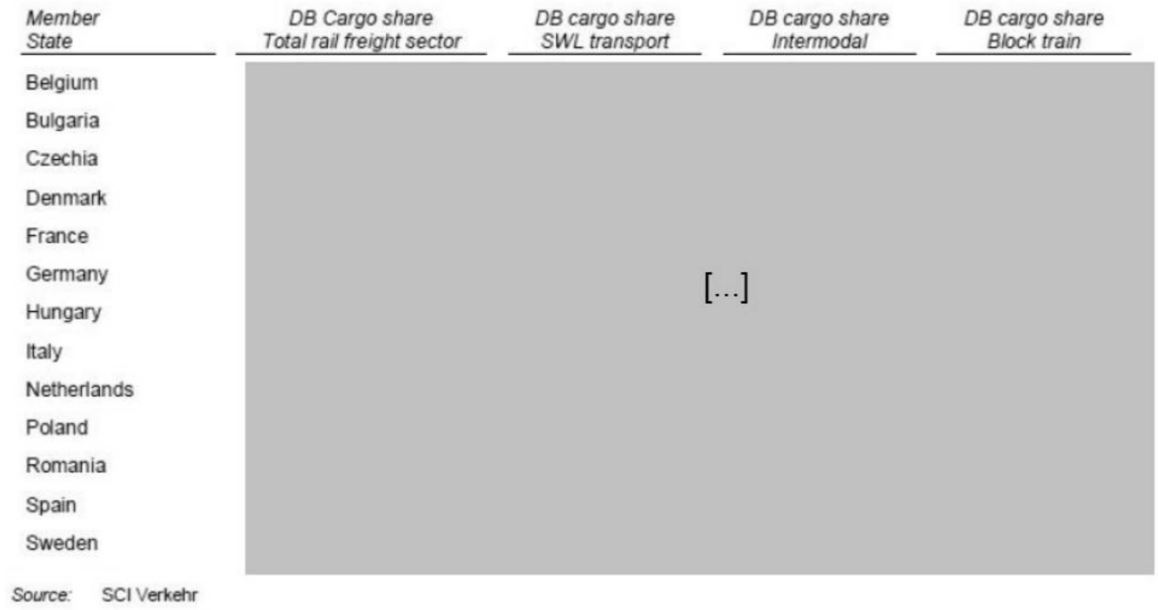
(35) Pokiaľ ide o kombinovanú dopravu, Nemecko ďalej vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo nemá integrovaný systém prevádzky prepravy a že hoci spoločnosť DB Cargo mala v roku 2022 podiel približne [...] % na preprave v Nemecku, čelí čoraz silnejšej a diverzifikovanejšej konkurencii, okrem iného zo strany spoločností Metrans, HUPAC, TX Logistik a SBB Cargo International.

(36) V segmente ucelených vlakov Nemecko uvádza, že podiel spoločnosti DB Cargo na objeme železničnej nákladnej dopravy v Nemecku v roku 2022 predstavoval [...] % až [...] %, a považuje ho za úmerný trhový podiel, ak sa zohľadní postavenie spoločnosti DB Cargo ako etablovaného podniku v oblasti železničnej nákladnej dopravy. V tomto segmente čelí spoločnosť DB Cargo silnej konkurencii zo strany spoločností Captrain Deutschland (súčasť skupiny SNCF) a TX Logistik (celoeurópska nezávislá logistická spoločnosť) a veľkého počtu menších konkurentov.

(37) V tabuľke 3 sa uvádza prehľad podielu spoločnosti DB Cargo na objeme železničnej nákladnej dopravy v tých členských štátoch, v ktorých pôsobí (od roku 2022).

Tabuľka 3

Pozícia spoločnosti DB Cargo podľa činností v rôznych členských štátoch



Zdroj: Podanie Nemecka z 31. októbra 2023, strana 28.

(38) Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo zabezpečuje len malý podiel na celkovom objeme prepravy vo väčšine príslušných členských štátov. V tejto súvislosti Nemecko zdôrazňuje, že podiel spoločnosti DB Cargo presahuje [...] % len v Dánsku ([13]), Nemecku a Holandsku ([14]) a že vo väčšine členských štátov spoločnosť DB Cargo poskytuje dokonca menej ako [...] % služieb železničnej nákladnej dopravy.

2.3. **Opatrenia, ktoré sú predmetom vyšetrovania**

(39) V rozhodnutí o začatí konania sa uvádzajú štyri nasledujúce opatrenia udelené v prospech spoločnosti DB Cargo. V tomto oddiele sú opísané so zreteľom na vecné vysvetlenia, ktoré poskytlo Nemecko a zainteresované strany v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania.

2.3.1. *Náhrada ročných strát spoločnosti DB Cargo podľa dohody o prevode ziskov a strát („opatrenie 1“)*

(40) Spoločnosť DB Cargo prevádzala straty na svoju materskú spoločnosť na základe dohody o kontrole a prevode ziskov a strát, ktorá platila od 1. januára 2012 (ďalej len „dohoda o prevode ziskov a strát“).

(41) Dohoda o prevode ziskov a strát bola uzavretá 25. októbra 2012 medzi spoločnosťou DB Cargo (v tom čase pod názvom DB Schenker Rail Deutschland AG) a jej materskou spoločnosťou (v tom čase DB ML, ktorá bola sama v 100 % vlastníctve spoločnosti DB AG) ako súčasť zmluvy, ktorá bola označená ako dohoda o kontrole a prevode ziskov *(Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). Podľa dohody o prevode ziskov a strát sa materská spoločnosť spoločnosti DB Cargo (do roku 2016 DB ML a od jej zlúčenia v roku 2016 spoločnosť DB AG) zaviazala automaticky kryť straty spoločnosti DB Cargo na konci každého finančného roka. Na druhej strane, ak spoločnosť DB Cargo dosiahne na konci finančného roka zisk, zaväzuje sa automaticky previesť tento zisk na svoju materskú spoločnosť.

(42) Keďže dohoda o prevode ziskov a strát bola koncipovaná ako *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, mala dôsledky aj na riadenie dcérskej spoločnosti, ktorú materská spoločnosť na základe dohody ovládala (*„beherrscht“*). Podľa dohody o prevode ziskov a strát spoločnosť DB Cargo odovzdala riadenie obchodných záležitostí svojej spoločnosti pod kontrolu spoločnosti DB ML. Predstavenstvo spoločnosti DB ML bolo preto oprávnené dať predstavenstvu spoločnosti DB Cargo pokyny týkajúce sa riadenia obchodných záležitostí spoločnosti. Obchodné riadenie a zastupovanie však zostalo v kompetencii predstavenstva spoločnosti DB Cargo. Okrem toho právo spoločnosti DB ML dávať pokyny predstavenstvu spoločnosti DB Cargo vylučovalo možnosť dávať pokyny predstavenstvu spoločnosti DB Cargo týkajúce sa zmeny, zachovania alebo vypovedania dohody o prevode ziskov a strát.

(43) Dohodou o prevode ziskov a strát sa takisto vytvorila daňová jednotka medzi spoločnosťami DB Cargo a DB AG. To zahŕňa daňovú jednotku na účely dane z príjmov aj daňovú jednotku na účely DPH. Jednotka dane z príjmov, ktorá je dôsledkom dohody o prevode ziskov a strát, umožňuje vzájomné vyrovnanie ziskov a strát jednotlivých spoločností skupiny namiesto zaplatenia dane z príjmov za každú jednotlivú dcérsku spoločnosť. Daňová jednotka na účely DPH vyplýva z dohody o prevode ziskov a strát, ktorou sa zaviedla kontrola spoločnosti DB ML (a neskôr DB AG) nad spoločnosťou DB Cargo. Výsledkom daňovej jednotky na účely DPH je, že vnútorné toky nepodliehajú DPH.

([13]) Pokiaľ ide o podiel spoločnosti DB Cargo na trhu so železničnou nákladnou dopravou v Dánsku, Nemecko tvrdí, že Dánsko nie je vhodné považovať za geografický trh so železničnou nákladnou dopravou, ale skôr za tranzitnú krajinu, a že v tejto súvislosti spoločnosť DB Cargo v roku 2001 prevzala vnútroštátneho etablovaného dopravcu a poskytuje služby železničnej nákladnej dopravy na prepojenie Nemecka ako najväčšieho európskeho hospodárstva so Škandináviou.

([14]) Pokiaľ ide o podiel spoločnosti DB Cargo na trhu so železničnou nákladnou dopravou v Holandsku, Nemecko uvádza, že podobne ako v Dánsku je objem železničnej nákladnej dopravy v Holandsku porovnateľne nízky (približne 5 % nemeckého objemu) a že rovnako ako v Dánsku spoločnosť DB Cargo nadobudla v roku 2001 vnútroštátneho etablovaného dopravcu s cieľom zabezpečovať cezhraničný tranzit a prepojenia, ako napríklad prepojenie holandských a belgických prístavov s Janovom cez Nemecko a Severného mora so Stredozemným morom cez Belgicko a Francúzsko. Nemecko preto tvrdí, že nie je vhodné považovať Holandsko za geografický trh so železničnou nákladnou dopravou nezávislý od sektorov železničnej nákladnej dopravy susedných krajín.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* je druh dohody, ktorý sa uvádza v § 291 a § 293 *a nasl. Aktiengesetz*. Podľa § 293 ods. 1 AktG nadobúdajú dohody uvedené v § 291 a nasl. účinnosť až po schválení valným zhromaždením. Na prijatie uznesenia je potrebná väčšina najmenej troch štvrtín základného imania predloženého pri prijímaní uznesenia. V stanovách sa môže stanovovať väčšia väčšina imania a ďalšie požiadavky.

(44) Dohoda o prevode ziskov a strát bola podpísaná medzi spoločnosťou DB ML ako materskou spoločnosťou a spoločnosťou DB Cargo 25. októbra 2012 ([16]). Dohodu o prevode ziskov a strát schválili príslušné valné zhromaždenia spoločností DB ML a DB Cargo 26. októbra 2012. V dohode sa stanovilo jej retroaktívne uplatňovanie od 1. januára 2012 ([17]).

(45) V čase podpísania dohody o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB ML a DB Cargo platila aj dohoda o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB ML ([18]). Na základe tejto dohody sa spoločnosť DB AG zaviazala automaticky kryť straty spoločnosti DB ML na konci každého finančného roka, kým bude dohoda platiť. Spoločnosť DB ML sa zasa zaviazala automaticky previesť svoje zisky na spoločnosť DB AG na konci každého finančného roka. Každý vplyv na finančnú situáciu spoločnosti DB ML v dôsledku dohody o prevode ziskov a strát z roku 2012 medzi spoločnosťami DB ML a DB Cargo by teda mohol mať priamy vplyv na rozpočet spoločnosti DB AG. Táto dohoda o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB ML platila až do zlúčenia týchto dvoch spoločností v roku 2016.

(46) Dňa 26. augusta 2016 sa v rámci zlúčenia spoločností DB AG a DB ML previedla dohoda o prevode ziskov a strát uzatvorená medzi spoločnosťami DB ML a DB Cargo na spoločnosť DB AG. Spoločnosť DB AG ako nová materská spoločnosť nadobudla práva a povinnosti spoločnosti DB ML týkajúce sa spoločnosti DB Cargo. Zároveň sa dohoda o prevode ziskov a strát uzatvorená v roku 2003 medzi spoločnosťami DB AG a DB ML stala bezpredmetnou.

(47) Nemecko tvrdí, že v období od 31. decembra 1999 do prevodu dohody o prevode ziskov a strát v roku 2016 zo spoločnosti DB ML na spoločnosť DB AG vždy existoval reťazec dohôd o prevode ziskov a strát (s rôznymi úrovňami podielu), v ktorom bola spoločnosť DB Cargo uvedená ako dcérska spoločnosť s konečným vplyvom a DB AG ako materská spoločnosť s konečným vplyvom. V období od 1. júna 1999 do 31. decembra 1999 platila priama dohoda o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo.

(48) Podľa podmienok mala dohoda o prevode ziskov a strát počiatočné trvanie päť rokov (t. j. od 1. januára 2012 do 31. decembra 2016), počas ktorých ju bolo možné vypovedať len zo závažných dôvodov („*wichtige Gründe*“). V dohode o prevode ziskov a strát sa stanovuje, že spoločnosť DB ML je oprávnená vypovedať túto dohodu najmä zo závažných dôvodov v prípade, že prestane mať väčšinu hlasovacích práv v spoločnosti DB Cargo.

(49) Nemecko ďalej vysvetľuje, že nemecké daňové orgány zastávajú názor, že len veľmi výnimočné okolnosti môžu odôvodniť mimoriadne vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát počas minimálnej päťročnej lehoty. V tejto súvislosti Nemecko odkazuje na usmernenia nemeckých daňových orgánov pre daň z príjmov právnických osôb („*Körperschaftsteuerrichtlinien*“ – KStR), v ktorých sa uvádza, že ak sa dohoda o prevode ziskov a strát, ktorá ešte nebola platná päť po sebe nasledujúcich rokov, ukončí výpoveďou alebo vzájomnou dohodou, zostáva platná pre roky, počas ktorých sa uplatňovala na daňové účely, ak sa vypovedanie uskutočnilo zo závažných dôvodov. Závažné dôvody môžu existovať najmä v prípade predaja alebo vkladu účasti materskej spoločnosti, zlúčenia, rozdelenia alebo likvidácie materskej alebo dcérskej spoločnosti. Ak bolo už v čase uzavretia dohody jasné, že dohoda o prevode ziskov a strát bude vypovedaná pred uplynutím prvých piatich rokov, nemožno predpokladať závažné dôvody. Ak závažné dôvody neexistujú, dohoda o prevode ziskov a strát sa má od začiatku považovať za neúčinnú podľa daňového práva ([19]).

(50) Podľa Nemecka by na základe usmernení nemeckých daňových orgánov predčasné vypovedanie odôvodňovali len také transakcie, ktoré sú porovnateľné s predajom alebo inými zásadnými reštrukturalizačnými opatreniami, ktoré vedú k zmene vlastníctva a/alebo kontroly. Počas počiatočného päťročného minimálneho obdobia nedošlo k žiadnym porovnateľným rozhodným udalostiam, ktoré by odôvodňovali vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát. Jediné zmeny v štruktúre spoločnosti, ktoré sa uskutočnili v období od roku 1999 až do súčasnosti, sa týkali len vnútorných reorganizačných opatrení a zjavne neboli považované za závažné dôvody.

([16]) Dohodu podpísali dvaja členovia predstavenstva spoločnosti DB ML („Vorstand“) a dvaja členovia predstavenstva spoločnosti DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) Dohoda o prevode ziskov a strát bola uverejnená v obchodnom registri spoločnosti DB Cargo – čo je podmienkou platnosti dohody – 18. decembra 2012.

([18]) Táto dohoda o prevode ziskov a strát bola uzavretá v roku 2003.

([19]) Pôvodné znenie v dokumente KStR R14.5, odsek 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) V dohode o prevode ziskov a strát sa stanovuje, že po počiatočnom päťročnom trvaní sa dohoda automaticky predlžuje na konci každého finančného roka o jeden ďalší rok, pokiaľ sa jedna z dvoch strán nerozhodne, že ju vypovie. Na vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát musí príslušná strana podať trojmesačnú výpoveď, t. j. aby vypovedanie nadobudlo účinnosť v nasledujúcom finančnom roku spoločnosti DB Cargo, musí strana oznámiť vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát najmenej tri mesiace pred koncom bežného finančného roka spoločnosti DB Cargo.

(52) V čase prijatia rozhodnutia o začatí konania bola dohoda o prevode ziskov a strát stále v platnosti a jej vypovedanie sa nepredpokladalo. V priebehu formálneho vyšetrovacieho konania však Nemecko informovalo Komisiu, že dohoda o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo bola vypovedaná s účinnosťou od konca roka 2024.

(53) Od nadobudnutia účinnosti súčasnej dohody o prevode ziskov a strát neboli zisky spoločnosti DB Cargo prevedené na spoločnosť DB AG (alebo pred rokom 2016 na spoločnosť DB ML). Na základe dohody o prevode ziskov a strát uzavretej v roku 2012 straty spoločnosti DB Cargo kryla jej materská spoločnosť (DB ML a následne DB AG). Keďže všetky vzniknuté straty boli prevedené, spoločnosť DB Cargo bola chránená pred vplyvom strát na jej súvahu, a teda pred akýmkoľvek negatívnym finančným vplyvom nahromadených strát. Tabuľka 4 obsahuje vývoj upísaného základného imania a celkového vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo a jej vzniknutých ročných strát podľa ročnej účtovnej závierky spoločnosti DB Cargo ([20]), a to až do 31. decembra 2023.

Tabuľka 4

Vlastný kapitál a ročné straty spoločnosti DB Cargo (EBT) kryté materskou spoločnosťou na základe dohody o prevode ziskov a strát z roku 2012 do 31. decembra 2023

(v mil. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Upísané základné imanie	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Vlastný kapitál spolu	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Ročné straty	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Tento medziročný nárast o 21 miliónov EUR zodpovedá zvýšeniu kapitálovej rezervy v dôsledku prevodu všetkých akcií spoločnosti DB Cargo Logistics GmbH, ktoré predtým vlastnila spoločnosť Schenker AG, na spoločnosť DB Cargo AG.

([2]) Upísané základné imanie sa zvýšilo o 6 000 EUR po vklade *(Einlage)* šiestich účastí *(Beteiligungen)*. Hodnota vkladu šiestich účastí prevyšujúca zvýšenie upísaného základného imania bola prevedená do kapitálovej rezervy v hodnote 105 miliónov EUR.

Zdroj: *Účtovné závierky spoločnosti DB Cargo za roky 2012 až 2023*.

(54) Základom podnikového riadenia spoločnosti DB Cargo sú strednodobé strategické plány spoločnosti DB Cargo (ďalej len „strednodobé plány“). Tieto strednodobé plány sa každoročne vypracujú do októbra a predložia sa na schválenie dozornej rade spoločnosti DB Cargo približne v novembri/decembri. Strednodobé plány spoločnosti DB Cargo sa každoročne koordinujú so spoločnosťou DB AG a stávajú sa súčasťou strednodobého plánovania celej skupiny. Okrem toho sú opatrenia a koncepcie zo strednodobých plánov zahrnuté aj do rozhodovacieho procesu spoločnosti DB AG (pokiaľ tieto stratégie už neboli samostatne koordinované so spoločnosťou DB AG).

([20]) Vypracovanej v súlade s ustanoveniami nemeckého obchodného zákonníka *(Handelsgesetzbuch* – HGB) a Aktiengesetz.

(55) Vypracovanie ročných strednodobých plánov spoločnosti DB Cargo predstavuje podľa Nemecka rozsiahly niekoľkomesačný proces, do ktorého sú zapojené oddelenia stratégie a kontrolného oddelenia spoločností DB Cargo a DB AG. Plánovanie objemu a cien je založené na analýzach vývoja hospodárskeho trhu a konkurencie, ktoré spracúvajú oficiálne štatistické úrady a uznávané ekonomické prognostické ústavy (napr. Oxford Economics, Eurostat, národné štatistické úrady). Tieto štatistické údaje sa zvažujú spolu s internými údajmi, pričom údaje oficiálnych štatistických úradov a ekonomických prognostických ústavov sa zostavujú podľa strategických oddelení spoločností DB Cargo a DB AG s cieľom vypracovať prognózy dopravného trhu pre nákladnú dopravu. Predpoklady vývoja nákladov subjektov na domácom trhu sú centrálne regulované pre všetky organizačné útvary spoločnosti DB AG a vychádzajú z uvedených nezávislých zdrojov údajov. Medzi hlavné kategórie nákladov patria napr. mzdy, palivo/energia a poplatky za prístup na trať. Okrem toho sa zohľadňujú účinky prebiehajúcich stratégií a programov efektívnosti. Ďalej správa majetku spoločnosti DB Cargo vykonáva podrobné plánovanie investícií a projektov, aby bolo možné operatívne plniť plánovaný objem.

(56) Strednodobé plány sa týkajú päťročného plánovacieho obdobia, napríklad strednodobý plán predložený dozornej rade spoločnosti DB Cargo 9. decembra 2016 sa týkal plánovacieho obdobia 2017 až 2021. Strednodobé plány majú približne 40 až 159 strán (strednodobý plán z roku 2015, ktorý obsahuje pomerne rozsiahlu časť o projekte „Zukunft Bahn“). Strednodobé plány pre každý rok obsahujú (okrem iného) výkonnostné a finančné prognózy na nasledujúcich päť rokov. V prípade skupiny DB Cargo, ako aj spoločnosti DB Cargo, tieto plány obsahujú údaje z výkazu ziskov a strát a súvahy. V prípade ostatných dcérskych spoločností obsahujú vybraté ukazovatele. Hlavnými používanými ukazovateľmi ziskovosti sú príjmy pred započítaním úrokov a daní (EBIT) – rozpätie a návratnosť použitého kapitálu (ROCE), pre ktoré sú stanovené aj cieľové úrovne ([21]). Vo všetkých strednodobých plánoch vypracovaných počas obdobia vyšetrovania sa predpokladá zisk pred zdanením minimálne na konci plánovacieho obdobia. Tabuľka 5 obsahuje prevádzkové príjmy po úrokoch ([22]), EBIT – rozpätie a ROCE pre všetky strednodobé plány ([23]) vypracované v rokoch 2011 až 2021. Údaje uvedené v tabuľke 5 sa týkajú spoločnosti DB Cargo AG.

Tabuľka 5

Strednodobé plány z rokov 2011 až 2021

(EBT v mil. EUR)

		1. rok plánovania	2. rok plánovania	3. rok plánovania	4. rok plánovania	5. rok plánovania
2011	Prevádzkové príjmy po úrokoch ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	–	–	–	–	–
	Cieľová hodnota ROCE	–	–	–	–	–

([21]) ROCE sa používa ako ukazovateľ s cieľovou úrovňou od strednodobého plánu z roku 2015. Predtým sa ako ukazovateľ cieľovej výkonnosti zrejme používal len EBIT – rozpätie.

([22]) Používa sa v tomto rozhodnutí ako náhradný ukazovateľ za príjmy pred započítaním daní (EBT), ak ukazovateľ EBT nie je výslovne zahrnutý v príslušnom strednodobom pláne.

([23]) Zatiaľ čo základom na výpočet ziskov a strát, ktoré sa majú previesť podľa dohody o prevode ziskov a strát, sú príjmy spoločnosti DB Cargo AG (vrátane dcérskych spoločností na domácom trhu) po zdanení („*Ergebnis nach Steuern*“) vypočítané podľa účtovných zásad HGB, strednodobé plány sa riadia Medzinárodnými štandardmi finančného výkazníctva (IFRS). Do strednodobého plánu z roku 2018 prognózy zahŕňajú len prevádzkové príjmy po úrokoch ako konečný výsledok prognózy ziskov a strát.

(EBT v mil. EUR)

		1. rok plánovania	2. rok plánovania	3. rok plánovania	4. rok plánovania	5. rok plánovania
2012	Prevádzkové príjmy po úrokoch ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	–	–	–	–	–
	Cieľová hodnota ROCE	–	–	–	–	–
2013	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	–	–	–	–	–
	Cieľová hodnota ROCE	–	–	–	–	–
2014	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie					
	ROCE	–	–	–	–	–
	Cieľová hodnota ROCE	–	–	–	–	–
2015	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	–	–	–	–	[…]
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	–	–	–	–	13,0 %
2016	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT v mil. EUR)

		1. rok plánovania	2. rok plánovania	3. rok plánovania	4. rok plánovania	5. rok plánovania
2017	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	–	–	–	–	–
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Prevádzkové príjmy po úrokoch	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	–	–	–	–	–
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT – cieľové rozpätie	–	–	–	–	–
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cieľová hodnota ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

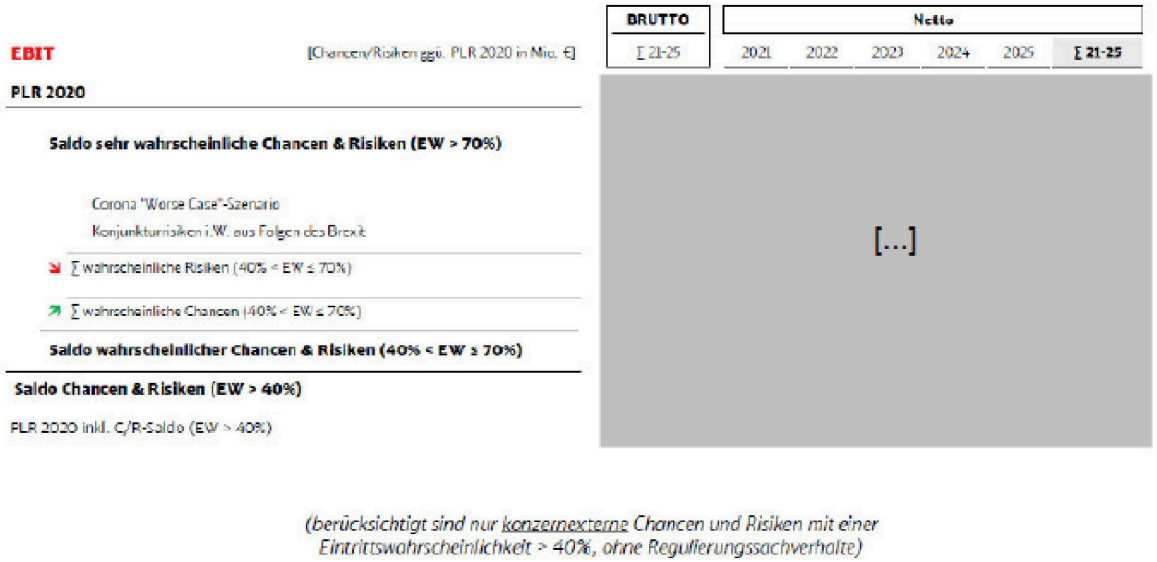
([1]) V pláne sa uvádzajú prevádzkové príjmy II („Betriebsergebnis II“), ktoré Komisia chápe ako to isté ako prevádzkové príjmy po úrokoch.
([2]) V % príjmov.
([3]) Hoci sa ukazovateľ ROCE pred rokom 2015 nepoužíval ako ukazovateľ výkonnosti, strednodobé plány zahŕňajú použitý kapitál.
([4]) Prevádzkové príjmy po úrokoch („operatives Ergebnis nach Zinsen“).
([5]) Prognózy ROCE sú k dispozícii len pre skupinu DB Cargo.
Zdroj: Strednodobé plány spoločnosti DB Cargo predložené Nemeckom.

(57) Okrem finančného plánovania strednodobé plány obsahujú rozsiahle analýzy súčasného a predpokladaného vývoja na trhu vrátane jeho vplyvu na výkonnosť a od roku 2016 opis a hodnotenie stratégií a opatrení prijatých na zlepšenie výkonnosti spoločnosti DB Cargo vrátane opisu a hodnotenia opatrení, ktoré sa mali prijať v rámci spoločnosti DB Cargo v kontexte reštrukturalizačných iniciatív celej skupiny DB, ako sú „*Zukunft Bahn*“ alebo „*Starke Schiene*“ (silná železnica, pričom „Starke Cargo“ – silné Cargo je špecifická doplnková iniciatíva spoločnosti DB Cargo). Okrem toho sú do plánov zahrnuté aj porovnania predchádzajúcich strednodobých plánov s vysvetlením odchýlok od predchádzajúceho plánovania.

(58) Ďalej platí, že od strednodobého plánu z roku 2015 obsahujú plány aj prognózu rizík a príležitostí, ktoré môžu mať vplyv na EBIT a ktorých pravdepodobnosť výskytu je vyššia ako 40 %, ale ktoré nie sú zahrnuté v základnom scenári plánovania. V plánoch z rokov 2017, 2019 a 2020 boli identifikované len ďalšie riziká v tejto kategórii. Ďalšie možnosti neboli identifikované. Tieto dodatočné riziká môžu byť závažné, čo je zrejmé z plánu z roku 2020 na obdobie 2021 až 2025, ako je uvedené na Obr. 3: Riziká a príležitosti strednodobého plánu z rokov 2021 – 2025 ([24]).

Obr. 3

Riziká a príležitosti strednodobého plánu z rokov 2021 – 2025



Zdroj: *Strednodobý plán z roku 2020 predložený Nemeckom* ([25]).

([24]) V tomto prípade bolo hlavným rizikom, ktoré nebolo zahrnuté v základnom scenári, zníženie rastu trhu.

([25]) *Preklad nemeckého originálu:*
Prvý riadok: Brutto netto
Druhý riadok: Príležitosti/riziká vo vzťahu k PLR 2020 v mil. EUR
Štvrtý riadok: Vyváženosť veľmi pravdepodobných príležitostí a rizík (očakávanie > 70 %)
Piaty riadok: Najhorší scenár Corona
Šiesty riadok: Riziká hospodárskeho cyklu v širšom zmysle v dôsledku brexitu
Siedmy riadok: Pravdepodobné riziká (40 % < očakávanie ≤ 70 %)
Ôsmy riadok: Pravdepodobné príležitosti (40 % < očakávanie ≤ 70 %)
Deviaty riadok: Vyváženosť pravdepodobných príležitostí a rizík (40 % < očakávanie ≤ 70 %)
Desiaty riadok: Vyváženosť príležitostí a rizík (očakávanie > 40 %)
Jedenásty riadok: PLR 2020 vrátane vyváženosti príležitostí/rizík (očakávanie > 40 %)
Zátvorky: (zahrnuté výlučne externé príležitosti a riziká skupiny s očakávanou hodnotou > 40 % okrem prípadov regulácie).

(59) Okrem strednodobých plánov sa nepravidelne vypracúvajú aj príležitostné dokumenty týkajúce sa obchodných stratégií, napríklad na mimoriadne zasadnutia dozornej rady spoločnosti DB Cargo, ako bolo zasadnutie v januári 2017, ktoré sa týkalo projektu Zukunft Bahn a na ňom prerokovaných stratégií spoločnosti DB Cargo ([26]). Na špecializované *ad hoc* analýzy a správy o trhu s nákladnou dopravou sa využívajú špecializovaní externí poskytovatelia, ako je napríklad SCI Verkehr. Podrobné správy o preprave vypracúvajú interné oddelenia.

(60) Podľa Nemecka bol v období od roku 2012 približne do roku 2019 hlavnou príčinou strát spoločnosti DB Cargo segment jednotlivých vozňov. Od roku 2019/2020 už nie je možné na rozdiel od predchádzajúceho obdobia uvedené vplyvy jednoznačne rozlíšiť. Z tabuľky 6 vyplýva, že žiadny zo segmentov (jednotlivé vozne, ucelené vlaky, kombinovaná doprava) nedokázal v tomto období, ktoré bolo poznačené pandémiou COVID-19, dosiahnuť ziskovosť. Napriek tomu straty v segmente jednotlivých vozňov, ktorý v období 2020 – 2022 tvoril približne 30 % obratu spoločnosti DB Cargo, predstavovali viac ako polovicu všetkých strát v tomto období.

Tabuľka 6

Segmentácia EBIT za obdobie 2012 – 2022

(v mil. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jednotlivé vozne	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ucelené vlaky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombinovaná doprava	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 9. novembra 2023.

(61) V roku 2019 si spoločnosť DB AG objednala u spoločností Oliver Wyman, SCI Verkehr a CK Rail&Logistics štúdiu týkajúcu sa sektora jednotlivých vozňov (Studie *„Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs“* – Strategické preskúmanie segmentu jednotlivých vozňov; „štúdia o jednotlivých vozňoch“). Štúdia o jednotlivých vozňoch bola vypracovaná v októbri 2019 a v januári 2020 bola mierne zmenená bez akéhokoľvek vplyvu na závery. Obsahovala opis a hodnotenie trhu s jednotlivými vozňami ako celku v Nemecku a v Európe, opis a hodnotenie segmentu jednotlivých vozňov spoločnosti DB Cargo, ako aj možné spôsoby ďalšieho rozvoja segmentu jednotlivých vozňov spoločnosti DB Cargo.

(62) V štúdii o jednotlivých vozňoch boli identifikované tieto alternatívne spôsoby riešenia:

1. Ďalší rozvoj segmentu s dodatočnou úľavou a štátnou podporou: segment jednotlivých vozňov by sa ďalej rozvíjal prostredníctvom cielenej optimalizácie obchodného modelu a programu rastu a inovácií. Zvýšila by sa výkonnosť dopravy a pokrytie územia. Prevádzku jednotlivých vozňov by bolo potrebné podporiť cielenými úľavami. Podporili by sa investície do modernizácie, a tým aj dlhodobé zvýšenie efektívnosti.

2. Ďalší rozvoj bez dodatočnej štátnej podpory: segment jednotlivých vozňov by sa mal rozvíjať tak, aby podporoval presun nákladnej dopravy z cesty na železnicu. Zaviedla by sa podobná optimalizácia obchodného modelu (ako v prípade možnosti ďalšieho rozvoja s úľavami a štátnou podporou), ako aj program rastu a inovácií. Vzhľadom na obmedzenú investičnú kapacitu spôsobenú nedostatočnou vládnou podporou by sa však investície do inovácií a rastu riešili selektívne a odkladali by sa.

([26]) V rokoch 2009 až 2015 v rámci „procesu strategického riadenia“ v skupine DB jednotlivé obchodné segmenty predstavovali svoje stratégie vedeniu skupiny. Tento pravidelný proces bol ukončený v roku 2016.

3. Zameranie sa na hlavných zákazníkov: v tomto scenári by sa segment jednotlivých vozňov zmenšil a zameral by sa na ekonomické jadro. Cieľom tohto prístupu bolo prispôsobiť ponuku „najväčším zákazníkom“ ([27]) s veľkou a stabilnou prepravou. Stanice nákladnej dopravy, ktoré by nebolo možné prevádzkovať nákladovo efektívne („*eigenwirtschaftlich*“), by sa spolu so zákazníkmi preskúmali s cieľom dosiahnuť ceny pokrývajúce náklady. Ak by sa so zákazníkmi nepodarilo nájsť riešenie na pokrytie nákladov, služby na stanici nákladnej dopravy by sa prestali poskytovať. Pravidelne a bez príplatku by sa obsluhovali len stanice nákladnej dopravy s počtom vozňov jeden alebo viac za pracovný deň.

4. Uzavretie segmentu: tento scenár sa týka riadneho ukončenia segmentu jednotlivých vozňov.

(63) V štúdii o jednotlivých vozňoch sa posudzovali tieto príspevky segmentu jednotlivých vozňov k príjmom spoločnosti DB Cargo v rokoch 2023 a 2030 podľa štyroch posudzovaných scenárov:

Tabuľka 7

Podiel jednotlivých scenárov na príjmoch spoločnosti DB Cargo v rokoch 2023 a 2030

(v mil. EUR)

	Rozvoj s podporou štátu	Rozvoj s podporou štátu	Zameranie	Ukončenie
Rok 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Rok 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: *Štúdia o jednotlivých vozňoch predložená Nemeckom.*

(64) Tieto štyri scenáre boli posudzované na základe šiestich kritérií:

1. prínosy pre národné hospodárstvo („*volkswirtschaftlicher Nutzen*“): posudzuje sa vplyv na Nemecko ako priemyselnú oblasť;

2. ekologické prínosy („*ökologischer Nutzen*“): posudzuje sa vplyv na udržateľnosť nákladnej dopravy v Nemecku;

3. strategická pozícia spoločnosti DB Cargo („*Strategische Positionierung DB Cargo*“): posudzuje sa vplyv na obchodný model spoločnosti DB Cargo;

4. financie spoločnosti DB Cargo („*Finanzen DB Cargo*“): hodnotí sa vplyv na financie spoločnosti DB Cargo pomocou kľúčových ukazovateľov výkonnosti. Pozornosť sa zameriava na vplyv segmentu jednotlivých vozňov na zisk spoločnosti DB Cargo a na rozsah, v akom je možné odstrániť rozdiel v zisku;

5. zamestnanci spoločnosti DB Cargo („*Personal DB Cargo*“): posudzuje sa vplyv na situáciu v oblasti zamestnanosti. Zohľadňuje sa „osobitná zodpovednosť“ štátnej spoločnosti za viac ako 17 000 zamestnancov v Nemecku v roku 2018;

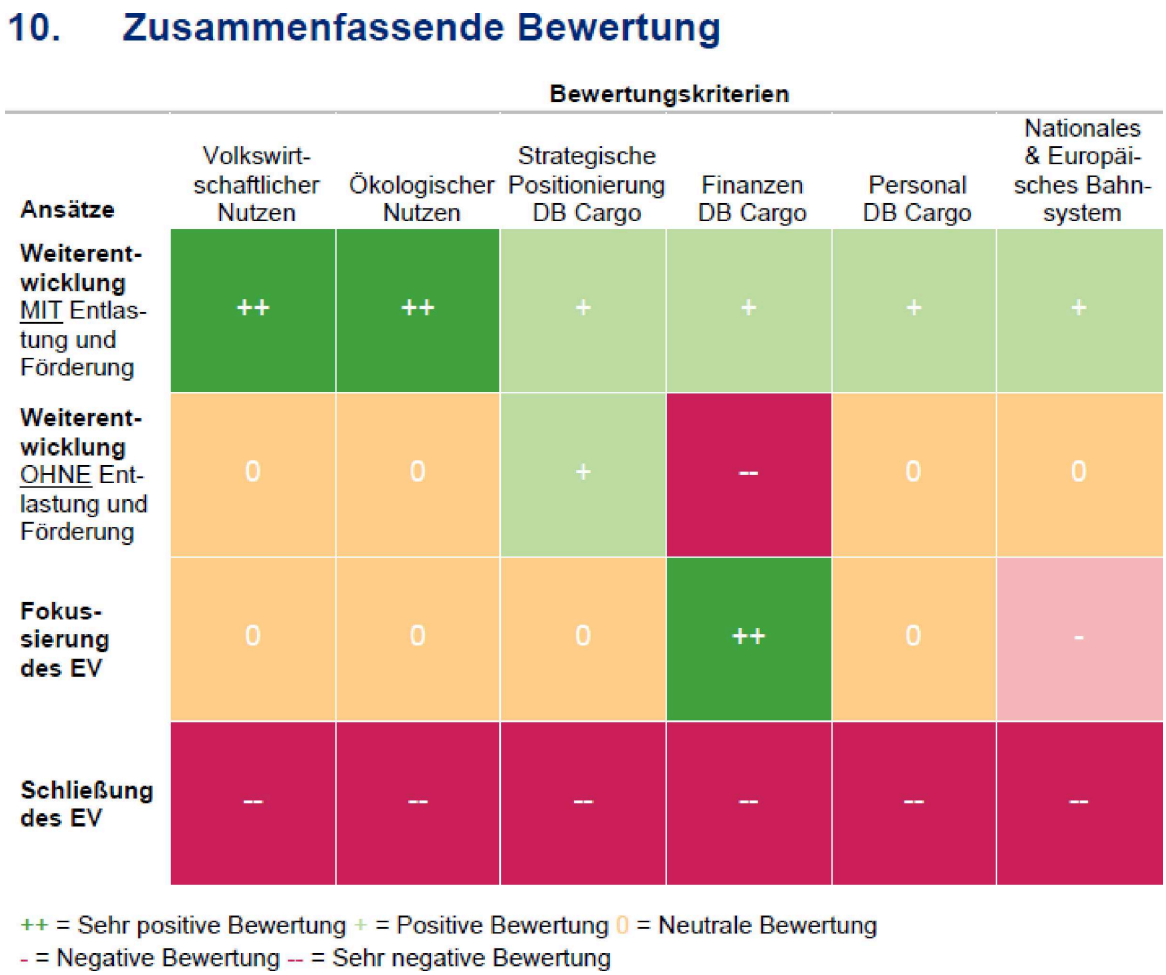
6. vnútroštátny a európsky železničný systém („*Nationales & Europäisches Bahnsystem*“): ukazovateľom na posúdenie vplyvu na európsky železničný systém je podiel cezhraničnej dopravy v segmente jednotlivých vozňov. Okrem toho sa posudzuje, ako flexibilne možno výslednú sieť v Nemecku a Európe rozšíriť, aby bolo možné reagovať na meniacu sa dynamiku trhu.

(65) Podľa týchto kritérií sa v štúdii o jednotlivých vozňoch ako najvýhodnejší scenár vo všeobecnosti vyhodnotil scenár ďalšieho rozvoja segmentu jednotlivých vozňov s dodatočnými úľavami a štátnou podporou, pričom zameranie sa na najväčších zákazníkov by malo najväčší pozitívny vplyv na financie spoločnosti DB Cargo. Na obrázku 4 je znázornená matica záverov, ako je opísaná v štúdii o jednotlivých vozňoch.

([27]) „Najväčší zákazníci“ sa mali určiť na základe kvantitatívnych a kvalitatívnych faktorov:
kvantitatívne faktory: príjmy z nákladnej dopravy, objem vozňov, tarifné tonokilometre;
kvalitatívne faktory: stabilita a predvídateľnosť prepravy, závislosť zákazníka od dopravy v segmente jednotlivých vozňov, ochota platiť, dlhodobý obchodný potenciál zákazníka.

Obr. 4

Záverečné posúdenie scenárov týkajúcich sa segmentu jednotlivých vozňov



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

Zdroj: *Štúdia o jednotlivých vozňoch predložená Nemeckom* ([28])

([28]) *Preklad nemeckého originálu:*

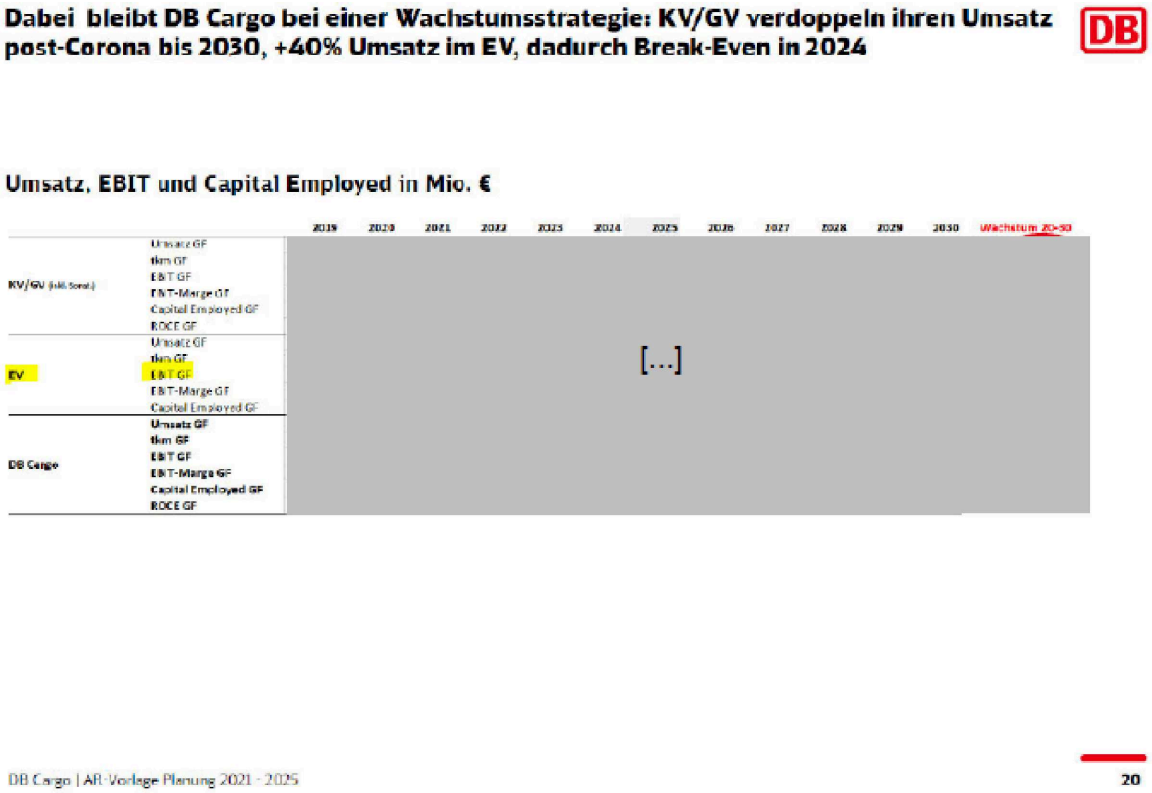
Prístup	Kritériá posudzovania: Prínosy pre národné hospodárstvo	Ekologické prínosy	Strategická pozícia spoločnosti DB Cargo	Financie spoločnosti DB Cargo	Zamestnanci spoločnosti DB Cargo	Vnútroštátny a európsky železničný systém
Ďalší rozvoj segmentu s dodatočnou úľavou a štátnou podporou						
Ďalší rozvoj bez dodatočnej štátnej podpory						
Zameranie sa na hlavných zákazníkov						
Uzavretie segmentu						

++ = veľmi pozitívna známka + = pozitívna známka 0 = neutrálna známka
– = negatívna známka – – = veľmi negatívna známka.

(66) V roku 2020 spoločnosť DB Cargo vytvorila nový riadiaci tím a vypracovala novú obchodnú stratégiu („Strong Cargo“ – „*Starke Cargo*“). Závery štúdie o jednotlivých vozňoch neboli priamo zavedené do celkovej obchodnej stratégie spoločnosti DB Cargo, ale tvorili dôležitý základ na vypracovanie stratégie „Starke Cargo“. Nová obchodná stratégia bola v podstate stratégiou rastu a predpokladala sa v nej stratégia pre segment jednotlivých vozňov, ktorá vykazovala paralely s možnosťou „ďalšieho rozvoja segmentu s dodatočnou úľavou a štátnou podporou“ zo štúdie o jednotlivých vozňoch. Dôvody boli dva: i) očakávanie štátnej podpory v dôsledku politickej vôle ďalej posilniť presun z cestnej dopravy na železničnú dopravu; ii) riziká negatívnych účinkov na sieť v prípade scenára zmenšenia segmentu sa považovali za vysoké. Podľa strednodobého plánu z roku 2020 by segment jednotlivých vozňov zostal dlhodobo prevádzkovo stratový (z hľadiska EBIT) (pozri obrázok 5).

Obr. 5

Ukazovatele strednodobého plánu spoločnosti DB Cargo z roku 2020 podľa obchodných segmentov



Zdroj: *Strednodobý plán z roku 2020 predložený Nemeckom* ([29]).

(67) V čase realizácie stratégie „Starke Cargo“ už platila štátna podpora „*Trassenkostenentlastung*“ (zníženie poplatkov za prístup na trať) v objeme 350 miliónov EUR ročne pre sektor ako celok od 1. júla 2018 do 30. júna 2023 (neskôr bola ďalej predĺžená na obdobie po roku 2023) ([30]). Okrem toho spoločnosť DB Cargo od strednodobého plánu z roku 2020 dodatočne očakávala štátnu podporu „*Anlagenpreisförderung*“ (podpora zloženia vlakových súprav) v celkovom objeme 200 miliónov EUR v rokoch 2021 až 2025 (skutočne poskytnutú v roku 2020 spolkovým ministerstvom pre digitálne technológie a dopravu) ([31]).

([29]) *Preklad nemeckého originálu* [len zvýraznená časť]:
SWL EBIT GF.

([30]) Schválené rozhodnutím Komisie C(2018) 8744 final z 10. decembra 2018 vo veci SA.51956 – Schéma pomoci na podporu železničnej nákladnej dopravy (Ú. v. EÚ C 14, 11.1.2019, s. 1), zmenené a predĺžené rozhodnutím Komisie C(2023) 9130 final z 19. decembra 2023 vo veci SA.109540 (2023/N) – Predĺženie a zmena schémy pomoci na podporu železničnej nákladnej dopravy prostredníctvom čiastočného financovania poplatkov za prístup na trať (Ú. v. EÚ C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

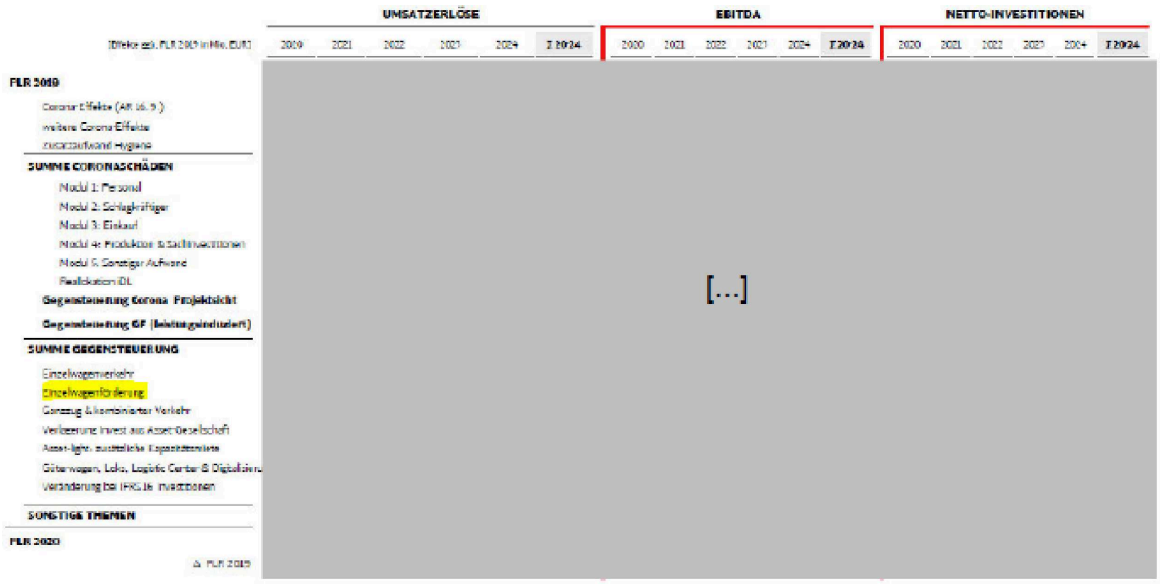
([31]) Schválené rozhodnutím Komisie C(2020) 7533 final zo 4. novembra 2020 vo veci SA.58046 (2020/N) – Podpora železničnej nákladnej dopravy (jednotlivé vozne), (Ú. v. EÚ C 421, 4.12.2020, s. 1).

(68) Rovnako ako strednodobý plán z roku 2020 aj strednodobé plány z rokov 2021 a 2022 zahŕňajú štátnu pomoc pre segment jednotlivých vozňov spoločnosti DB Cargo, ako je uvedené na Obr. 6: Štátna podpora pre strednodobý plán z roku 2020 týkajúci sa jednotlivých vozňov.

(69) Plány z rokov 2021 a 2022 však nezahŕňajú len podporu pre zloženie vlakových súprav („*Anlagenpreisförderung*“ – APS), ale aj ďalšiu podporu pre jednotlivé vozne. V tejto súvislosti sa v strednodobom pláne z roku 2022 uvádza potreba ďalších 198 miliónov EUR nad rámec 102 miliónov EUR zahrnutých v spolkovom rozpočte.

Obr. 6

Štátna podpora pre strednodobý plán z roku 2020 týkajúci sa jednotlivých vozňov

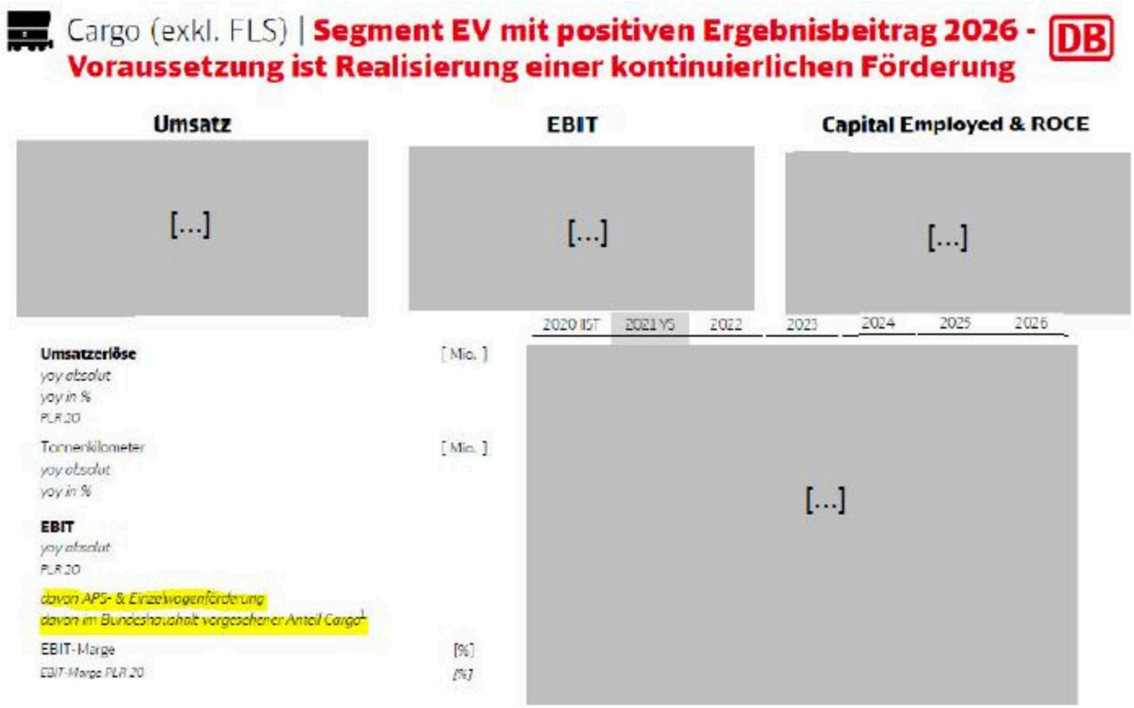


Zdroj: *Strednodobý plán spoločnosti DB Cargo z roku 2020 predložený Nemeckom* ([32]).

([32]) *Preklad nemeckého originálu* [len zvýraznená časť]:
Dotácie pre segment jednotlivých vozňov.

Obr. 7

Štátna podpora pre strednodobý plán z roku 2021 týkajúci sa jednotlivých vozňov

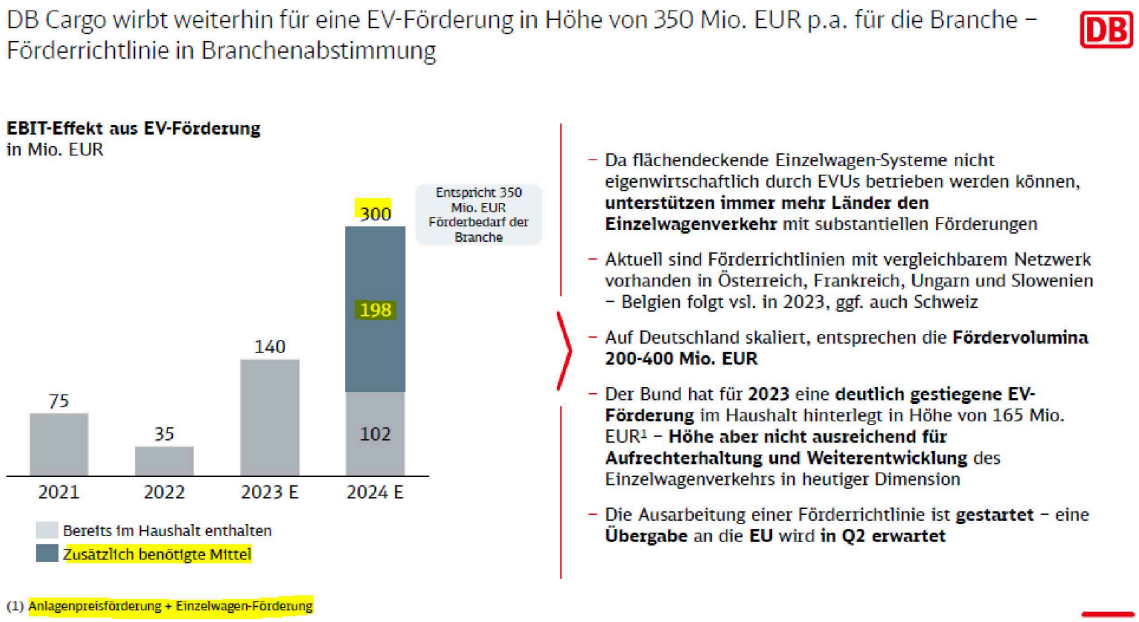


Zdroj: *Strednodobý plán spoločnosti DB Cargo z roku 2021 predložený Nemeckom* ([33]).

([33]) *Preklad nemeckého originálu* [len zvýraznená časť]:
Z toho podpora zloženia vlakových súprav a dotácie pre segment jednotlivých vozňov
Z toho časť spoločnosti DB Cargo plánovaná v spolkovom rozpočte.

Obr. 8

Štátna podpora pre strednodobý plán z roku 2022 týkajúci sa jednotlivých vozňov



Zdroj: *Strednodobý plán spoločnosti DB Cargo z roku 2022 predložený Nemeckom* ([34]).

2.3.2. *Stanovenie cien vnútroskupinových služieb („opatrenie 2“)*

(70) Spoločnosť DB AG poskytuje rôzne služby a podporné funkcie spoločnostiam skupiny DB vrátane spoločnosti DB Cargo na základe vnútroskupinových dohôd.

(71) Komisia identifikovala tieto vnútroskupinové služby poskytované spoločnosti DB Cargo: i) analytické služby (analýza veľkých dát, prognózy, dopravné modely); ii) účtovníctvo; iii) nehnuteľnosti; iv) IT služby; v) personálne služby; vi) odborná príprava (odôvodnenie 26 rozhodnutia o začatí konania).

(72) Náklady na vnútroskupinové služby sa účtujú spoločnosti DB Cargo na základe vnútroskupinových dohôd. Komisia však v rozhodnutí o začatí konania vychádzala z toho, že vnútroskupinové služby poskytované spoločnosti DB Cargo sa nemusia obmedzovať na vnútroskupinové služby identifikované v odôvodnení 71: podľa informácií uverejnených spoločnosťou DB AG (pozri napríklad integrovanú správu spoločnosti DB AG za rok 2016 ([35])) náklady na niektoré z týchto služieb, ako sú marketing, ľudské zdroje, komunikácia a právne služby, neboli prevedené na spoločnosť DB Cargo, ale znášala ich spoločnosť DB AG (odôvodnenia 27 a 28 rozhodnutia o začatí konania).

([34]) *Preklad nemeckého originálu* [len zvýraznená časť]:
Ďalšie potrebné finančné prostriedky
1. podpora zloženia vlakových súprav a dotácie pre segment jednotlivých vozňov.

([35]) Integrovaná správa spoločnosti DB AG za rok 2016, s. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (online stav k 3. decembru 2021): „Náklady na funkcie skupiny sa neprenášajú na organizačné útvary (žiadne „poplatky skupiny“). Aby sa predišlo skresleniam alebo svojvoľným požiadavkám na platbu, náklady na poskytnuté služby znáša samotná holdingová spoločnosť a neprenáša ich ďalej. To znamená, že spoločnosti skupiny neplatia za tieto služby žiadne poplatky skupiny.“

2.3.3. *Výhodné podmienky financovania úverov poskytovaných finančným útvarom spoločnosti DB („opatrenie 3“)*

(73) Krátkodobé a dlhodobé úvery spoločnosti DB Cargo poskytuje finančný útvar spoločnosti DB. Finančný útvar spoločnosti DB je útvar v rámci spoločnosti DB AG zodpovedný za riadenie likvidity a financovanie skupiny.

(74) Vnútroskupinové úvery v prospech dcérskych spoločností DB AG v 100 % vlastníctve, ako je DB Cargo, nie sú zabezpečené, keďže DB AG ako jediný akcionár spoločnosti DB Cargo pôsobí ako poskytovateľ vlastného kapitálu a zároveň ako veriteľ. Spoločnosť DB Cargo preto mohla podpísať úvery bez použitia svojich aktív ako zábezpeky.

(75) Nemecko okrem toho potvrdilo existenciu krátkodobých úverov, ako aj to, že finančný útvar spoločnosti DB od roku 2013 poskytol spoločnosti DB Cargo tieto nesplatené dlhodobé úvery:

Tabuľka 8

Nesplatené dlhodobé úvery (stav k 24. júnu 2020)

	Nominálny objem (v EUR)	Zostatková hodnota k 20.3.2020 (v EUR)	Podpis Dátum	Dátum začiatku	Dátum skončenia	Úroková sadzba
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: *Rozhodnutie o začatí konania.*

2.3.4. *Čiastočné pokrytie odmeňovania štátnych zamestnancov zamestnaných v spoločnosti DB Cargo z fondu BEV („opatrenie 4“)*

(76) Opatrenie 4 sa týka čiastočného pokrytia odmeňovania pracovníkov železníc (t. j. štátnych zamestnancov, ktorí predtým pracovali pre štátnu železničnú spoločnosť Deutsche Bundesbahn pred jej transformáciou na obchodnú spoločnosť a premenou na DB AG), ktoré sa zamestnancom spoločnosti DB Cargo poskytuje z fondu BEV, štátom.

(77) V rámci liberalizácie nemeckého železničného sektora ([36]), ktorá zahŕňala transformáciu nemeckých štátnych železníc na spoločnosť založenú ako *Aktiengesellschaften* od roku 1994 (pozri odôvodnenia 11 a 15), Nemecko založilo a financovalo z vlastných zdrojov Spolkový železničný fond *(Bundeseisenbahnvermögen*, ďalej len „BEV"). Jedným z cieľov fondu bolo prevziať pracovníkov železníc, ktorí boli predtým zamestnaní v Deutsche Bundesbahn, a podporiť ich pridelenie k zamestnancom spoločnosti DB AG (a *in fine* dcérskym spoločnostiam skupiny DB, ako je DB Cargo), pokiaľ neboli pridelení inde. Fond BEV je formálnym zamestnávateľom pracovníkov železníc, zodpovedá aj za vyplácanie dôchodkov pracovníkom na dôchodku a spravuje fond zdravotného poistenia pracovníkov železníc. Vzhľadom na to, že zo zákona nemožno prideliť štátnych zamestnancov na prácu v súkromnom podniku bez osobitného právneho základu, prideľovanie pracovníkov železníc fondom BEV bolo umožnené zavedením článku 143 písm. a) bodu 1 do zákona Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (základný zákon pre Spolkovú republiku Nemecko), ktorým sa vytvoril právny základ pre systém prideľovania. Takisto sa zistilo, že fond BEV prideľoval pracovníkov železníc súkromným podnikom, ako sú konkurenti spoločnosti DB AG, a niektorým štátnym orgánom. Tieto pridelenia sa v obmedzenom rozsahu zakladajú výlučne na § 29 zákona Bundesbeamtengesetz (zákona o spolkových štátnych zamestnancoch, ďalej len „BBG") ([37]), v ktorom sa vyžaduje súhlas príslušného úradníka.

(78) Transformácia nemeckých železníc sa uskutočnila na základe zákona o založení spoločnosti Deutsche Bahn AG *(Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, ďalej len „DBGrG"), v ktorom sa okrem iného stanovujú vzťahy medzi fondom BEV a spoločnosťou DB AG. Pravidlo prideľovania pracovníkov železníc z fondu BEV do spoločnosti DB AG je stanovené v § 12 zákona DBGrG. Podľa § 12 ods. 2 a 3 zákona DBGrG si pracovníci železníc pridelení do spoločnosti DB AG zachovávajú právne postavenie štátnych zamestnancov. § 12 zákona DBGrG je doplnený o § 21 a § 23 zákona DBGrG, v ktorých sa stanovuje povinnosť spoločnosti DB AG uhradiť do fondu BEV náklady na pridelených pracovníkov podľa zásady „als-ob-Kosten-Prinzip" (zásada „náklady, ako keby vznikli"). V súlade s § 21 ods. 1 zákona DBGrG spoločnosť DB AG „vypláca do fondu BEV platby za pracovníkov, ktorí jej boli pridelení v súlade s § 12 ods. 2 a 3 zákona DBGrG, vo výške rovnajúcej sa výdavkom, ktoré jej vzniknú alebo ktoré je povinná zaplatiť za prácu porovnateľných pracovníkov, ktorých musí spoločnosť prijať, vrátane podielov zamestnávateľov na zákonnom sociálnom zabezpečení a doplnkovom zamestnaneckom dôchodkovom zabezpečení" ([38]).

(79) Podrobnosti systému úhrad sa upravujú v dohode uzatvorenej medzi fondom BEV a spoločnosťou DB AG na základe § 21 ods. 8 zákona DBGrG. Náklady, ktoré sa majú uhradiť, sa vypočítajú osobitne pre každého jednotlivého úradníka, spočítajú sa a mesačne sa uhradia do fondu BEV. Spoločnosť DB AG platí do fondu BEV aj pomerné administratívne náklady na zamestnancov. Podľa § 13 zákona DBGrG má fond BEV právomoc kontrolovať správnosť zaradenia pracovníkov železníc do príslušnej platovej skupiny, ktorá výrazne určuje personálne náklady, ktoré sa majú uhradiť. Okrem toho ročný výkaz o úhrade nákladov na zamestnancov vypracúva a overuje nezávislý audítor.

(80) Úradníci sa prideľujú DB AG ako skupine, a nie jednej z jej dcérskych spoločností. Preto spoločnosť DB AG uhrádza do fondu BEV náklady na pracovníkov pridelených skupine DB AG. Spoločnosť DB Cargo nevypláca do fondu BEV žiadne priame platby za náklady na zamestnancov.

([36]) Od roku 1991 vypracovala Únia právne predpisy na otvorenie železníc hospodárskej súťaži s cieľom pomôcť im získať späť podiel cestnej a leteckej dopravy. V nadväznosti na postupné návrhy Komisie prijal zákonodarca Únie štyri súbory právnych predpisov, známe ako štyri železničné balíky (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en?prefLang=sk). Ide o druhý železničný balík, ktorý pozostáva z rôznych aktov prijatých v roku 2004 a ktorý sa považuje za nástroj liberalizácie služieb železničnej nákladnej dopravy úplným otvorením trhu železničnej nákladnej dopravy hospodárskej súťaži. Pokiaľ ide o sektor železničnej nákladnej dopravy, za dátum úplnej liberalizácie sa považuje 1. január 2007, keďže od tohto dátumu sa na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), udelil licencovaným prevádzkovateľom železničnej nákladnej dopravy za spravodlivých podmienok prístup k infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely poskytovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy.

([37]) V súlade s týmto ustanovením môžu štátni zamestnanci po vyjadrení súhlasu dočasne vykonávať činnosť zodpovedajúcu ich povinnostiam v subjekte verejného sektora alebo v iných subjektoch, ak si to vyžaduje verejný záujem.

([38]) Pokiaľ ide o samotné pravidlo als-ob-Kosten, ustanovenia § 21 zákona DBGrG sa od roku 1994 nezmenili. Obmedzenými úpravami zavedenými do § 21 zákona DBGrG v máji 2021 vznikla pre spoločnosť DB AG povinnosť naďalej uhrádzať personálne náklady aj v prípade, že pridelený železničný zamestnanec bol prepustený v dôsledku vykonávania racionalizačných opatrení.

(81) V situáciách, keď fond BEV pridelí pracovníkov železníc súkromným podnikom iným ako DB AG, uzavrie s príslušným železničným podnikom dohodu o úhrade nákladov na poskytnutie zamestnancov. Ustanovenia takýchto dohôd zodpovedajú ustanoveniam § 21 zákona DBGrG, v ktorých sa stanovuje zásada „als-ob-Kosten“.

(82) Opatrenie 4 sa týka iba fondu pracovníkov železníc, ktorý existoval v čase transformácie spoločnosti Deutsche Bundesbahn v roku 1994; od roku 1993 nebol prijatý žiadny nový pracovník železníc. Opatrenie 4 sa teda týka neustále klesajúcej skupiny pracovníkov, ktorá sa rýchlo zmenšuje vzhľadom na vekovú štruktúru tejto skupiny (viac ako 60 % dotknutých pracovníkov odíde do dôchodku do roku 2032). Od roku 2023 sa toto opatrenie týkalo len približne 8 % celkovej pracovnej sily spoločnosti DB Cargo.

2.4. **Dôvody na začatie konania**

(83) Podľa predbežného posúdenia Komisie uvedeného v rozhodnutí o začatí konania štyri opatrenia, ktoré boli predmetom vyšetrovania, predstavovali štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(84) Pokiaľ ide o *dohodu o prevode ziskov a strát*, vzhľadom na jej trvanie a neexistenciu akéhokoľvek stropu, pokiaľ ide o krytie strát podľa nej, a na nepretržité straty od uzavretia dohody o prevode ziskov a strát Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či by pokračujúce krytie opakovaných strát spoločnosti DB Cargo spoločnosťami DB ML a DB AG bez posúdenia toho, či sa má ukončiť dohoda o prevode ziskov a strát, aby sa zachránila zostávajúca časť kapitálu, mohlo znamenať neprimerané a selektívne zvýhodnenie spoločnosti DB Cargo v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Vzhľadom na tieto pochybnosti Komisia požiadala o ďalšie objasnenie právneho prostredia a podnikovej štruktúry, ako aj zmluvných dojednaní v rámci skupiny DB AG, na základe ktorých materská spoločnosť v priebehu rokov absorbuje straty spoločnosti DB Cargo. Komisia ďalej uviedla, že dohodu o prevode ziskov a strát je možné pripísať nemeckému štátu najmä na základe úplného vlastníctva spoločnosti DB Cargo a jej materskej spoločnosti DB AG nemeckým štátom, čo zahŕňa možnosť menovať členov dozorných rád týchto subjektov, ako aj na základe zákonnej požiadavky formálneho schválenia dohody o prevode ziskov a strát akcionárom. Komisia uznala, že spoločnosti DB AG a DB Cargo sú založené ako *Aktiengesellschaften* podľa súkromného práva, čo znamená, že valné zhromaždenia týchto spoločností v zásade nemôžu vydávať pokyny svojim predstavenstvám. Komisia takisto uznala, že dozorná rada spoločnosti DB AG nebola väčšinovo zložená zo zástupcov vlády. V kontexte tohto prípadu však Komisia vzhľadom na strategický význam železničnej nákladnej dopravy pre dopravnú politiku spolkovej vlády nemohla vylúčiť, že štát prostredníctvom svojej prítomnosti v dozornej rade spoločnosti DB AG mohol nepriamo ovplyvňovať rozhodnutia predstavenstva.

(85) Pokiaľ ide o *stanovenie cien vnútroskupinových služieb*, Komisia predovšetkým konštatovala, že podľa informácií uverejnených spoločnosťou DB AG sa vnútroskupinové služby pre spoločnosť DB Cargo poskytovali bezplatne alebo za nižšie ako trhové ceny a že Nemecko nepredložilo žiadnu analýzu ani údaje na podporu svojho tvrdenia, že tieto služby sa poskytovali na základe zásady trhového odstupu. Komisia konštatovala, že ak neexistujú dostatočné prvky, ktoré by dokazovali, že vnútroskupinové služby poskytované spoločnosti DB Cargo na základe dohôd so spoločnosťou DB AG boli v súlade s bežnými trhovými podmienkami, nemožno vylúčiť, že tieto služby boli zdrojom výhody pre spoločnosť DB Cargo v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia vyzvala Nemecko, aby poskytlo ďalšie informácie a dôkazy o vnútroskupinových službách poskytovaných spoločnosti DB Cargo, najmä pokiaľ ide o podmienky dohôd o poskytovaní služieb spoločnosti DB Cargo, ich nákladový základ a ďalšie informácie týkajúce sa trhových cien. Komisia ďalej nemohla vylúčiť, že opatrenie 2 možno pripísať nemeckému štátu. V tejto súvislosti Komisia zohľadnila úplné vlastníctvo spoločnosti DB Cargo a jej materskej spoločnosti DB AG nemeckým štátom, ktoré zahŕňa možnosť samostatne prijímať všetky rozhodnutia na valnom zhromaždení spoločnosti DB AG, ako aj skutočnosť, že rozhodnutie spoločnosti DB AG poskytovať vnútroskupinové služby svojim dcérskym spoločnostiam by mohlo mať značný vplyv na rozpočet spoločnosti DB AG, a teda na záujmy akcionárov.

(86) Pokiaľ ide o *podmienky financovania úverov poskytovaných finančným útvarom spoločnosti DB*, Komisia predovšetkým konštatovala, že Nemecko nepredložilo dôkazy na podporu svojho tvrdenia, že tieto podmienky boli v súlade s trhovými podmienkami a so zásadou trhového odstupu. Komisia ďalej konštatovala, že v tvrdení Nemecka sa nezohľadňuje skutočnosť, že spoločnosť DB Cargo má lepší úverový rating z dôvodu existencie dohody o prevode ziskov a strát, zatiaľ čo v súlade s príslušnými odvetvovými právnymi predpismi Únie sa úvery medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku môžu poskytovať len s prihliadnutím na individuálny rizikový profil dotknutého subjektu. Komisia okrem toho zohľadnila skutočnosť, že spoločnosť DB Cargo neposkytla žiadnu zábezpeku na všetky nesplatené dlhodobé úvery.

(87) Na základe týchto prvkov Komisia zistila, že nemožno vylúčiť, že spoločnosť DB Cargo potenciálne získala výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ v podobe podmienok financovania finančným útvarom spoločnosti DB, ktoré neboli v súlade s trhovými podmienkami. Komisia vyzvala Nemecko a zainteresované strany, aby poskytli ďalšie informácie a dôkazy s cieľom zistiť, či sú úvery, ktoré finančný útvar spoločnosti DB poskytol spoločnosti DB Cargo, v súlade s trhovými podmienkami. Ďalej Komisia ďalej nemohla vylúčiť, že opatrenie 3 možno pripísať nemeckému štátu. V tejto súvislosti Komisia zohľadnila úplné vlastníctvo spoločnosti DB Cargo a jej materskej spoločnosti DB AG nemeckým štátom. Komisia sa predbežne domnievala, že organizácia služieb finančného útvaru a cenové podmienky by mohli mať značný vplyv na rozpočet spoločnosti DB AG. Nemožno teda vylúčiť, že rozhodnutie o tom, ako a za akých podmienok poskytnúť financovanie dcérskym spoločnostiam, malo zásadný význam pre najvyššie vedenie skupiny DB, ako aj pre jej akcionára – nemecký štát.

(88) Pokiaľ ide o čiastočné pokrytie odmeňovania štátnych zamestnancov z fondu BEV, Komisia konštatovala, že Nemecko nepredložilo dôkazy o tom, že náklady na zamestnávanie štátnych zamestnancov, ktoré znáša spoločnosť DB Cargo, skutočne zodpovedajú trhovým cenám za podobne kvalifikovaných zamestnancov. Komisia preto nemohla vylúčiť, že skutočnosť, že fond BEV hradí určité náklady na zamestnancov zamestnaných spoločnosťou DB Cargo, predstavuje výhodu pre spoločnosť DB Cargo. Komisia vyzvala Nemecko a zainteresované strany, aby poskytli ďalšie informácie a dôkazy o existencii selektívnej výhody v súvislosti s opatrením 4. Okrem toho Komisia v súvislosti s pripísateľnosťou opatrenia 4 štátu konštatovala, že rozhodnutie o subjekte, ktorý znáša náklady na odmeňovanie štátnych zamestnancov pridelených spoločnosti DB AG, vychádza zo zákonného ustanovenia zákona DBGrG, ktoré schválil spolkový parlament, a preto ho možno pripísať štátu.

(89) Podľa predbežného posúdenia Komisie sa na štyroch skúmaných opatreniach podieľali prostriedky Nemecka z dôvodu jeho úplného vlastníctva spoločnosti DB Cargo prostredníctvom DB AG a z dôvodu verejného financovania z fondu BEV. Komisia sa takisto predbežne domnievala, že všetky dotknuté opatrenia mohli zlepšiť konkurenčné postavenie spoločnosti DB Cargo, a preto mohli narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

(90) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť s vnútorným trhom, Komisia nezistila žiadny základ pre zlučiteľnosť dotknutých opatrení a konštatovala, že Nemecko nepredložilo žiadne argumenty na podporu zistenia ich zlučiteľnosti. Komisia vyzvala Nemecko a zainteresované strany, aby poskytli svoje stanoviská a dôkazy o možnej zlučiteľnosti dotknutých opatrení.

3. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

3.1. **ERFA**

(91) Združenie ERFA vo svojom stanovisku z 19. septembra 2022 vysvetľuje, že európska železničná nákladná doprava je vysoko konkurenčná a že v posledných rokoch súkromní konkurenti neustále zvyšovali svoj podiel na európskom trhu až na 48 % v roku 2020. Podľa združenia ERFA ju budú v budúcnosti pravdepodobne ďalej rozvíjať. Združenie ERFA uvádza, že podporuje Komisiu v jej cieli zabezpečiť, aby štátna pomoc nenarušila hospodársku súťaž na trhu so železničnou nákladnou dopravou. V tejto súvislosti združenie ERFA tvrdí, že straty, ktoré automaticky preberajú holdingové spoločnosti, by sa mali považovať za štátnu pomoc. Združenie ERFA zdôrazňuje význam jasnej štruktúry riadenia štátnych železničných podnikov a tvrdí, že dlhodobé straty spoločnosti DB Cargo v posledných rokoch, ktoré systematicky uhrádzala spoločnosť DB AG, vyvolávajú dojem, že štruktúra riadenia v tomto prípade nie je jasná. Podľa združenia ERFA akákoľvek neistota v tomto smere odstraňuje potrebu štátnych železničných podnikov pôsobiť za normálnych trhových podmienok, čím sa narúša hospodárska súťaž. Okrem toho združenie ERFA požaduje transparentnosť nákladov na služby v prípadoch, keď štátny železničný podnik využíva vnútropodnikové služby od holdingovej alebo sesterskej spoločnosti alebo keď získava akékoľvek financovanie od holdingovej spoločnosti. Združenie ERFA v podstate tvrdí, že akékoľvek poskytnuté financovanie sa musí uskutočňovať za bežných trhových podmienok prístupu k financovaniu, aby sa zabránilo krížovému dotovaniu, ktoré by diskriminovali konkurentov.

(92) Združenie ERFA takisto tvrdí, že legitímna pomoc, ako je napríklad pomoc pre prepravu jednotlivými vozňami alebo intermodálnu dopravu, sa nesmie používať ako prostriedok financovania štátnych spoločností, ktoré zápasia s problémami. Združenie ERFA ďalej tvrdí, že takáto štátna pomoc určená na podporu prechodu na iný druh dopravy musí odrážať skutočné prevádzkové náklady služby a musí mať obmedzený rozsah, aby priamo nekonkurovala iným segmentom trhu, ako je napríklad preprava ucelenými vlakmi. Združenie ERFA tvrdí, že takáto štátna pomoc sa nesmie používať ani na dumping cien s cieľom ovládnuť trh nových účastníkov. Združenie ERFA tvrdí, že štátne spoločnosti, ktoré dostávajú verejnú podporu na určité činnosti, napríklad na prepravu jednotlivými vozňami, by mali zabezpečiť oddelenie účtovníctva a organizácie od ostatných činností – najmä tých, ktoré pôsobia v konkurenčnom prostredí so súkromnými a nezávislými prevádzkovateľmi. Združenie ERFA tvrdí, že nadmerná štátna pomoc na činnosti, v ktorých majú dominantné postavenie štátne železničné podniky, ako je napríklad preprava jednotlivými vozňami, narúša hospodársku súťaž.

3.2. **Sťažovateľ**

(93) Vo svojom podaní z 19. septembra 2022 sťažovateľ víta predbežné posúdenie Komisie, že štyri dotknuté opatrenia by mohli predstavovať štátnu pomoc a že existujú pochybnosti o ich zlučiteľnosti. Sťažovateľ vyjadruje poľutovanie nad tým, že Nemecko účinne nepozastavilo vykonávanie týchto opatrení, ako sa to vyžaduje v ustálenej judikatúre.

(94) Sťažovateľ tvrdí, že všetky dotknuté opatrenia uvedené v odôvodnení 14 rozhodnutia o začatí konania sú štátnou pomocou.

(95) Po prvé sťažovateľ tvrdí, že všetky dotknuté opatrenia zahŕňajú štátne prostriedky. Konkrétne v súvislosti s opatreniami 1, 2 a 3 sa v sťažnosti uvádza, že Nemecko je jediným vlastníkom spoločnosti DB AG a kontroluje hlasy spojené s akciami, a preto sa spoločnosť DB AG musí považovať za verejný podnik v zmysle smernice Komisie 2006/111/ES ([39]). Nemecko ako jediný akcionár môže riadiť využívanie prostriedkov spoločnosti DB AG, čo postačuje na to, aby sa tieto prostriedky kvalifikovali ako štátne prostriedky. Okrem toho sťažovateľ tvrdí, že skutočnosť, že tieto opatrenia by sa financovali z obchodných ziskov vygenerovaných v rámci skupiny DB, ako tvrdí Nemecko, nie je preukázaná a v každom prípade je irelevantná. Pokiaľ ide o opatrenie 4, sťažovateľ uvádza, že toto opatrenie financuje fond BEV, ktorý je štátnym subjektom a ktorého prostriedky sú štátnymi prostriedkami.

(96) Po druhé sťažovateľ tvrdí, že dotknuté opatrenia možno pripísať nemeckému štátu. sťažovateľ uvádza, že spoločnosť DB AG je verejný podnik a že opatrenie je pripísateľné štátu, ak sa orgány verejnej moci môžu považovať za tak či onak zapojené do prijatia opatrenia. sťažovateľ pripomína, že pripísateľnosť konkrétneho opatrenia možno vyvodiť zo súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a kontextu, v ktorom bolo opatrenie prijaté, vrátane ukazovateľov, z ktorých vyplýva, že je nepravdepodobné, aby sa na prijatí opatrenia nepodieľali orgány verejnej moci. sťažovateľ ďalej uvádza:

a) v súvislosti s opatrením 1, že nemecký štát výslovne nabádal spoločnosť DB AG, aby prijala dohodu o prevode ziskov a strát, keďže ju schválil ako jediný akcionár spoločnosti DB AG. Existujú priame dôkazy o účasti štátu na tomto rozhodnutí. Dohoda o prevode ziskov a strát by nemohla nadobudnúť účinnosť bez súhlasu akcionára spoločnosti DB AG. Skutočnosť, že podľa tvrdenia Nemecka by jej schválenie bolo len formálne, nie je vzhľadom na judikatúru relevantná ([40]). Bez ohľadu na to, ako sa môže uplatňovať právomoc štátu ako akcionára, mohla nemecká vláda zablokovať prijatie dohody o prevode ziskov a strát, keby jej nevyhovovala. Okrem toho sa prevod ziskov a strát uskutočňuje každoročne a schvaľuje ho dozorná rada spoločnosti DB AG, ktorá predstavuje väčšinový podiel štátu;

([39]) Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Analogicky rozsudok Súdneho dvora z 2. februára 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Komisia, veci 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, body 34 a 36.

b) v súvislosti s opatreniami 2 a 3 sťažovateľ poznamenáva, že hoci tieto opatrenia neboli prijaté priamo štátom, ako to bolo v prípade dohody o prevode ziskov a strát, existuje súbor ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a kontextu, v ktorom boli tieto opatrenia prijaté, ktoré poukazujú na účasť štátu alebo na nepravdepodobnosť jeho neúčasti. Týmito ukazovateľmi, ktoré sú relevantné aj pre posúdenie pripísateľnosti opatrenia 1, sú:

1. v rozpore so svojimi tvrdeniami Nemecko kontroluje spoločnosť DB Cargo a ďalšie spoločnosti patriace do skupiny DB. Táto kontrola vyplýva z celkového vlastníctva spoločnosti DB Cargo a je posilnená dohodou o prevode ziskov a strát uzavretou medzi spoločnosťami DB Cargo a DB AG, na základe ktorej prvá z uvedených spoločností podriaďuje riadenie svojej spoločnosti druhej z nich. Potvrdzuje to aj zákonná povinnosť nemeckého štátu uplatňovať primeranú mieru vplyvu na spoločnosti, v ktorých má podiely, a to aj nepriamo, ak má tento podiel pre Nemecko mimoriadny politický alebo finančný význam ([41]);

2. v rozpore so svojimi tvrdeniami Nemecko kontroluje činnosti spoločnosti DB AG, keďže štát vymenúva polovicu členov dozornej rady spoločnosti DB AG, ktorá následne vymenúva predstavenstvo, čím sa vytvára reťazec vplyvov, v ktorom sa premieta 100 % podiel štátu a jeho dominantný vplyv. Členovia dozornej rady sú oslobodení od všeobecnej povinnosti zachovávať mlčanlivosť v správach, ktoré predkladajú štátu ([42]), ktorá platí v akciových spoločnostiach, a pri plnení svojich povinností musia zohľadňovať osobitné záujmy Nemecka ([43]);

3. tvrdenia Nemecka, že opatrenia 2 a 3 sú rozhodnutiami obchodného vedenia, ktoré sa netýkajú akcionára spoločnosti DB AG (ani priamo prostredníctvom valného zhromaždenia, ani prostredníctvom dozornej rady), nie sú vzhľadom na ich potenciálny finančný vplyv na rozpočet spoločnosti DB AG dôveryhodné. V súlade s ustanoveniami kódexu PCGK ([44]) si totiž transakcie zásadného významu a iné rozhodnutia predstavenstva so zásadným vplyvom na obchodné operácie a na majetkovú, finančnú alebo príjmovú situáciu spoločnosti vyžadujú schválenie dozornej rady;

4. záujem nemeckého štátu dostávať dividendy od skupiny DB naznačuje, že štát musel byť zapojený do opatrení 2 a 3;

5. v rozpore s tvrdeniami Nemecka nie je spoločnosť DB AG len súkromnoprávnou spoločnosťou, ktorá má najvyššiu mieru slobody a nezávislosti od svojich akcionárov. Naopak, podľa príslušných ustanovení poriadku BHO a kódexu PCGK je štát povinný aktívne uplatňovať svoj vplyv na spoločnosť DB AG s cieľom zabezpečiť verejný záujem. Okrem toho sa v kódexe PCGK ukladá spoločnostiam, v ktorých má nemecký štát podiel, niekoľko osobitných povinností, ktoré presahujú rámec toho, čo by sa dalo očakávať od súkromnej spoločnosti (vrátane zodpovedného a etického konania, hospodárneho a udržateľného využívania prostriedkov spoločnosti, dodržiavania práva Únie v oblasti štátnej pomoci). A napokon spoločnosť DB AG využíva nepretržitú a bezpodmienečnú štátnu podporu, a preto nevykonáva svoju činnosť v bežných podmienkach hospodárskej súťaže so súkromnými prevádzkovateľmi, čo je ďalším znakom vplyvu štátu;

c) v súvislosti s opatrením 4 sťažovateľ tvrdí, že vyplýva zo zákonných ustanovení zákona DBGrG, a preto ho možno pripísať štátu.

([41]) § 65 ods. 1 bod 3 Bundeshaushaltsordnung (spolkového rozpočtového poriadku, ďalej len „BHO“) a § 15 a 19 Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (Kódexu verejnej správy podnikov, ďalej len „PCGK“), s. 34 a 35.

([42]) § 394 Aktiengesetz.

([43]) § 65 ods. 1 bod 3 BHO a § 15 a 19 PCGK.

([44]) § 16 PCGK.

(97) Po tretie sťažovateľ tvrdí, že dotknuté opatrenia poskytujú spoločnosti DB Cargo hospodársku výhodu. sťažovateľ najmä uvádza:

a) v súvislosti s opatrením 1, že Nemecko neposkytlo žiadne relevantné informácie alebo dôkazy, ktoré by preukazovali, že konalo ako akcionár spoločnosti DB AG, a nie ako orgán verejnej moci, a preto sa kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (ďalej len „MEO“) neuplatňuje. Ak by Komisia dospela k záveru, že kritérium je uplatniteľné, sťažovateľ tvrdí, že neexistuje dostatok prvkov, ktoré by dokazovali, že súkromný subjekt v situácii čo najbližšej situácii spoločnosti DB AG by skutočne uzavrel dohodu o prevode ziskov a strát s dcérskou spoločnosťou, ako je DB Cargo, a za uplatniteľných podmienok. V tejto súvislosti sťažovateľ poukazuje na nepretržité straty, ktoré spoločnosti DB Cargo utrpela podľa dohody o prevode ziskov a strát platnej v rokoch 1999 až 2012, a na skutočnosť, že napriek týmto stratám bola v roku 2012 uzavretá nová dohoda o prevode ziskov a strát, ktorá bola bezpodmienečnou dohodou neobmedzenou rozsahom ani výškou, a následne automaticky obnovená v rokoch 2016 a 2018. sťažovateľ ďalej konštatuje, že na základe trhových údajov dostupných v roku 2012 a vzhľadom na ročné krytie strát neexistovala perspektíva dosiahnutia zisku. sťažovateľ napokon poukazuje na skutočnosť, že dohoda o prevode ziskov a strát bola prijatá a ponechaná v platnosti, hoci Nemecko malo potrebnú mieru voľného uváženia takúto dohodu vôbec neuzavrieť a kedykoľvek ju vypovedať. Okrem toho sťažovateľ konštatuje, že tvrdením v rámci opatrenia 3, že spoločnosti DB AG a DB Cargo majú vďaka existencii dohody o prevode ziskov a strát rovnaký úverový rating, Nemecko uznalo pozitívny vplyv dohody o prevode ziskov a strát na rating spoločnosti DB Cargo, a teda uznalo, že dohodou o prevode ziskov a strát sa poskytuje spoločnosti DB Cargo výhoda;

b) v súvislosti s opatrením 2, že tvrdenie Nemecka o poskytovaní vnútroskupinových služieb za trhových podmienok nie je podložené žiadnou ekonomickou analýzou a je v rozpore s oficiálne zverejnenými informáciami;

c) v súvislosti s opatrením 3, že tvrdenie Nemecka o tom, že úvery, ktoré finančný útvar spoločnosti DB poskytol spoločnosti DB Cargo, vychádzajú z bežných trhových podmienok, nie je podložené žiadnymi dôkazmi. Toto tvrdenie je v skutočnosti v rozpore s verejne dostupnými integrovanými správami spoločnosti DB AG, z ktorých vyplýva, že príslušné úvery nemali spoločnosti DB AG priniesť žiadny zisk. Okrem toho spoločnosť DB Cargo vďaka existencii dohody o prevode ziskov a strát zaraďujú ratingové agentúry do rovnakých skupín úverovej kvality, a tak má prospech z nadhodnoteného úverového ratingu;

d) v súvislosti s opatrením 4, že dodatočné náklady spoločnosti DB Cargo na zamestnávanie štátnych zamestnancov v porovnaní s nákladmi na zamestnancov súkromného sektora nepredstavujú pre spoločnosť DB Cargo mimoriadny náklad, ktorý by mohol byť nahradený štátom bez toho, aby predstavoval štátnu pomoc. Takéto dodatočné náklady nepredstavujú náhradu nákladov predchádzajúcej výnimky zo všeobecného systému (dvojitá výnimka), ani opatrenie nepredstavuje náhradu za SVHZ v súlade s kritériami vo veci Altmark. Intervencie fondu BEV tak poskytujú spoločnosti DB Cargo výhodu.

4. PRIPOMIENKY NEMECKA

4.1. Všeobecné predbežné poznámky

(98) Nemecko tvrdí, že Komisia nesplnila svoje dôkazné bremeno týkajúce sa preukázania existencie pomoci a jasne neidentifikovala pochybnosti o zlučiteľnosti štyroch dotknutých opatrení s vnútorným trhom.

(99) Nemecko ďalej uvádza, že konkurenčná dynamika na nemeckom trhu so železničnou nákladnou dopravou je dostatočná na to, aby vyvrátila tvrdenie sťažovateľa, že trh sa vyznačuje narušením hospodárskej súťaže v dôsledku údajného štátneho zásahu v prospech spoločnosti DB Cargo. Nemecko poukazuje najmä na skutočnosť, že konkurenti spoločnosti DB Cargo neustále zvyšujú svoj podiel na trhu v Nemecku, a to z 29 % v roku 2012 na 57 % v roku 2022. Naopak, v ostatných členských štátoch je podiel vyzývateľov na trhu oveľa nižší: 54 % v Taliansku, 51 % vo Švédsku, 50 % v Poľsku, 32 % v Rakúsku, 31 % vo Švajčiarsku a 30 % v Belgicku ([45]).

([45]) Údaje poskytnuté Nemeckom pochádzajú z 9. výročnej správy IRG-Rail o monitorovaní trhu, 9. ročného pracovného dokumentu IRG-Rail o monitorovaní trhu z apríla 2021.

(100) Nemecko uvádza, že sa snaží zvýšiť trhový podiel železníc na celkovej preprave tovaru, najmä s ohľadom na dekarbonizáciu dopravy. V tejto súvislosti sa zaviedlo niekoľko horizontálnych podporných opatrení pre podniky železničnej nákladnej dopravy. Podľa Nemecka začatie formálneho konania vyvoláva neistotu v celom sektore železničnej nákladnej dopravy, čo narúša ciele dekarbonizácie a zelenej transformácie.

4.1.1. *Pripomienky k dotknutým opatreniam*

(101) Nemecko tvrdí, že žiadne z opatrení uvedených v rozhodnutí o začatí konania nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(102) V súvislosti s opatreniami 1 až 3 Nemecko tvrdí, že posúdenie v rozhodnutí o začatí konania nie je v súlade s koncepciou jedinej hospodárskej jednotky.

(103) Nemecko tvrdí, že všetky spoločnosti patriace do skupiny sa majú na účely uplatňovania pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže považovať za jeden podnik ([46]). Ak materská spoločnosť (v tomto prípade DB AG) vykonáva kontrolu nad svojimi dcérskymi spoločnosťami v úplnom vlastníctve (v tomto prípade DB Cargo) ([47]), celá skupina sa musí klasifikovať ako hospodárska jednotka, a teda ako jeden podnik v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([48]). V tejto súvislosti Nemecko odkazuje aj na vyňatie dohôd medzi materskými a dcérskymi spoločnosťami, ktorými sa obmedzuje hospodárska súťaž, z uplatňovania článkov 101 a 102 ZFEÚ ([49]). Okrem toho Nemecko odkazuje na vymedzenie prepojených podnikov v článku 3 ods. 3 prvom pododseku prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 ([50]) a v článku 2 ods. 2 a odôvodnení 4 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1407/2013 ([51]).

(104) Nemecko okrem toho tvrdí, že prístup Komisie k skúmaniu čisto vnútroskupinových transakcií v rámci práva štátnej pomoci nie je podložený žiadnymi precedensmi a že nezákonné krížové dotovanie v rámci integrovaných železničných podnikov je vylúčené sektorovými regulačnými požiadavkami Únie [najmä smernicami 2012/34/EÚ ([52]) a (EÚ) 2016/2370 ([53])] a ich transpozíciou do vnútroštátneho práva.

(105) Okrem toho Nemecko uvádza, že tvrdenie Komisie je v rozpore so zásadou neutrality stanovenou v článku 345 ZFEÚ. Je to preto, že súkromné podniky môžu slobodne navrhovať svoje vnútroskupinové výkonnostné vzťahy a nemusia dodržiavať obmedzenia stanovené v rozhodnutí o začatí konania. Ak by Komisia v budúcnosti posudzovala všetky vnútroskupinové dohody a transakcie (len) v prípade verejných podnikov z hľadiska práva štátnej pomoci a – ako sa stalo v tomto prípade – podliehala by všeobecnému podozreniu a povinnosti odôvodnenia, predstavovalo by to pre podniky vo verejnom vlastníctve vážne znevýhodnenie.

([46]) Napríklad rozsudok Všeobecného súdu zo 14. októbra 2004, T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Komisia, ECLI:EU:T:2004:304, bod 50.

([47]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. septembra 2009, Akzo Nobel a i./Komisia, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. novembra 1984, Intermills/Komisia, vec C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, bod 9 a nasl.

([49]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. októbra 1996, Viho/Komisia, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, bod 16; rozsudok Súdneho dvora zo 16. októbra 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisia, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, bod 26 a nasl.; rozsudok Súdneho dvora z 25. októbra 1983, AEG/Komisia, C107/82, ECLI:EU:C:1983:293, bod 47 a nasl.

([50]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis (Ú. v. EÚ L 352, 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). V odôvodnení 4 sa uvádza, že „[n]a účely pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v zmluve je podnikom každý subjekt, či už ide o fyzickú alebo právnickú osobu, vykonávajúci hospodársku činnosť bez ohľadu na svoje právne postavenie a spôsob financovania. Súdny dvor rozhodol, že všetky subjekty, ktoré sú kontrolované (právne alebo de facto) tým istým subjektom, by sa mali pokladať za jediný podnik."

([52]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Náhrada ročných strát spoločnosti DB Cargo podľa dohody o prevode ziskov a strát („opatrenie 1“)

(106) Nemecko tvrdí, že v prípade opatrenia 1 nejde o žiadne štátne prostriedky, pretože straty spoločnosti DB Cargo sú kryté obchodným ziskom vygenerovaným v rámci skupiny DB. Na to, aby sa súkromné finančné prostriedky, ako sú napríklad obchodné zisky skupiny DB, mohli považovať za štátne prostriedky, je potrebné preukázať, že tieto prostriedky sú pod neustálou verejnou kontrolou, a teda k dispozícii príslušným vnútroštátnym orgánom ([54]). V tejto súvislosti Nemecko poukázalo aj na rozsudok Súdneho dvora ([55]) týkajúci sa rozhodnutia Komisie (EÚ) 2016/1208 ([56]).

(107) Okrem toho Nemecko tvrdí, že rozhodnutie o úhrade strát spoločnosti DB Cargo nemožno pripísať štátu, hoci sa štát podieľal na uzatvorení dohody o prevode ziskov a strát prostredníctvom príslušných hlasov vo valnom zhromaždení, ktoré umožnili uzatvorenie dohody o prevode ziskov a strát. Podľa Nemecka nie sú v tomto prípade splnené kritériá používané na určenie pripísateľnosti. V tejto súvislosti Nemecko ďalej rozvíja svoje argumenty uvedené v odôvodnení 65 rozhodnutia o začatí konania:

a) spoločnosť DB AG je založená podľa súkromného práva vo forme akciovej spoločnosti („*Aktiengesellschaft*“), čo je forma organizácie podniku, ktorá poskytuje vedeniu (a dozornej rade) slobodu a nezávislosť od pokynov akcionárov (valné zhromaždenie nemá možnosť vydávať pokyny členom predstavenstva alebo členom dozornej rady). Štát preto nekontroluje rozhodnutia o riadení spoločnosti DB AG, ktoré prijíma predstavenstvo. V predstavenstve nie sú žiadni zástupcovia vlády. Okrem toho dozorná rada má medzi svojimi 20 členmi len niekoľko zástupcov vlády (traja členovia v súčasnosti aj v čase podpisu dohody o prevode ziskov a strát). Navyše v predstavenstve spoločnosti DB Cargo neboli žiadni zástupcovia vlády a v dozornej rade spoločnosti DB Cargo boli len dvaja zástupcovia vlády (jeden zo spolkového ministerstva pre digitálne technológie a dopravu a jeden zo spolkového ministerstva hospodárstva a klímy). Jediným akcionárom spoločnosti DB Cargo na valnom zhromaždení bola spoločnosť DB AG;

b) uzatváranie takýchto dohôd, ktoré sa riadia *Aktiengesetz*, je bežnou praxou v skupinách spoločností založených podľa súkromného práva. Spoločnosť DB AG postupovala podľa štandardného postupu pre podniky;

c) Nemecko síce súhlasí s tým, že zástupca spolkovej vlády na valnom zhromaždení spoločnosti DB AG dal súhlas na uzavretie dohody o prevode ziskov a strát so spoločnosťou DB Cargo, ale to podľa Nemecka nie je dôvodom na pripísanie tohto rozhodnutia štátu. Schválením uzavretia dohody o prevode ziskov a strát na valnom zhromaždení konal zástupca spolkovej vlády výlučne v úlohe akcionára podľa zákona AktG, rovnako ako v prípade súkromných spoločností (§ 293 AktG). Okrem toho súhlas štátu s opatrením nemôže sám osebe viesť k pripísaniu. V opačnom prípade by každé schválenie právneho úkonu štátom znamenalo, že ide o „štátne“ opatrenie. Pripísateľnosť možno konštatovať len vtedy, keď sa orgány verejnej moci aktívne podieľali na prijatí tohto opatrenia alebo ho nariadili;

d) podľa Nemecka Komisia v prípade Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) ([57]) potvrdila názor, že nie všetky opatrenia prijaté verejným podnikom v prospech dcérskej spoločnosti možno pripísať štátu. Tento prípad sa týkal najmä kapitálových injekcií, záruk, vnútroskupinových úverov a zmlúv o dodávkach a službách medzi portugalskou štátnou železničnou spoločnosťou Comboios de Portugal (CP) a jej dcérskou spoločnosťou EMEF, ktorá je v jej úplnom vlastníctve;

([54]) Rozsudky Súdneho dvora z 10. decembra 2020, C-160/19 P, Commune di Milano/Komisia, ECLI:EU:C:2020:1012, bod 30, a z 28. marca 2019, Nemecko/Komisia, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, bod 58.

([55]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. marca 2021, Komisia/Talianskoa i., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1208 z 23. decembra 2015 o štátnej pomoci poskytnutej Talianskom banke Tercas [vec SA.39451 (2015/C)] (ex 2015/NN) (Ú. v. EÚ L 203, 28.7.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/2182 zo 6. marca 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) o opatreniach v prospech spoločnosti Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (Ú. v. EÚ L 444, 10.12.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) okrem toho, pripisovanie zodpovednosti štátu na základe uznesenia valného zhromaždenia by si vyžadovalo, aby štát mohol zabrániť opatreniu z dôvodu chýbajúceho schválenia ([58]), čo nie je tento prípad. Spoločnosť DB AG mohla previesť zisky a straty aj v prípade neexistencie dohody o prevode ziskov a strát. Zisky by sa mohli previesť na spoločnosť DB AG na základe jednoduchého rozhodnutia akcionárov spoločnosti DB Cargo. Straty spoločnosti DB Cargo by spoločnosť DB AG mohla kedykoľvek nahradiť ďalšími kapitálovými injekciami, napríklad príspevkom do kapitálovej rezervy. Takéto opatrenia spoločnosti DB AG by nezahŕňali štát, ale boli by čisto vnútroskupinovými opatreniami. To platí *a fortiori* pre individuálne náhrady škody na základe dohody o prevode ziskov a strát. Uskutočnili sa totiž bez akejkoľvek účasti štátu. Boli vykonané automaticky v súlade so zákonnými požiadavkami § 302 zákona AktG a nezávisle od akýchkoľvek individuálnych rozhodnutí;

f) znakom pripísateľnosti nie je ani zákonná povinnosť stanovená v § 65 ods. 2 v spojení s § 65 ods. 3 spolkového rozpočtového poriadku („*Bundeshaushaltsordnung*“ – BHO) (pozri odôvodnenie [...]), na základe ktorej musel štát súhlasiť s uzavretím dohody o prevode ziskov a strát, keďže ustanovenia BHO sa týkajú „zmeny vplyvu spolkovej vlády“ („*Änderung des Einflusses des Bundes*“), a teda výlučne kontrolnej časti dohody, a nie časti týkajúcej sa automatického prevodu ziskov a strát. V tejto súvislosti Nemecko ďalej vysvetľuje, že dohody o kontrole a dohody o prevode ziskov a strát sú síce často spojené do jednej dohody, ako to bolo v prípade spoločnosti DB Cargo, ale ide o dva rôzne druhy dohôd. V každom prípade táto požiadavka nie je právne záväznou požiadavkou na nezávislé schválenie štátom vlastneného podniku, v tomto prípade spoločnosti DB AG;

g) spôsob, akým štát vykonáva dohľad nad spoločnosťou DB AG, nepredstavuje taký stupeň dohľadu orgánov verejnej moci nad spoločnosťou DB AG, ktorý by bol relevantný ako ukazovateľ pripísateľnosti. Žiadny zo orgánov verejnej moci nevykonáva administratívny dohľad nad riadením spoločnosti DB AG ani jej dcérskymi spoločnosťami, konkrétne:

   a) činnosť Spolkového železničného úradu („*Eisenbahn-Bundesamt*“ – EBA) sa týka špecifických úloh v oblasti schvaľovania plánovania, schvaľovania vozidiel a úloh súvisiacich s bezpečnosťou. Okrem toho sa činnosť úradu EBA vzťahuje aj na súkromné železničné spoločnosti;

   b) Spolková agentúra pre siete („*Bundesnetzagentur*“ – BNetzA) ako príslušný regulačný orgán monitoruje dodržiavanie regulačných požiadaviek v oblasti železničnej dopravy zo strany spolkových aj nespolkových spoločností železničnej infraštruktúry;

   c) činnosť Spolkového dvora audítorov („*Bundesrechnungshof*“) sa týka spolkovej vlády a jej rozpočtového a ekonomického riadenia (vrátane činnosti v prípade podielov spolkovej vlády v spoločnostiach zriadených podľa súkromného práva);

   d) Spolkové ministerstvo pre digitálne technológie a dopravu nevykonáva administratívny dohľad nad „obchodným riadením“ spoločnosti DB AG a jej dcérskych spoločností. Ministerstvo riadi a zodpovedá za činnosť špecializovaného oddelenia, ktoré má na starosti dopravnú politiku v rámci spolkovej vlády. Spolková vláda vystupuje ako akcionár prostredníctvom správy podielov v Spolkovom ministerstve pre digitálne technológie a dopravu. To zahŕňa výkon práv a povinností (súkromného) akcionára;

   e) Bundestag ako zákonodarný orgán nevykonáva administratívny dohľad nad spoločnosťou DB AG. Monitoruje činnosti federálnej vlády, ako aj prácu jej výborov.

(108) Okrem toho „strategický význam“ železničnej nákladnej dopravy pre „dopravnú politiku“ neodôvodňuje zistenie pripísateľnosti, keďže uzavretie dohody o prevode ziskov a strát neslúžilo na realizáciu politických cieľov ani na uplatňovanie právnych predpisov. Takéto zistenie nemôže byť odôvodnené ani hospodárskym významom dohody o prevode ziskov a strát.

(109) A napokon, ak by sa spoločnosti DB AG ako štátnej spoločnosti neumožnilo používať nástroj, ktorý vo veľkej miere používajú aj súkromné spoločnosti, došlo by k diskriminácii štátnych spoločností v porovnaní so súkromnými spoločnosťami, čo je v rozpore so zásadou neutrality zakotvenou v článku 345 ZFEÚ.

([58]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. februára 1988, Van der Kooy a i./Komisia, C-67/85, C-68/85 a C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, bod 36.

(110) Okrem toho Nemecko tvrdí, že dohoda o prevode ziskov a strát neprináša žiadne hospodárske výhody.

(111) Dohody o prevode ziskov a strát sú v skupinách bežným štrukturálnym prvkom. Uzatváranie dohôd o prevode ziskov a strát a ich vykonávanie predstavuje bežné správanie na trhu. Dohody o prevode ziskov a strát sú v Nemecku bežné v prípade skupín podnikov, najmä súkromných, ktoré zakladajú *Vertragskonzern* ([59]). Podľa Nemecka dohody o prevode ziskov a strát pravidelne využívajú spoločnosti zastúpené v nemeckom akciovom indexe *(Deutscher Aktienindex*, DAX). Z oficiálnych štatistík o dani z príjmov právnických osôb okrem toho vyplýva, že dohody o prevode ziskov a strát sú v Nemecku bežné a často používané. Podľa oficiálnych štatistík predstavovali skupiny ([60]) takmer 50 % celkových príjmov z dane z príjmov právnických osôb za zdaňovacie obdobie 2017. Okrem toho Nemecko poukazuje na daňové účinky dohôd o prevode ziskov a strát (pozri odôvodnenie 43).

(112) Okrem toho Nemecko opakovane zdôrazňuje, že hospodárske účinky dohody o prevode ziskov a strát, t. j. prevod ziskov a strát, by sa mohli dosiahnuť aj bez tejto dohody.

(113) Okrem toho sa Nemecko odvoláva na ročné finančné plánovanie (strednodobé plány sú súčasťou tohto plánovania) v rámci skupiny DB. V rámci jednotlivých kôl plánovania sa vymedzujú očakávané výsledky spoločnosti DB AG pre spoločnosti v rámci skupiny. Konkrétne očakávania spoločnosti DB AG týkajúce sa ziskovosti vo vzťahu k spoločnostiam skupiny – a teda aj vo vzťahu k spoločnosti DB Cargo– možno vnímať napríklad takto:

a) spoločnosť DB AG si pre všetky nové investície spoločností skupiny stanovuje cieľ návratnosti nad úrovňou trhových kapitálových nákladov;

b) výška odmien členov predstavenstva spoločností skupiny závisí od výsledkov predmetnej spoločnosti. Tieto výsledky zahŕňajú krátkodobú aj dlhodobú výkonnosť;

c) ak spoločnosti skupiny nedosiahnu ciele ziskovosti, ktoré spoločnosť DB AG očakáva, spoločnosť DB AG môže využiť aj možnosť výmeny osôb na najvyšších riadiacich pozíciách;

d) realizáciu tejto stratégie umožňuje práve kontrolný prvok dohody o prevode ziskov a strát.

(114) Nemecko takisto tvrdí, že údajné nevypovedanie dohody o prevode ziskov a strát nepredstavuje pomoc, pretože nevypovedanie dohody nepredstavuje opatrenie, a preto neexistuje žiadne „naozaj vykonané opatrenie“ ([61]). Z tohto dôvodu musí posúdenie povahy pomoci týkajúce sa dohody o prevode ziskov a strát vychádzať zo záveru dohody o prevode ziskov a strát.

(115) Vzhľadom na očakávania výrazného zlepšenia situácie v oblasti príjmov Nemecko tvrdí, že súkromný akcionár, ktorý by konal vo svojom dlhodobom záujme, by akceptoval aj straty spoločnosti DB Cargo v prechodnom období. Nemecko poukazuje na predchádzajúci prípad, v ktorom Komisia nezistila hospodársku výhodu pre dotknutý podnik v prípade viacročnej náhrady straty materskou spoločnosťou na základe dohody o prevode ziskov a strát ([62]).

(116) Okrem toho treba zohľadniť skutočnosť, že skupina DB v minulosti vložila do spoločnosti DB Cargo kapitál alebo získala od spoločnosti DB Cargo zisky. Súkromný akcionár, ktorý už investoval do spoločnosti, bude posudzovať riziko inak ako investor bez existujúceho podielu. Skutočnosť, že materská spoločnosť bola predtým hospodársky zapojená do spoločnosti DB Cargo, sa preto musí zohľadniť pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

([59]) Vo *Vertragskonzern*, čo znamená skupinu založenú na dohodách, sa v dohode o kontrole stanovuje právo kontrolujúcej spoločnosti vydávať pokyny kontrolovanej spoločnosti.

([60]) Skupiny *(Organschaften)*, ako sú vymedzené v nemeckom daňovom práve.

([61]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 6. júna 2012, EDF/Komisia, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, bod 83.

([62]) Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/506 z 20. februára 2014 o opatreniach prijatých Nemeckom v súvislosti so spoločnosťou Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH a rôznymi leteckými spoločnosťami – SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) (Ú. v. EÚ L 89, 1.4.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Okrem toho by podľa Nemecka súkromný prevádzkovateľ nahradil aj straty, ktoré vznikli spoločnosti DB Cargo. Dôvod spočíva v tom, že prognózy výsledkov obsiahnuté v strednodobom plánovaní v každom prípade umožnili očakávať návrat spoločnosti DB Cargo k ziskovosti v strednodobom až dlhodobom horizonte (pozri odôvodnenie 55). Prognózy sú vždy založené na platných a dobre podložených odhadoch vývoja trhu a podnikania (pozri odôvodnenie 55). Okrem toho spoločnosť DB Cargo dosiahla len v rokoch 2006, 2007 a 2008 zisk viac ako pol miliardy EUR a previedla ho na spoločnosť DB AG.

(118) Podľa Nemecka existuje niekoľko dôvodov, prečo sa hospodárska situácia zatiaľ nezlepšila podľa očakávaní, okrem iného:

a) od roku 2010 bol rast trhu so železničnou nákladnou dopravou v rozpore s pôvodnými očakávaniami spoločnosti DB Cargo a externých odborníkov výrazne nižší ako v predchádzajúcom desaťročí;

b) vývoj na trhu bol zároveň výrazne volatilnejší;

c) v roku 2010 sa efekt nákladnej štruktúry ešte viac zrýchlil. V dôsledku toho sa postupne znižoval podiel zákazníkov z odvetví, ktoré boli tradične zdrojom zisku pre železničnú nákladnú dopravu (uhlie, rudy, minerálne oleje, oceľ), na využívaní sortimentu služieb;

d) keďže náklady na výrobné faktory spoločnosti DB Cargo sa v tom istom období výrazne zvýšili, a to aj v dôsledku dôrazných mzdových požiadaviek odborov;

e) okrem strát objemu, ktoré spôsobili konkurenti, spoločnosť DB Cargo stratila alebo nezískala objemy aj preto, že nezabezpečovala dostatočnú kvalitu prevádzky.

(119) Okrem toho spoločnosť DB Cargo v posledných rokoch začala realizovať množstvo programov na dosiahnutie udržateľného zlepšenia ziskovosti (niektoré z týchto programov sú uvedené v odôvodnení 57).

(120) Nemecko ďalej uvádza, že skutočnosť, že očakávané zisky strednodobých plánov sa nenaplnili v očakávanom období alebo rozsahu, je v zásade irelevantná, pretože jediným rozhodujúcim faktorom kritéria je posúdenie *ex ante* na základe dostupných informácií a predvídateľného vývoja v čase prijatia predmetného opatrenia.

(121) Pokiaľ ide o analýzy ziskovosti *ex ante*, Nemecko uvádza, že vypracovanie analýzy ziskovosti alebo podnikateľského plánu v súvislosti s dohodami o prevode ziskov a strát je neobvyklé. Nepretržité koordinačné procesy medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo sú skôr zamerané na zabezpečenie ziskového podnikania.

(122) Okrem toho Nemecko tvrdí, že z judikatúry vo veci EDF nevyplýva žiadna požiadavka na analýzu ziskovosti alebo podnikateľské plány, pretože i) vec EDF sa týkala kapitálovej injekcie a ii) ide o otázku, či vykonané opatrenie možno pripísať štátu ako akcionárovi ([63]).

(123) Okrem toho Nemecko počas formálneho vyšetrovania predložilo dve hospodárske správy týkajúce sa súladu dohody o prevode ziskov a strát so správaním súkromného subjektu na trhu. Správy predložené 8. júna 2023 (ďalej len „prvá správa E.CA“) a 28. augusta 2023 (ďalej len „druhá správa E.CA“) vypracovala nezávislá ekonomická poradná spoločnosť E.CA Economics. Obidve správy boli vypracované z hľadiska *ex ante*, hoci boli vypracované na účely konania po období, ktoré bolo predmetom vyšetrovania.

([63]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 6. júna 2012, EDF/Komisia, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, bod 81.

(124) Prvá správa E.CA pozostáva z kvalitatívneho posúdenia dôkazov, ktoré Nemecko poskytlo počas vyšetrovania. Uvádza sa v nej i) všadeprítomnosť dohôd o prevode ziskov a strát; ii) výhody takýchto dohôd (kontrola, daňová jednotka); iii) existencia finančného plánovania v rámci celej skupiny vrátane výkonnostných cieľov pre spoločnosť DB Cargo; iv) strednodobé plány, ako je nástroj plánovania, ktorý ukazuje očakávané zisky (vrátane podrobného opisu obsahu plánov); v) príklady dôvodov odchýlok medzi plánovanými ziskami a skutočne vzniknutými stratami a vi) odkaz na potenciálne straty v kontrafaktuálnom scenári (uvádza sa odkaz na straty pri ukončení činnosti v segmente jednotlivých vozňov). Celkovo sa v správe dospelo k záveru, že dôkazy, ktoré Nemecko poskytlo počas vyšetrovania, preukázali, že spoločnosť DB Cargo konala tak, ako by konal súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(125) Druhá správa E.CA obsahuje:

a) kvantitatívne hodnotenie *ex post* za obdobie od roku 2017 do pandémie COVID-19. Hodnotenie vychádza z kontrafaktuálneho porovnania z pohľadu *ex ante* z roku 2017; porovnanie strednodobej prognózy spoločnosti DB Cargo (2018 – 2022) s alternatívnym scenárom zatvorenia stratového segmentu jednotlivých vozňov. Predpoklady týkajúce sa alternatívneho scenára vychádzajú zo štúdie o jednotlivých vozňoch. Na účely kritéria sa finančné údaje strednodobého plánu na rok 2017 a zo scenára ukončenia modelovaného v štúdii o jednotlivých vozňoch prepočítali na peňažné toky;

b) za obdobie od pandemického roka 2020 až do vypracovania plánu transformácie (pozri odôvodnenie 175 a nasl.) kvalitatívnu analýzu súladu správania spoločností DB AG a DB Cargo (v kontexte meniacich sa trhových podmienok) so správaním súkromného subjektu v porovnateľnej situácii.

(126) Na porovnanie základného scenára (strednodobý plán na rok 2017) a kontrafaktuálneho scenára (ukončenie segmentu jednotlivých vozňov) sa použili voľné peňažné toky smerom do podniku (FCFF) pre spoločnosť DB AG po zdanení. Vykázané daňové vplyvy vychádzajú z výsledku EBT v súlade so štandardmi IFRS a sú podmienené predpokladom, že straty vo výške 50 % môžu byť vykázané ako prenos strát do budúcich období s daňovou sadzbou 30 % a kladné výsledky z dôvodu prenosu strát do budúcich období s efektívnou daňovou sadzbou približne 12 % v príslušnom finančnom roku. Pokiaľ ide o kontrafaktuálny scenár založený na štúdii o jednotlivých vozňoch, keďže štúdia bola zadaná v roku 2019, scenár sa musel posunúť o dva roky, t. j. do roku 2017. Okrem toho, keďže štúdia o jednotlivých vozňoch vychádzala z čistého zisku, finančný vplyv bol transformovaný na FCFF.

(127) Na porovnanie týchto dvoch scenárov boli peňažné toky diskontované do roku 2017 s použitím sadzby WACC vo výške 6,0 % po zdanení (ako je uvedené v konsolidovanej výročnej správe spoločnosti DB za rok 2017) v tabuľke 9: Porovnanie.

Tabuľka 9

Porovnanie finančných výsledkov základného scenára a alternatívnych scenárov (vo FCFF)

(v mil. EUR)

	2018 – 2022	Od roku 2023	Od roku 2018
Základný scenár	[…]	[…]	[…]
Alternatívny scenár	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Miera rastu	[…]		

Zdroj: Druhá správa E.CA, ktorú predložilo Nemecko.

(128) Na základe výsledkov porovnania sa v správe dospelo k záveru, že správanie spoločností DB AG a DB Cargo v súvislosti s pokračovaním činnosti segmentu jednotlivých vozňov podľa strednodobého plánovania a za predpokladov alternatívneho scenára možno klasifikovať ako správanie, ktoré je v súlade so správaním súkromného trhového subjektu v porovnateľnej situácii. Správa obsahuje aj štyri citlivé faktory: i) zmenu načasovania obratu trendu v základnom scenári; ii) zníženie úspor z rozsahu medzi segmentom jednotlivých vozňov a ostatnými segmentmi; iii) zníženie očakávaného zvýšenia cien a iv) zmenu obdobia umiestnenia zamestnancov, ktorí majú byť prepustení. V žiadnom zo scenárov citlivosti by alternatívny scenár nebol ekonomicky výhodnejší ako základný scenár.

(129) Pokiaľ ide o kvalitatívne hodnotenie obdobia (po) pandémii COVID-19 (t. j. od roku 2020), správa pripomína zmeny v riadení a stratégii DB Cargo v roku 2020 (stratégia rastu „Strong Cargo“). Pripomína aj neúspech stratégie. Okrem toho sa v správe vysvetľuje, že hoci spoločnosť DB Cargo už vo svojom strednodobom pláne na rok 2021 predpokladala, že s pravdepodobnosťou viac ako 70 % sa vyskytnú tieto kľúčové riziká: i) pokles dopytu spojený s plnením požiadaviek na presnosť; ii) pokles dopytu spôsobený zvýšením nedostatku polovodičov v dôsledku pandémie a iii) dlhodobé účinky štrajkov na lojalitu zákazníkov, v roku 2021 nedošlo k žiadnej závažnej strategickej zmene smerovania. V správe sa však uvádza, že toto správanie bolo v súlade s tým, ako by postupoval súkromný subjekt v porovnateľnej situácii na trhu, a to vzhľadom na vysoký stupeň neistoty pri plánovaní, keď vedenie reagovalo na negatívny vývoj podnikania v roku 2022 zadaním vypracovania plánu transformácie.

(130) Nemecko predložilo aj argumenty týkajúce sa dôvodov, pre ktoré spoločnosť DB Cargo neznížila veľkosť segmentu jednotlivých vozňov, ale počítala s ďalšou štátnou pomocou na prevádzku segmentu jednotlivých vozňov. Podľa Nemecka sa v koaličnej dohode nemeckej vlády (*„Koalitionsvertrag“*) z roku 2018 výslovne uvádza ambícia celkovo posilniť konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou a podporiť životaschopnosť prepravy jednotlivými vozňami. Okrem toho z vývoja skutkového stavu vyplýva, že očakávanie zvýšenia štátnej podpory pre segment jednotlivých vozňov bolo oprávnené, keďže Nemecko v roku 2023 rozhodlo o zavedení osobitnej schémy štátnej pomoci pre segment jednotlivých vozňov ([64]).

4.1.1.2. Stanovenie cien vnútroskupinových služieb („opatrenie 2“)

(131) Nemecko poukazuje na to, že opatrenie 2 nie je jasne vymedzené, pretože pojem „vnútroskupinové služby“ je nejednoznačný, keďže by mohol zahŕňať všetky služby v rámci skupiny DB vrátane služieb poskytovaných iným spoločnostiam ako DB Cargo.

(132) Z tých istých dôvodov, ktoré sú uvedené v odôvodnení 106, Nemecko tvrdí, že nejde o žiadne štátne prostriedky, pretože poskytovanie vnútroskupinových služieb je interným procesom v rámci spoločnosti DB AG a je financované z vlastných obchodných prostriedkov spoločnosti DB AG.

(133) Okrem toho rozhodnutie o zavedení a poskytovaní služieb nemožno pripísať štátu. Na zavedení služieb sa nepodieľali žiadni zástupcovia štátu, keďže išlo o organizačný akt predstavenstva spoločnosti DB AG, ktorý bol výlučne interným aktom spoločnosti.

(134) Okrem toho Nemecko uvádza, že na konkrétnych rozhodnutiach o poskytovaní vnútroskupinových služieb sa nepodieľajú žiadni zástupcovia štátu. V tejto súvislosti je takisto potrebné rozlišovať medzi funkciami služieb a funkciami skupiny:

a) v skupine DB sa v závislosti od finančného objemu predmetnej dohody prijímajú rozhodnutia výlučne na príslušných hierarchických úrovniach v príslušných spoločnostiach (vrátane vymedzenia podmienok). Dohody o vnútroskupinových službách sú preto založené na rozhodnutiach vedenia. Akcionár spoločnosti DB AG sa na týchto rozhodnutiach nepodieľa, a to ani priamo prostredníctvom valného zhromaždenia, ani prostredníctvom dozornej rady;

([64]) Schválené rozhodnutím Komisie C(2024) 3488 final z 21. mája 2024 vo veci SA.108800 (2024/N) – Podpora železničnej nákladnej dopravy (preprava jednotlivými vozňami a skupinou vozňov) (Ú. v. EÚ C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) pokiaľ ide o výkon funkcií skupiny, od začiatku neexistujú žiadne dohody o úrovni služieb. Preto neexistuje ani žiadny osobitný spoločný faktor pre účasť zástupcov štátu na akýchkoľvek rozhodnutiach spoločnosti o výkone funkcií skupiny. Neexistencia príslušných dohôd o úrovni služieb objasňuje povahu funkcií skupiny. Sú určené predovšetkým pre vedenie skupiny, ale nie pre spoločnosti skupiny.

(135) Okrem toho Nemecko poukazuje na tvrdenia uvedené v odôvodnení 107 týkajúce sa pripísateľnosti opatrenia 1 štátu a ďalej tvrdí, že opatrenie 2 nie je pripísateľné štátu.

(136) Nemecko okrem toho tvrdí, že vnútroskupinové poskytovanie služieb nie je pre spoločnosť DB Cargo ekonomicky výhodné. Keďže Nemecko rozlišuje medzi funkciami služieb a funkciami skupiny, predkladá aj samostatné tvrdenia týkajúce sa neexistencie hospodárskej výhody. Na úvod však vysvetľuje, že zavádzanie a vykonávanie funkcií služieb a funkcií skupiny je normálnym trhovým správaním. Centralizácia týchto funkcií na úrovni holdingu vytvára významné synergie, zvyšuje kvalitu procesov a podporuje jednotné riadenie spoločnosti.

(137) Pokiaľ ide o osobitné podmienky funkcií služieb a funkcií skupiny v rámci skupiny DB pre spoločnosť DB Cargo, Nemecko uvádza:

a) funkcie služieb sa fakturujú spoločnostiam skupiny na základe dohôd o úrovni služieb za trhových podmienok. Pokiaľ ide o funkcie služieb, skupina DB sa vo svojej integrovanej správe výslovne zaväzuje konať v súlade s trhovými podmienkami na princípe nezávislého vzťahu. V integrovanej správe spoločnosť DB sa neuvádza, že spoločnosť DB AG poskytuje služby za iných ako trhových podmienok. Okrem toho vzhľadom na veľký počet transakcií by bolo sotva možné, alebo prinajmenšom neprimerané pri neexistencii akýchkoľvek dôkazov o netrhových cenách, podrobne vysvetliť súlad všetkých jednotlivých vnútroskupinových vzťahov v oblasti služieb s trhom;

b) Nemecko vysvetľuje, že v prípade funkcií skupiny je potrebné rozlišovať, pretože funkcie skupiny slúžia do veľkej miery len skupine. V tomto rozsahu funkcie skupiny neposkytujú žiadnu službu spoločnostiam skupiny. V rozsahu, v akom niektoré funkcie skupiny slúžia aj spoločnostiam skupiny, však skupina neuplatňuje voči spoločnostiam skupiny samostatné ceny. Všetky úspory nákladov spoločností skupiny sú však zahrnuté do očakávaného zisku skupiny pre jednotlivé spoločnosti.

4.1.1.3. Výhodné podmienky financovania úverov poskytovaných finančným útvarom spoločnosti DB („opatrenie 3“)

(138) Pokiaľ ide o opatrenie 3, Nemecko uvádza, že z rovnakých dôvodov, ktoré sú uvedené v odôvodnení 85, nie sú do poskytovania úverov spoločnosti DB Cargo finančným útvarom spoločnosti DB AG zahrnuté žiadne štátne prostriedky.

(139) Okrem toho podľa Nemecka rozhodnutie o zriadení finančného útvaru spoločnosti DB AG a individuálne rozhodnutia o poskytnutí jednotlivých úverov nemožno pripísať štátu, pretože:

a) na zriadení finančného útvaru spoločnosti DB AG sa nepodieľali žiadni zástupcovia štátu. Naopak, išlo o organizačný akt predstavenstva spoločnosti DB AG, ktorý bol výlučne interným aktom spoločnosti. Zriadenie a riadenie centrálneho finančného útvaru je úlohou vedenia;

b) štátni zamestnanci sa okrem toho nezúčastňujú na individuálnych rozhodnutiach o úveroch poskytnutých finančným útvarom spoločnosti DB AG. Podľa pravidiel skupiny DB o vnútroskupinových úveroch rozhoduje len vedúci ekonomického a finančného útvaru vo finančnom oddelení spoločnosti DB AG.

(140) Okrem toho Nemecko poukazuje na tvrdenia uvedené v odôvodnení 107 týkajúce sa pripísateľnosti opatrenia 1 štátu a ďalej tvrdí, že ani zriadenie finančného útvaru spoločnosti DB AG, ani rozhodnutia o jednotlivých úveroch, nie sú pripísateľné štátu.

(141) Nemecko ďalej tvrdí, že poskytnutie jednotlivých úverov spoločnosti DB Cargo finančným útvarom spoločnosti DB AG nepredstavuje pre spoločnosť DB Cargo hospodársku výhodu z týchto dôvodov:

a) existencia centrálneho finančného útvaru zodpovedá bežnému trhovému správaniu v skupinách. Centrálne finančné útvary využívajú napríklad takmer všetky spoločnosti z oblasti priemyslu a obchodu zastúpené v nemeckom akciovom indexe DAX. Špecifická koncepcia finančného útvaru spoločnosti DB AG je bežná aj na trhu. Iné skupiny takisto združujú v centrálnom finančnom útvare napríklad možnosti krátkodobých úverových liniek, ktoré možno čerpať v rámci konsolidácie zostatkov a/alebo fixných krátkodobých úverov, ako aj poskytovanie dlhodobých úverov spoločnostiam skupiny;

b) konkrétne podmienky úverových zmlúv uzatvorených medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo sa stanovujú na základe zásady trhového odstupu v závislosti od trhu, splatnosti a rizika. Konkrétne:

1. Závislosť od trhu znamená, že základom výpočtu úrokových sadzieb sú úrokové sadzby dohodnuté na kapitálovom trhu v príslušnom čase. Aktuálne úrokové sadzby sa získavajú od poskytovateľov informačných služieb, ako sú Refinitiv alebo Bloomberg.

2. Závislosť od splatnosti znamená, že pomocou výnosovej krivky (napr. swapovej krivky v eurách) sa každá splátka zahrnie do výpočtu váženej priemernej úrokovej sadzby pri úrokovej sadzbe príslušného obdobia.

3. Závislosť od rizika znamená, že prémie úrokových sadzieb výnosovej krivky sú diferencované podľa úverovej bonity. Prémie sa spravidla stanovujú mesačne a po veľkých pohyboch na trhu a sú odvodené od „úverových kriviek“ (t. j. podmienok financovania spoločností s rovnakým ratingom) poskytovateľov informačných služieb.

(142) Pokiaľ ide o rizikovú prémiu, prémia za úverovú bonitu spoločností infraštruktúry skupiny DB v podstate zodpovedá úverovým maržiam skupiny DB AG na peňažnom a kapitálovom trhu (t. j. vrátane zohľadnenia vlastníctva spolkovej vlády). Úverové marže pre iné podniky ako podniky infraštruktúry sú vyššie, čo je dôsledkom hodnotenia úverov založeného na pomere a úverových maržiach kótovaných na kapitálovom trhu. Napríklad len sektor infraštruktúry profituje zo zlepšenia ratingu vďaka vlastníctvu štátu (tzv. government uplift).

(143) Spoločnosť DB Cargo nemá prospech z tohto zlepšenia úverového ratingu. V najlepšom prípade je ocenená na úrovni „samostatného úverového profilu“ („SACP“, Standard &Poor's) alebo „základného úverového hodnotenia“ („BCA“, Moody's), kde vlastnícka štruktúra nie je dôležitá. Ako je v skupinách zvykom, spoločnosti sú rozdelené do tried úverovej bonity. Ak existuje dohoda o prevode ziskov a strát, sú zaradené do triedy úverovej bonity SACP alebo BCA skupiny. V prípade existujúcej dohody o prevode ziskov a strát by banka pri posudzovaní úverovej bonity zohľadnila aj úverovú bonitu materskej spoločnosti.

(144) Je v súlade s bežnou trhovou praxou v skupinách, že úvery spoločnosti DB Cargo nie sú zabezpečené. Spoločnosť DB AG ako akcionár tu pôsobí ako poskytovateľ vlastného kapitálu a zároveň ako veriteľ. Zabezpečenie úverov by spoločnosti DB AG poskytlo len formálne, ale nie dodatočné materiálne zabezpečenie. Akýkoľvek zmysluplný predaj aktív by si vyžadoval predchádzajúci súhlas spoločnosti DB AG.

(145) Ďalší aspekt, ktorý hovorí proti zábezpeke v rámci skupín, sa týka postavenia akcionárskych úverov v prípade platobnej neschopnosti, keďže akcionárske úvery sú podriadené všetkým ostatným kategóriám pohľadávok, t. j. majú najnižšie postavenie aj v skupine podriadených pohľadávok.

(146) Okrem toho sa pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve musí zohľadniť skutočnosť, že úver je transakciou medzi dvoma spoločnosťami patriacimi do tej istej skupiny, a preto existujú osobitné strategické úvahy a synergické účinky.

4.1.1.4. Čiastočné pokrytie odmeňovania štátnych zamestnancov zamestnaných v spoločnosti DB Cargo z fondu BEV („opatrenie 4“)

(147) Pokiaľ ide o opatrenie 4, Nemecko sa vo svojom stanovisku zameriava na podmienku selektívnej výhody.

(148) Nemecko tvrdí, že cieľom opatrenia 4 bolo od začiatku odbremeniť súkromný podnik DB AG od nákladov na zamestnancov, ktoré vyplývajú zo špecifickej štruktúry a výšky odmeňovania štátnych zamestnancov. Nemecko ďalej tvrdí, že v dôsledku zásady „als-ob-Kosten“ stanovenej v § 21 ods. 1 a § 23 zákona DBGrG platí spoločnosť DB AG do fondu BEV za náklady rovnajúce sa nákladom, ktoré by spoločnosti DB AG vznikli, keby namiesto pridelených pracovníkov najímala svojich zamestnancov na trhu práce. Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo vykonala všetky platby v prospech spoločnosti DB AG za pridelených pracovníkov včas ([65]) a uvádza niekoľko príkladov praktického uplatňovania zásady „als-ob-Kosten“ v rámci spoločnosti DB Cargo, ako aj správy nezávislých audítorov o výdavkoch spoločnosti DB AG, ktoré dokazujú, že výška výdavkov na zmluvného pracovníka v konkrétnej profesijnej situácii (vek, kvalifikácia, platová skupina) zodpovedá výške nákladov, ktoré sa majú uhradiť do fondu BEV za pridelených pracovníkov v podobnej profesijnej situácii ([66]).

(149) Nemecko ďalej uvádza, že opatrenie je časovo aj rozsahovo obmedzené a vzťahuje sa na stále sa zmenšujúcu skupinu pracovníkov, pričom dospieva k záveru, že opatrenie nie je štátnou pomocou, pretože spoločnosť DB Cargo nezbavuje poplatkov, ktoré musí podnik za normálnych okolností znášať. Naopak, opatrením sa spoločnosť DB Cargo zbavuje nadmerných nákladov, ktoré iné súkromné železničné podniky nemusia znášať. Potvrdzuje to skutočnosť, že pracovníci zamestnaní v rámci fondu BEV sú vysielaní nielen do spoločnosti DB AG, ale aj do iných podnikov, ktoré konkurujú dcérskym spoločnostiam DB AG. V takejto situácii fond BEV preberá náklady na vyslaných pracovníkov, ktoré sú vyššie ako trhové ceny, na základe individuálnej dohody obsahujúcej zásadu „als-ob-Kosten“.

(150) A napokon Nemecko tvrdí, že personálny režim, ktorý Nemecko prijalo po transformácii nemeckých železníc, je takisto v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Spolková vláda postupovala rovnako, ako by postupoval súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, keď zaviedla systém, v rámci ktorého boli vyškolení železniční štátni zamestnanci, ktorí sa stali nadbytočnými, najímaní na trhu za trhovú cenu. Tento systém umožnil štátu zdieľať bremeno odmien a dôchodkov pre týchto vysokokvalifikovaných pracovníkov a obmedziť tlak na štátne aktíva (v tomto prípade na spolkový rozpočet).

(151) Alternatívne Nemecko tvrdí, že opatrenie 4 je existujúcou pomocou a že je v každom prípade zlučiteľné s vnútorným trhom.

4.1.1.5. Dotknuté opatrenia ako *existujúca pomoc*

(152) Listami zo 17. mája a 26. septembra 2023 Nemecko predložilo alternatívne tvrdenie, podľa ktorého, ak by sa opatrenia uvedené v rozhodnutí o začatí konania mali v konečnom dôsledku považovať za štátnu pomoc, mali by sa kvalifikovať ako existujúca pomoc v zmysle článku 1 písm. b) nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([67]) (ďalej len „procesné nariadenie“).

([65]) Tieto platby sa uskutočnili v prospech spoločnosti DB AG, ktorá potom previedla peniaze do fondu BEV. Ako objasnili nemecké orgány, pridelenie zamestnancov sa uskutočňuje v prospech spoločnosti DB AG, ktorá pôsobí ako sprostredkovateľ. Preto spoločnosť DB AG uhrádza do fondu BEV personálne náklady na pracovníkov pridelených spoločnosti DB AG a spoločnosť DB Cargo nevypláca do fondu BEV žiadne priame platby na personálne náklady (pozri odôvodnenie 80).

([66]) Podanie Nemecka z 23. októbra 2023.

([67]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Nemecko trvá na tom, že sa to týka najmä dohody o prevode ziskov a strát. Pri uplatňovaní pojmu „zmena existujúcej pomoci“ v kontexte článku 1 písm. b) bodu v) procesného nariadenia by sa mala uplatňovať zásada prednosti obsahu pred formou, čo znamená, že k prekvalifikovaniu opatrenia na novú pomoc by mohli viesť len rozsiahle zmeny obsahu existujúceho opatrenia. Nemecko v tejto súvislosti poukazuje na prax Dozorného úradu EZVO ([68]) a Komisie ([69]) a tvrdí, že od roku 1999 existuje neprerušený reťazec rovnakých dohôd o prevode ziskov a strát, ktoré priamo alebo nepriamo spájajú spoločnosť DB AG so spoločnosťou DB Cargo – prostredníctvom jednej alebo dvoch ďalších dcérskych spoločností (DB ML a Railion ([70])). Nemecko dodáva, že zásady rozdelenia ziskov a strát podobné zásadám, na ktorých je založená dohoda o prevode ziskov a strát, platili už v období od roku 1994, t. j. od vzniku spoločnosti DB AG, do roku 1999, keď boli rôzne organizačné útvary spoločnosti DB AG začlenené do samostatných dcérskych spoločností a prepojené s materskou spoločnosťou dohodami o prevode ziskov a strát.

(154) Podľa Nemecka technické úpravy vykonané v dohode o prevode ziskov a strát v rokoch 2012 a 2016 v súvislosti s reorganizáciou skupiny DB nemali vplyv na obsah tejto dohody, a preto sú podľa článku 108 ods. 1 ZFEÚ irelevantné. Platí to o to viac, že všetky spoločnosti zapojené do reorganizácie boli 100 % kontrolované spoločnosťou DB AG, a preto boli súčasťou toho istého podniku.

(155) Nemecko ďalej tvrdí, že výnimka stanovená v článku 1 písm. b) bode v) druhej vete procesného nariadenia ([71]) sa v tomto prípade neuplatňuje z dvoch dôvodov. Po prvé, hlavný prvok dohody o prevode ziskov a strát, t. j. absorpcia strát spoločnosti DB Cargo materskou spoločnosťou, existoval už od roku 1994, pričom sa uznáva, že táto výnimka sa neuplatňuje retroaktívne na situácie existujúce pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia v roku 1999 ([72]). Po druhé Nemecko tvrdí, že táto výnimka nemôže ísť nad rámec ustanovení článku 108 ZFEÚ a vytvárať ďalšie kategórie prípadov „novej pomoci“. V tomto zmysle je pochybné, či je článok 1 písm. b) bod v) druhá veta procesného nariadenia akýmkoľvek spôsobom zlučiteľný s primárnym právom. Okrem toho Nemecko tvrdí, že v judikatúre sa táto výnimka obmedzuje len na prípady, v ktorých bolo možné predvídať, že po liberalizácii trhu sa opatrenie stane pomocou. Okrem toho by sa toto ustanovenie uplatňovalo len v prípadoch, keď je činnosť otvorená hospodárskej súťaži na základe práva Únie k určitému koncovému dátumu, ktorý možno stanoviť vopred. Preto by sa nedalo použiť v prípade liberalizácie trhu s nákladnou dopravou, kde k otvoreniu trhu prispelo veľké množstvo rôznych opatrení na vnútroštátnej a európskej úrovni prijímaných počas dlhého obdobia (od roku 2003 do roku 2007).

(156) Podľa Nemecka by dôsledkom kvalifikácie dohody o prevode ziskov a strát ako existujúcej pomoci bolo, že Komisia by mala ukončiť formálne vyšetrovacie konanie. Keďže dohoda o prevode ziskov a strát je individuálna pomoc, a nie schéma pomoci, Komisia by v skutočnosti nemohla navrhnúť a presadiť vhodné opatrenia podľa kapitoly VI procesného nariadenia, v ktorej sa upravuje postup týkajúci sa existujúcich schém pomoci.

([68]) Dozorný úrad EZVO, rozhodnutie č. 082/23/COL z 31. mája 2023 o začatí formálneho vyšetrovacieho konania týkajúceho sa zmlúv o službách vo verejnom záujme pre cestujúcich v železničnej doprave v Nórsku, bod 182 a nasl. a bod 250 a nasl.

([69]) Nemecko odkazuje najmä na rozhodnutia Komisie z 20. októbra 2014 vo veci SA.30481 – Nezákonná štátna pomoc v prospech Agence France-Press (AFP) (Ú. v. EÚ C 20, 19.1.2018, s. 1); z 24. apríla 2007 vo veci SA.18957 – Financovanie verejnoprávnych vysielateľov v Nemecku, odôvodnenie 196 (Ú. v. EÚ C 185, 8.8.2007, s. 1); z 27. februára 2008 vo veci SA.21395 – Financovanie VRT, odôvodnenie 118 (Ú. v. EÚ C 143, 10.6.2008, s. 1).

([70]) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť Railion bola vytvorená ako prostriedok na sprístupnenie spoločnosti DB Cargo európskym partnerským železniciam.

([71]) Podľa článku 1 písm. b) bodu v) procesného nariadenia existujúca pomoc znamená „pomoc, ktorá sa považuje za existujúcu pomoc, pretože možno stanoviť, že v čase, keď bola zavedená, nepredstavovala pomoc a následne sa stala pomocou v dôsledku vývoja vnútorného trhu a bez toho, aby ju členský štát upravoval“. Pokiaľ sa určité opatrenia stanú pomocou po liberalizácii činnosti podľa práva Únie, tieto opatrenia sa nebudú považovať za existujúcu pomoc po dátume stanovenom pre liberalizáciu.

([72]) Nemecko sa odkazuje na nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Poznámky k pripomienkam zainteresovaných strán*

4.1.2.1. Poznámky Nemecka k pripomienkam združenia ERFA

(157) Nemecko uvádza, že zistenia združenia ERFA potvrdzujú, že nemecký sektor nákladnej železničnej dopravy je vysoko konkurenčný a že súkromní vyzývatelia v posledných rokoch neustále zvyšujú svoje podiely na trhu. Tieto poznámky vyvracajú tvrdenia sťažovateľa týkajúce sa protisúťažných účinkov dotknutých opatrení. Nemecko dodáva, že z článku 345 ZFEÚ, v ktorom sa zakazuje diskriminácia podnikov na základe kritéria vlastníctva (verejné a súkromné), vyplýva, že uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci nemôže viesť k faktickému zákazu nástrojov organizácie vnútroskupinových vzťahov (dohody o prevode ziskov a strát, poskytovanie vnútroskupinových služieb alebo úverov), ktorý by sa vzťahoval len na verejné podniky.

4.1.2.2. Poznámka Nemecka k pripomienkam sťažovateľa

(158) Nemecko dodržiava štruktúru pripomienok sťažovateľa a v súvislosti s podmienkou *použitia štátnych prostriedkov* uvádza, že opatrenia 1 až 3 zahŕňajú použitie príjmov z podnikania skupiny DB, ktoré nie sú štátnymi prostriedkami. Kvalifikácia príjmov z podnikania obchodnej spoločnosti založenej podľa súkromného práva ako štátnych prostriedkov nemôže vychádzať len z pozície štátu ako akcionára. Musí sa preukázať, že štát má vďaka svojmu dominantnému vplyvu možnosť kontrolovať použitie finančných prostriedkov ([73]). Nemecko opakuje svoje tvrdenie založené na článku 345 ZFEÚ (pozri odôvodnenie 105).

(159) Pokiaľ ide o pripísateľnosť, Nemecko uznáva, že zavedenie dohody o prevode ziskov a strát schválil zástupca spolkovej vlády na valnom zhromaždení spoločnosti DB AG. Súhlas štátu s opatrením však nestačí na to, aby sa preukázala pripísateľnosť podľa článku 107 ZFEÚ ([74]), keďže v judikatúre sa vyžaduje, aby sa preukázalo, že orgány verejnej moci sa aktívne podieľali na prijatí opatrenia alebo že opatrenie uložili podniku, alebo mu dali pokyn konať určitým spôsobom ([75]). Okrem toho pripísateľnosť nie je možné stanoviť na základe schválenia ročnej a konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti DB AG dozornou radou, keďže i) takéto schválenie neznamená žiadnu dohodu o vyrovnaní strát a ii) zastúpenie vlády v dozornej rade je príliš malé na to, aby účinne ovplyvnilo rozhodnutia tohto orgánu.

(160) Pokiaľ ide o opatrenia 2 a 3, Nemecko opätovne zdôrazňuje, že pripísateľnosť týchto opatrení štátu nemôže vychádzať len zo skutočnosti, že štát má v spoločnosti DB AG 100 % podiel. Nemecko tvrdí, že na prijatí týchto opatrení sa nepodieľal žiadny zástupca štátu. Najmä podľa stanov spoločnosti DB AG a rokovacieho poriadku dozornej rady spoločnosti DB AG sa opatrenia, ako sú opatrenia 2 a 3, nemusia schvaľovať a dozorná rada ich v skutočnosti neschválila.

(161) Nemecko dodáva, že pripísateľnosť opatrení 2 a 3 nemožno vyvodiť z faktorov, ktoré vymenoval sťažovateľ. Po prvé, údajný čisto finančný záujem nemeckého štátu získavať dividendy od skupiny DB nenaznačuje účasť štátu na týchto dvoch opatreniach. Finančný záujem akcionára sa v judikatúre nikdy neobjavil ako kritérium relevantné pre pripísateľnosť, a to oprávnene, pretože by to znamenalo, že akékoľvek rozhodnutie prijaté orgánmi spoločnosti by bolo pripísateľné štátu, keďže každé rozhodnutie môže mať vplyv na finančný záujem akcionára.

([73]) Rozsudky Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, z 29. apríla 2004, Grécko/Komisia, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 a z 8. mája 2003, Taliansko a SIM 2 Multimedia/Komisia, C-328/00 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Rozsudky Súdneho dvora z 2. marca 2021, Komisia/Taliansko a i., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, a Všeobecného súdu z 15. decembra 2021, Oltchim/Komisia, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Rozsudok Súdneho dvora z 13. septembra 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, bod 20, a Všeobecného súdu z 22. septembra 2021, DEI/Komisia, T-639/14 RENV, T-352/15 a T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Nemecko sa odvoláva aj na rozhodnutie (EÚ) 2021/2182.

(162) Nemecko ďalej tvrdí, že pripísateľnosť opatrení 2 a 3 nemožno vyvodiť ani z ustanovení § 65 poriadku BHO či z ustanovení kódexu PCGK, pretože tieto akty len dopĺňajú zákonné ustanovenia týkajúce sa riadenia a dohľadu nad podnikmi so spolkovou účasťou a nevytvárajú žiadne požiadavky na schválenie operácií, ktoré by išli nad rámec bežných pravidiel práva obchodných spoločností.

(163) A napokon sa Nemecko domnieva, že ostatné faktory pripísateľnosti, na ktoré sa sťažovateľ odvoláva, sú irelevantné alebo nezrozumiteľné.

(164) Pokiaľ ide o podmienku výhody, Nemecko tvrdí, že Komisia nesie dôkazné bremeno týkajúce sa toho, či podmienky uplatnenia kritéria súkromného investora v trhovom hospodárstve sú, alebo nie sú splnené. Ak Komisia nemá potrebné dôkazy, na základe ktorých by mohla zistiť, či by súkromný investor prijal predmetné opatrenia, členský štát nemôže utrpieť ujmu ([76]). Len v prípadoch, keď je uplatniteľnosť kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sporná, musí členský štát na základe objektívnych a overiteľných dôkazov preukázať, že predmetné opatrenie prijal ako akcionár, a nie ako orgán verejnej moci.

(165) Okrem toho Nemecko tvrdí, že sťažovateľ sa odvoláva na judikatúru týkajúcu sa kapitálových injekcií, čo sú operácie, pri ktorých sa aj v súkromnom sektore príležitostne vykonávajú analýzy ziskovosti alebo podnikateľské plány. Naopak, analýzy ziskovosti *a priori* sa nevykonávajú a nemajú zmysel v prípade nástrojov, ako je dohoda o prevode ziskov a strát, ktoré sú neutrálnym, štrukturálnym prvkom skupiny. Neexistencia analýzy ziskovosti vykonanej pred prijatím dohody o prevode ziskov a strát je preto irelevantná pri posudzovaní toho, či správanie štátu bolo v súlade so správaním súkromného subjektu na trhu. A napokon Nemecko konštatuje, že Komisii poskytlo príslušné strednodobé plány, ktoré sú súbežné so skúmanými skutočnosťami a ktoré obsahujú podrobné analýzy vývoja ziskovosti spoločnosti DB Cargo v nasledujúcich rokoch.

(166) Konkrétne v súvislosti s opatrením 1 sa Nemecko domnieva, že sťažovateľ sa vo svojich pripomienkach nesprávne zameriava na skutočnosť, že dohoda o prevode ziskov a strát bola v roku 2012 obnovená napriek neustálym stratám a údajným chýbajúcim vyhliadkam na zisk. sťažovateľ pritom nezohľadňuje, že i) v rokoch 2006 až 2008 previedla spoločnosť DB Cargo na spoločnosť DB AG zisky presahujúce 500 miliónov EUR; ii) straty v roku 2009 boli priamym dôsledkom finančnej krízy a v nasledujúcich rokoch sa spoločnosti DB Cargo podarilo ich obmedziť (2010: −148 miliónov EUR, 2011: −100 miliónov EUR, 2012: −31 miliónov eur); iii) dohoda o prevode ziskov a strát z roku 2012 bola uzavretá v očakávaní návratu k ziskom, ktoré sa očakávali aj v strednodobých plánoch; iv) dohoda o prevode ziskov a strát sa nesmie považovať za izolovane existujúcu, ale za nástroj umožňujúci vytvorenie daňovej jednotky, prostredníctvom ktorej sa straty jednej dcérskej spoločnosti môžu vyrovnať na úrovni celej skupiny.

(167) Pokiaľ ide o opatrenie 2, Nemecko sa odkazuje na svoje poznámky týkajúce sa nejednoznačnosti pojmu „vnútroskupinové služby“ a opakuje svoje argumenty uvedené v poznámkach k rozhodnutiu o začatí konania, ktoré sa týkajú rozlišovania medzi funkciami služieb a funkciami skupiny a ich oceňovania.

(168) Pokiaľ ide o opatrenie 3, Nemecko tvrdí, že tvrdenia sťažovateľa sú nesprávne. Nemecko tvrdí, že úverové zmluvy medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo boli uzavreté za trhových podmienok, a v tejto súvislosti opakuje svoje tvrdenia uvedené v poznámkach k rozhodnutiu o začatí konania. Okrem toho Nemecko tvrdí, že skutočnosť, že spoločnosť DB Cargo je vo vlastníctve štátu, nemá vplyv na podmienky úverových zmlúv, ktoré DB Cargo uzavrela.

(169) Pokiaľ ide o opatrenie 4, Nemecko opakuje tvrdenia týkajúce sa uplatňovania zásady „als-ob-Kosten“, ktoré uviedlo vo svojich poznámkach k rozhodnutiu o začatí konania. Okrem toho Nemecko tvrdí, že táto vec sa líši od veci C-211/15 P, Orange/France Télécom/Komisia. Konkrétne, na rozdiel od spoločnosti DB AG v tomto prípade, spoločnosť France Télécom platila nižšie príspevky na sociálne zabezpečenie ako jej konkurenti.

([76]) Nemecko sa odkazuje na stanovisko generálnej advokátky Kokott vo veci Commune di Milano/Komisia, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, bod 98.

(170) Nemecko spochybňuje aj tvrdenia sťažovateľa týkajúce sa procesných otázok. Nemecko tvrdí, že nie je potrebné pozastaviť štyri sporné opatrenia, pretože neobsahujú štátnu pomoc. Alternatívne Nemecko tvrdí, že opatrenia predstavujú existujúcu pomoc, a opakuje tvrdenia, ktoré v tejto súvislosti uviedlo vo svojich listoch zo 17. mája a 26. septembra 2023.

4.1.3. *Zlučiteľnosť s vnútorným trhom*

(171) Nemecko tvrdí, že dotknuté opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc, a preto otázka ich zlučiteľnosti nevzniká. Alternatívne Nemecko tvrdí, že štyri sporné opatrenia sú existujúcou pomocou a všetky otázky týkajúce sa ich zlučiteľnosti by sa mali preskúmať v rámci kapitoly VI procesného nariadenia.

(172) Subsidiárne sa Nemecko a spoločnosť DB AG/DB Cargo rozhodli, že spoločnosť DB Cargo sa podrobí plánu hospodárskej transformácie, ktorý podľa názoru Nemecka zároveň spĺňa požiadavky reštrukturalizačného plánu v zmysle usmernení Komisie na záchranu a reštrukturalizáciu ([77]) (ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“).

4.1.4. *Reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo*

4.1.4.1. Opis reštrukturalizačného plánu a podpora pomoci na reštrukturalizáciu

(173) V júli 2022 prijali správna rada spoločnosti DB Cargo AG a správna rada spoločnosti DB AG rozhodnutie začať proces, ktorý napokon vyústil do plánu transformácie, a to najatím poradenskej spoločnosti, ktorá mala vypracovať transformačnú stratégiu pre tri obchodné segmenty spoločnosti DB Cargo (preprava ucelenými vlakmi, preprava jednotlivými vozňami a kombinovaná doprava) s cieľom v priebehu troch rokov postaviť spoločnosť ekonomicky na nohy. V septembri 2022 správna rada spoločnosti DB Cargo AG a správna rada spoločnosti DB AG vybrali ako konzultant na vypracovanie stratégie transformácie spoločnosť Roland Berger. Zavedenie plánu transformácie spoločnosti DB Cargo bolo nevyhnutnou reakciou na významné výzvy, ktorým spoločnosť čelila.

(174) Dňa 30. októbra 2023 a následne prostredníctvom rôznych aktualizácií Nemecko Komisii v rámci tohto konania predložilo uvedený plán, ktorý sa už realizuje, aby mohol byť posúdený ako reštrukturalizačný plán v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

4.1.4.1.1. Reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Prehľad plánu transformácie spoločnosti DB Cargo

(175) Nemecko vysvetľuje, že cieľom plánu transformácie spoločnosti DB Cargo je posilniť pozíciu spoločnosti DB Cargo z dlhodobého hľadiska tak, aby mohla prispieť k dosiahnutiu podnikových cieľov spoločnosti DB AG. Akčný plán je vypracovaný v súlade so sloganom „Európa potrebuje silného poskytovateľa železničných logistických služieb. Pre klímu a udržateľné hospodárstvo.“ V súlade s tým Nemecko očakáva, že spoločnosť DB Cargo významne prispeje k zvýšeniu podielu železničnej dopravy na nemeckom a európskom dopravnom trhu a zároveň zlepší svoju vlastnú hospodársku udržateľnosť.

(176) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo zmení svoj obchodný model, aby dosiahla ziskovosť a konkurencieschopnosť. Transformácia je potrebná, pretože veľmi zložitý spoločný prevádzkový systém nebol schopný pružne reagovať na požiadavky zákazníkov v rámci súčasnej infraštruktúry. Výsledkom je klesajúca produktivita a veľká dodatočná finančná záťaž, ktorá má drastický vplyv na zisky. Nemecko ďalej tvrdí, že spoločnosť DB Cargo sa musí transformovať, aby sa opäť stala ziskovou a konkurencieschopnou. S cieľom umožniť spoločnosti DB Cargo rýchlejšie reagovať na tieto výzvy a požiadavky zákazníkov Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo upraví svoj obchodný model tak, aby vznikli menšie, viac zamerané obchodné oblasti. Toto prispôsobenie je založené na obchodných odvetviach/skupinách zákazníkov. V tejto súvislosti bude segment jednotlivých vozňov naďalej vykonávať úzku výmenu služieb so všetkými takýmito obchodnými sektormi/skupinami zákazníkov.

([77]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

(177) Nemecko naznačuje, že tieto viac zamerané obchodné oblasti získajú komplexnú autonómiu, zodpovednosť a všetky prostriedky na svoju obchodnú činnosť. Očakáva sa, že týmto spôsobom prevádzky sa výrazne zníži zložitosť prevádzkového modelu, čo by malo významne znížiť náklady a zlepšiť konkurencieschopnosť.

(178) V oblasti železničných logistických služieb s cieľom posilniť svoju prítomnosť na trhu ako poskytovateľ logistických železničných služieb Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo teraz systematicky ponúka svojim zákazníkom služby špecifické pre dané odvetvie v dodávateľských reťazcoch svojich zákazníkov. Ide o logistické riešenia, ktoré v podstate zahŕňajú službu železničnej prepravy a dopĺňajú ju ďalšími modulmi (napríklad cestnou dopravou, skladovaním a inými individuálnymi logistickými službami).

(179) Oblasť segmentu jednotlivých vozňov, ktorá je kľúčovou zložkou súčasnej železničnej nákladnej dopravy v Nemecku a Európe, sa vzhľadom na súčasný všeobecný rámec nemôže prevádzkovať na čisto komerčnom základe ako sieť s plným pokrytím. V dôsledku toho a po realizácii plánu transformácie spoločnosti DB Cargo Nemecko očakáva, že sa segment jednotlivých vozňov bude ďalej rozvíjať do podoby štandardizovanej a odolnej siete flexibilných možností nákladnej dopravy orientovanej na ponuku, pričom sa zohľadnia finančné prostriedky stanovené v spolkovom rozpočte na rok 2024, a očakáva sa, že bude organizovaný výrazne nákladovo efektívnejším spôsobom. Nemecko ďalej uvádza, že v strednodobom a dlhodobom horizonte sa účinnosť systému zvýši aj vďaka novým technológiám, ako je digitálne automatické spriahadlo (DAC).

(180) Nemecko ďalej vysvetľuje, že kombinovaná doprava je v železničnej nákladnej doprave trhom budúcnosti. Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo tiež plánuje v budúcnosti zaviesť štrukturálne opatrenia, aby bola schopná ponúkať konkurencieschopné služby.

(181) Okrem toho Nemecko vysvetľuje, že v rámci svojho plánu transformácie bude spoločnosť DB Cargo investovať do moderných viacsystémových rušňov a nových technológií vozňov. Nemecko očakáva, že vďaka pokroku dosiahnutému v oblasti digitalizácie a automatizácie bude spoločnosť DB Cargo schopná oveľa efektívnejšie a rýchlejšie vykonávať aj procesy v železničnej doprave, t. j. zoraďovanie vlakov, ošetrovanie a údržbu vozňov, čím sa zvýši jej konkurencieschopnosť.

(182) Nemecko uvádza, že vďaka moderným dopravným prostriedkom, ktoré spĺňajú požiadavky zákazníkov, sa spoločnosť DB Cargo snaží hlbšie integrovať do logistických reťazcov zákazníkov. Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo preto intenzívne pokračuje vo vývoji svojich nákladných vozňov.

(183) Nemecko vysvetľuje, že zameraním sa na digitalizáciu, optimalizáciu nákladov a udržateľnosť sa spoločnosť DB Cargo snaží prekonať súčasné ťažkosti a zabezpečiť si budúcnosť ako vedúci hráč na európskom trhu so železničnou nákladnou dopravou. Nemecko preto tvrdí, že strategické iniciatívy uvedené v pláne transformácie predstavujú jasnú cestu k obnoveniu životaschopnosti prostredníctvom dlhodobej stability a rastu.

4.1.4.1.1.2. Opatrenia reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo

(184) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo iniciovala reštrukturalizačný plán, ktorý sa vyznačuje radikálnymi zmenami v rámci prevádzkového systému, zrušením vzájomných väzieb medzi segmentmi, opatreniami na optimalizáciu portfólia, partnerskou spoluprácou namiesto interných operácií a zásadne upravenými požiadavkami na prostriedky.

(185) Nemecko ďalej uvádza, že individuálne opatrenia reštrukturalizačného plánu boli vypracované pre jednotlivé segmenty, a to jednotlivé vozne, ucelené vlaky a príslušnú námornú, kontinentálnu a prepravnú divíziu v segmente kombinovanej dopravy. Okrem toho boli navrhnuté ďalšie zastrešujúce reštrukturalizačné opatrenia zamerané na európske dcérske spoločnosti, ako aj na administratívne a prevádzkové režijné štruktúry a riadiacu centrálu ([78]).

([78]) Opis riadiacej centrály spoločnosti DB Cargo sa nachádza v odôvodnení 237 a nasl.

(186) V tejto súvislosti Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo ukončila zákonom požadované rokovania o zosúladení záujmov so zástupcami zamestnancov, pokiaľ ide o zníženie personálnych nákladov, ktoré po medzičasom uskutočnenom zvýšení miezd stále predstavujú viac ako 100 miliónov EUR ročne. Dňa 2. októbra 2024 sprostredkovateľský výbor dospel k spoločnému výsledku a dohodol sa na znížení pracovnej sily o 4 582 zamestnancov na plný pracovný čas (približne 25 % pracovnej sily) do 31. decembra 2026 v porovnaní s decembrom 2023 a na ďalšom znížení počtu zamestnancov na plný pracovný čas o 361 zamestnancov do decembra 2029, čo predstavuje celkové zníženie počtu zamestnancov na plný pracovný čas o 4 943 (približne 27 % pracovnej sily). Nemecko ďalej uvádza, že spoločnosť DB Cargo sa spočiatku sústredila na kombinovanú dopravu, administratívu a prevádzkovú réžiu a réžiu riadiacej centrály, a vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo sa v súlade s opatreniami v reštrukturalizačnom pláne uvedenými v nasledujúcich oddieloch ďalej sústredí najmä na prepravu jednotlivými vozňami a ucelenými vlakmi, ako aj na dôsledky zníženia počtu zamestnancov.

Tabuľka 10

Výsledky rokovania sprostredkovateľského výboru, 2. októbra 2024: Zníženie počtu zamestnancov na plný pracovný čas v spoločnosti DB Cargo AG

Zamestnanci na plný pracovný čas	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Prevádzkový personál (rušňovodiči, posunovači atď.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Údržba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevádzková réžia vrátane riadiacej centrály	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Administratívna réžia (vrátane IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 29.

4.1.4.1.1.3. Opatrenia reštrukturalizačného plánu v segmente jednotlivých vozňov

(187) Nemecko vysvetľuje, že preprava jednotlivými vozňami v spoločnosti DB Cargo zahŕňa vnútroštátne vyzdvihnutie a dodávku jednotlivých vozňov a skupín vozňov od rôznych odosielateľov. Po vyzdvihnutí sa vozne spájajú do diaľkových vlakov, ktoré prechádzajú viacerými etapami. Následne musia byť diaľkové vlaky pred konečnou dodávkou rozpojené späť na jednotlivé vozne alebo do prípojných súprav. Veľmi zložitý proces spájania si vyžaduje rozsiahle infraštruktúrne zdroje, ako aj manuálne operácie a riadiace kapacity na plánovanie a dispečing.

(188) Nemecko ďalej uvádza, že preprava jednotlivými vozňami sa považuje za udržateľnejšiu alternatívu k priamej konkurencii prepravy malých a stredných zásielok prostredníctvom cestnej nákladnej dopravy. Je potrebná reštrukturalizácia jej prevádzkového a obchodného modelu, ako aj schémy štátnej pomoci na prekonanie systémovej nevýhody prepravy jednotlivými vozňami v porovnaní s kamiónovou prepravou a zabezpečenie ekologickejšej prepravy po železnici namiesto cestnej prepravy. Nemecko preto tvrdí, že cieľom plánovaných opatrení reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo v oblasti prepravy jednotlivými vozňami je splniť požiadavky na dlhodobú životaschopnosť a zvýšiť konkurencieschopnosť dopravy jednotlivými vozňami.

4.1.4.1.1.3.1. Opatrenie 1 reštrukturalizačného plánu: Optimalizácia siete segmentu jednotlivých vozňov prostredníctvom preskúmania koncepcie

(189) Nemecko vysvetľuje, že celkovým cieľom prepracovania koncepcie siete jednotných vozňov je a) radikálne zjednodušenie a zvýšenie spoľahlivosti prevádzky a b) následná štandardizácia obchodnej ponuky.

(190) Nemecko uvádza, že budúci prevádzkový model bude zameraný na personál a vybavenie pre segment jednotlivých vozňov, čo predstavuje radikálnu zmenu v porovnaní s dnešnou integrovanou prevádzkou jednotlivých vozňov, ucelených vlakov a kombinovanej dopravy. Nemecko očakáva, že toto reštrukturalizačné opatrenie povedie k vyššej spoľahlivosti/odolnosti a zvýšeniu kvality a umožní úspory nákladov, ktoré prekonajú synergie integrovanej prevádzky, t. j. znížia sa storno poplatky a zvýši sa efektívnosť využívania prostriedkov (napr. nižší počet potrebných rušňov). Okrem toho Nemecko tvrdí, že budúca koncepcia siete spoločnosti DB Cargo sa zameria na zvýšenie frekvencie na dlhých trasách a konsolidáciu kratších spojení a umožní flexibilnejšie smerovanie vozňov, t. j. lepšie rozloženie fixných nákladov a zníženie počtu miest určenia.

(191) Nemecko ďalej naznačuje, že obchodná ponuka bude čoraz štandardizovanejšia, čím sa minimalizujú individuálne požiadavky zákazníkov. Nemecko ďalej uvádza, že odstránením potreby určovania priorít pre konkrétneho zákazníka sa očakáva zvýšenie priepustnosti posunovacích zariadení, ako aj výrazné zníženie zložitosti plánovania a dispečingu, t. j. zvýšenie režijnej efektívnosti.

(192) Nemecko uvádza, že nábeh revidovanej siete sa očakáva od roku 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Opatrenie 2 reštrukturalizačného plánu: Opatrenie na celkovú optimalizáciu prevádzky v segmente jednotlivých vozňov

(193) Nemecko uvádza, že spolu s koncepciou siete spoločnosti DB Cargo sa v reštrukturalizačnom pláne predpokladajú dve zastrešujúce opatrenia na optimalizáciu prevádzky s cieľom zlepšiť náklady na prevádzku jednotlivých vozňov:

a) revízia súčasných prípojných a distribučných služieb pre jednotlivé vozne, t. j. v súčasnosti nehospodárne služby sa zmenia, zníži sa ich počet alebo sa zrušia. Nemecko uvádza, že opatrenie sa už zavádza a prvé účinky sa očakávajú okamžite;

b) úspora nákladov na energiu vďaka používaniu dvojrežimových rušňov namiesto menej úsporných alternatívnych rušňov s naftovým pohonom. Nemecko uvádza, že pozitívne účinky tohto opatrenia sa očakávajú od roku 2026.

4.1.4.1.1.3.3. Opatrenie 3 reštrukturalizačného plánu: Opatrenia na zlepšenie kvality a úpravu základných cien v segmente jednotlivých vozňov

(194) Nemecko uvádza, že tieto zlepšenia v prevádzkovom modeli budú viesť k zlepšeniu kvality služby pre zákazníka (napr. zvýšenie spoľahlivosti/odolnosti). V súlade s týmito zlepšeniami kvality Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo rokuje o úpravách cien s cieľom i) lepšie pokryť súčasný nárast prepravných nákladov a ii) lepšie vystihnúť ochotu zákazníkov platiť za služby prepravy jednotlivými vozňami. Nemecko uvádza, že príslušné úpravy cien budú predstavovať skutočné zvýšenie základných cien nad rámec náhrad nákladov na výrobné faktory a nadobudnú účinnosť už v roku 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente jednotlivých vozňov na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

Tabuľka 11

Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente jednotlivých vozňov na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028
Jednotlivé vozne	Optimalizácia siete prostredníctvom preskúmania koncepcie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Opatrenia na celkovú optimalizáciu prevádzky s vplyvom na prepravu jednotlivými vozňami	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšenie kvality a úprava základnej ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 30.

4.1.4.1.1.4. Opatrenia reštrukturalizačného plánu v segmente ucelených vlakov

(195) Nemecko vysvetľuje, že preprava ucelenými vlakmi sa vyznačuje priamym spojením objemov z vedľajších koľají/miest nakládky na vedľajšie koľaje/miesta nakládky bez zmeny zloženia vlakových súprav. Preto je kľúčovým faktorom výkonnosti ucelených vlakov dostatočné využitie kapacity v diaľkovej doprave. V segmente ucelených vlakov Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo sa zameriava na široké pokrytie siete rôznymi formami dopravy vrátane zložitejších logistických riešení. Hlavné opatrenia reštrukturalizačného plánu pre segment ucelených vlakov sú opísané nižšie a zameriavajú sa na prechod na prevádzku ako inteligentný poskytovateľ logistických služieb.

4.1.4.1.1.4.1. Opatrenie 4 reštrukturalizačného plánu: Logistické riešenia pre segment ucelených vlakov a optimalizácia portfólia

(196) Nemecko uvádza, že reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo bude zameraný na inteligentné logistické riešenia v súvislosti s dopravou ucelenými vlakmi (napr. riešenia na mieru alebo zložitá/cezhraničná doprava) a bude predstavovať štruktúrovanú revíziu portfólia podľa dvoch hlavných prvkov:

a) zmeny v prevádzkových koncepciách s cieľom zvýšiť efektívnosť a kvalitu, keď spoločnosť DB Cargo môže ponúknuť jedinečné predajné miesto;

b) cenová diferenciácia s upravenými cenami pre zákazníkov s vyššou ochotou platiť a silnou závislosťou od železničných služieb. V tejto súvislosti by sa mohli zrušiť služby poskytované na vybratých trasách a zákazníkom s jednoduchšími potrebami (napr. doprava z miesta na miesto), aby sa uvoľnené prostriedky využili na zložitejšie/inteligentné logistické riešenia (potenciálne s partnermi), ktoré by priniesli vyššiu maržu. Nemecko tvrdí, že spoločnosť DB Cargo bude vo všeobecnosti pokračovať len v preprave s očakávanou pozitívnou perspektívou hospodárskeho rozvoja. Nemecko ďalej uvádza, že optimalizácia portfólia sa bude realizovať okamžite s účinkami od roku 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Opatrenie 5 reštrukturalizačného plánu: Zvýšenie prevádzkovej spoľahlivosti v segmente ucelených vlakov

(197) Nemecko vysvetľuje, že v súčasnosti sa ucelené vlaky spoločnosti DB Cargo prevádzkujú v integrovanom prevádzkovom systéme s inými ucelenými vlakmi, kombinovanou dopravou a prepravou jednotlivými vozňami. Nemecko ďalej uvádza, že potenciálne synergie z integrovanej prevádzky v spoločnosti DB Cargo sa často nerealizujú (napr. v dôsledku nepredvídateľných udalostí, ako sú stavebné práce na infraštruktúre s krátkym časom oznámenia, technické problémy, dostupnosť prostriedkov), a preto vedú k vyšším skutočným prevádzkovým nákladom.

(198) Nemecko vysvetľuje, že v tomto opatrení reštrukturalizačného plánu sa predpokladá, že budúca prevádzka ucelených vlakov bude zastropovaná osobitným prideľovaním prostriedkov (podobne ako príslušné opatrenie v prípade jednotlivých vozňov), aby sa minimalizovali závislosti a zvýšila sa kvalita prevádzky. Podobne Nemecko uvádza, že v rámci tohto opatrenia reštrukturalizačného plánu sa zavedie jasná a konzistentná zodpovednosť za odvetvia, zákazníkov a produkty.

(199) Nemecko ďalej vysvetľuje, že zvýšenie spoľahlivosti ([79]) prevádzky sa ďalej urýchli prostredníctvom zavedenia nových kolektívnych zmlúv s cieľom zvýšiť flexibilitu modelov pracovných zmien. V kole kolektívneho vyjednávania v roku 2023 dosiahli spoločnosti DB AG a DB Cargo veľký príspevok odborového zväzu EVG na podporu transformácie spoločnosti DB Cargo, keďže uvedený odborový zväz zaviedol možnosť rozšírených modelov pracovných zmien rušňovodičov, čím sa zvýšila flexibilita spoločnosti DB Cargo [v týchto modeloch majú rušňovodiči (dobrovoľne) rozvrhnutú prácu vo viacdňových pracovných cykloch s niekoľkými obdobiami oddychu mimo domova (finančne motivovanými) a dlhšími obdobiami oddychu doma]. Nemecko uvádza, že to vedie k zvýšeniu produktivity vďaka zníženiu počtu personálnych zmien, ako aj možnosti nasadiť rušňovodičov nezávisle od pôvodného miesta. Nemecko predpokladá, že nábeh revidovaného prevádzkového systému spoločnosti DB Cargo sa začne najneskôr v roku 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Opatrenie 6 reštrukturalizačného plánu: Zlepšenie kvality v segmente ucelených vlakov a súvisiace úpravy základných cien

(200) Nemecko tvrdí, že zlepšením kvality služieb pre zákazníkov spoločnosti DB Cargo (napr. zvýšením spoľahlivosti) sa odôvodnia úpravy cien, ktoré sa dohodli s cieľom i) lepšie pokryť súčasný nárast dopravných nákladov a ii) lepšie zachytiť ochotu zákazníkov platiť za kvalitnejšie služby ucelených vlakov. Nemecko vysvetľuje, že príslušné úpravy cien spoločnosti DB Cargo budú predstavovať skutočné zvýšenie základných cien nad rámec náhrad nákladov na výrobné faktory a nadobudnú účinnosť už v roku 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente ucelených vlakov na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

Tabuľka 12

Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente ucelených vlakov na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Ucelený vlak	Logistické riešenia a optimalizácia portfólia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zvýšenie spoľahlivosti prevádzky (vrátane nových kolektívnych zmlúv)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšenie kvality a úprava základnej ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: *Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 31.*

([79]) Nemecko vysvetľuje, že plánom spoločnosti DB Cargo je, aby výstupy a prognózy jeho prevádzkového modelu boli čoraz presnejšie, aj keby bolo potrebné zmeniť jednu alebo viac vstupných premenných alebo predpokladov v dôsledku nepredvídaných okolností.

4.1.4.1.1.5. Opatrenia reštrukturalizačného plánu v segmente kombinovanej dopravy

(201) Nemecko vysvetľuje, že kombinovaná doprava je charakterizovaná multimodálnou dopravou, pri ktorej sa využívajú kamióny na prvý a posledný úsek k terminálom alebo prístavom, pričom na diaľkových úsekoch medzi nimi sa využíva železnica. Segment sa delí na tri podsegmenty: i) námorná kombinovaná doprava zahŕňa prepravu kontajnerov medzi prístavmi a príslušným vnútrozemím; ii) kontinentálna kombinovaná doprava zahŕňa prepravu kontajnerov na voľne ložený náklad, návesov a výmenných nadstavieb z terminálu do terminálu a iii) predaj uskutočňovaný dopravcami, ktorý zahŕňa čisto trakčné služby pre železničné spoločnosti alebo zasielateľov tretích strán.

(202) V prvých dvoch segmentoch Nemecko uvádza, že účastníci buď pokrývajú jednotlivé prvky hodnotového reťazca (trakcia, prevádzka terminálov, prevádzkovateľ), alebo ponúkajú všetky služby v rámci hodnotového reťazca ako integrovaný prevádzkovateľ. Nemecko ďalej vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo je so svojou dcérskou spoločnosťou TFG v pozícii prevádzkovateľa v námornom segmente a zároveň poskytovateľa trakčných služieb (konkrétne samotná spoločnosť DB Cargo). V kontinentálnom segmente je podľa Nemecka spoločnosť DB Cargo opäť poskytovateľom trakčných služieb a okrem toho vlastní podiely (ale nemá väčšinovú kontrolu) v prevádzkovateľovi Kombiverkehr GmbH & Co. KG. V oblasti predaja uskutočňovaného dopravcami Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo ponúka len trakčné služby.

(203) V nasledujúcom oddiele sa uvádzajú hlavné opatrenia reštrukturalizačného plánu pre každý z týchto troch individuálnych podsegmentov.

4.1.4.1.1.5.1. Opatrenie 7 reštrukturalizačného plánu: Zmena prevádzky v podsegmente námornej kombinovanej dopravy

(204) Nemecko vysvetľuje, že v súčasnosti sa vlaky v rámci kombinovanej dopravy prevádzkujú v integrovanom prevádzkovom systéme s prevádzkou jednotlivých vozňov a ucelených vlakov. Synergie z tejto integrovanej prevádzky sú menšie ako výsledná zložitosť, čo v porovnaní s priamymi konkurentmi vedie k problémom s kvalitou z dôvodu prerušení služieb a k požiadavkám na zvýšenie prostriedkov (napr. obranný náklad alebo náklad uhlia v rámci prepravy jednotlivými vozňami alebo ucelenými vlakmi, ktorý má v porovnaní s intermodálnym nákladom väčšiu prioritu, vedie k meškaniu v námornej kombinovanej doprave). Nemecko ďalej uvádza, že reštrukturalizačný plán preto zahŕňa dve opatrenia, ktoré spoločnosť DB Cargo vykoná:

a) vyhradené prostriedky (rušňovodiči, rušne a nákladné vozne) budú pridelené do segmentu námornej dopravy s cieľom zlepšiť kvalitu prevádzky a umožniť prevádzku vlakov, ktoré boli predtým zrušené z dôvodu nedostupnosti prevádzky;

b) sprostredkovateľský výbor dosiahol 2. októbra 2024 dohodu o úprave existujúcich pracovných predpisov spoločnosti v súvislosti s námornou kombinovanou dopravou. V dôsledku toho sa dosiahne rovnaký nárast produktivity ako pri alternatívnej možnosti transformácie, ktorá spočíva v znížení poskytovania trakčných služieb zo strany spoločnosti DB Cargo a prevode poskytovania trakčných služieb na trakčné dcérske spoločnosti s väčšou flexibilitou pracovných zmlúv, čo bude viesť k vyššej produktivite rušňovodičov (napr. prestávka vo vzdialenej stanici, osobitná náhrada za precestovaný čas). Nemecko ďalej vysvetľuje, že vďaka tejto dohode v októbri 2024 bude spoločnosť DB Cargo odteraz schopná znížiť počet vlastných rušňovodičov, prevádzkových režijných pracovníkov a pracovníkov riadiacej centrály, keďže existujú nové pracovné predpisy, ktoré jej umožnia zvýšiť produktivitu. Spoločnosť DB Cargo preto nebude musieť presúvať svoju prevádzku na trakčné dcérske spoločnosti.

4.1.4.1.1.5.2. Opatrenie 8 reštrukturalizačného plánu: Prepracovanie koncepcie siete v podsegmente námornej kombinovanej dopravy

(205) Nemecko vysvetľuje, že v súčasnom modeli siete spoločnosti DB Cargo využíva námorný prevádzkovateľ TFG na rozdeľovanie prepravy medzi nemeckými námornými prístavmi a vnútrozemím koncepcie posunovania, zatiaľ čo konkurencia využíva terminály kombinovanej dopravy. Nemecko uvádza, že v rámci reštrukturalizačného plánu sa trasy TFG časom zmenia na terminály kombinovaných dopravných uzlov, a to namiesto prevádzky posunovacích staníc, aby sa umožnilo väčšie využitie vlakov, zvýšila kapacita vlakov a zabezpečil nákladovo efektívnejší presun kontajnerov. Nemecko ďalej uvádza, že spoločnosť DB Cargo plánuje zavedenie nového modelu prevádzky do roku 2026 z dôvodu potrebného prístupu k uzlovým terminálom a transformácie cestovných poriadkov.

4.1.4.1.1.5.3. Opatrenie 9 reštrukturalizačného plánu: Začlenenie terminálov do podsegmentu námornej kombinovanej dopravy

(206) Nemecko vysvetľuje, že kontajnerový terminál je dôležitou súčasťou hodnotového reťazca v kombinovanej doprave a že prevádzkovatelia, ktorí začleňujú prevádzku terminálu do trakčného reťazca, sú schopní dosiahnuť ziskovosť. Nemecko ďalej uvádza, že reštruktralizačný plán spoločnosti DB Cargo zahŕňa rozšírenie jej terminálovej prevádzky prostredníctvom lepšej spolupráce s poskytovateľom terminálov DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), aby spoločnosť DB Cargo mohla ponúkať integrovanejší sortiment produktov (napr. vrátane skladovania kontajnerov), optimalizovať svoju prevádzku (napr. lepšie zosúladenie traťových a terminálových slotov) a realizovať synergie na miestach, kde už prevádzkuje depá a kde má spoločnosť DUSS svoju terminálovú prevádzku vedľa zariadení spoločnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Opatrenie 10 reštrukturalizačného plánu: Optimalizácia portfólia v podsegmente námornej kombinovanej dopravy

(207) Nemecko uvádza, že v reštrukturalizačnom pláne spoločnosti DB Cargo sa predpokladá optimalizácia portfólia námorných dopravných trás, najmä pokiaľ ide o trasy s nízkym dopytom a nízkou ziskovosťou, pričom účinok tohto opatrenia sa prejaví v roku 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Opatrenie 11 reštrukturalizačného plánu: Posúdenie možností partnerstva v podsegmente námornej kombinovanej dopravy

(208) Nemecko poukazuje na to, že v rámci segmentu trhu s námornou dopravou sa línioví námorní prepravcovia, ako aj prevádzkovatelia terminálov, usilujú o stratégie vertikálnej integrácie s cieľom zvýšiť udržanie svojich zákazníkov, zabezpečiť prepravnú kapacitu a internalizovať marže. Nemecko ďalej tvrdí, že pre námorného prevádzkovateľa TFG, ktorý je členom spoločnosti DB Cargo, predstavuje takýto strategický vývoj zo strany jeho konkurentov riziko straty objemu v prípade, že jeho hlavní zákazníci, t. j. línioví námorní prepravcovia, presunú svoj objem ku konkurentom, s ktorými spolupracujú napr. v rámci uvedenej vertikálnej integrácie. Nemecko sa zároveň domnieva, že investícia partnera by mohla spoločnosti TFG umožniť zabezpečiť objemy a získať priamy prístup ku koncovým zákazníkom. Nemecko ďalej vysvetľuje, že v rámci reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo v súčasnosti posudzuje možnosti partnerstva v tejto oblasti.

4.1.4.1.1.5.6. Opatrenie 12 reštrukturalizačného plánu: Zmena rozmerov spoločnosti Kombiverkehr v podsegmente kontinentálnej kombinovanej dopravy

(209) Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo vlastní podiely (ale nemá väčšinovú kontrolu) v spoločnosti Kombiverkehr GmbH & Co. KG (ďalej len „KVG“), jedného z dvoch popredných európskych prevádzkovateľov (50 % podielov vlastní spoločnosť DB Cargo a zvyšných 50 % viac ako 200 zasielateľov). Nemecko sa domnieva, že na dosiahnutie dlhodobej konkurencieschopnosti sú potrebné zmeny súčasného obchodného modelu, v ktorom je spoločnosť DB Cargo len dodávateľom čisto trakčných služieb. Nemecko ďalej vysvetľuje, že spoločné rokovania o novom obchodnom modeli založenom na partnerstve s cieľom dosiahnuť ziskovosť sa začali v auguste 2023, ale neviedli k úspešnému výsledku.

(210) Nemecko v tejto súvislosti ďalej vysvetľuje, že najneskôr do januára 2025 dôjde k postupnému ukončeniu vzťahov, ktoré nevytvárajú požadované marže. Od tretieho štvrťroka 2024 začala spoločnosť KVG prevádzať veľké časti svojho vlakového programu na externých poskytovateľov trakčných služieb, takže zasielatelia, ktorí požadujú služby kombinovanej dopravy, budú mať aj v budúcnosti prístup k väčšej časti siete trás spoločnosti KVG. Všetky služby spoločnosti DB Cargo so spoločnosťou KVG, ktoré pre spoločnosť DB Cargo nie sú ekonomicky životaschopné, boli medzitým postupne zrušené, aby sa zastavili ďalšie straty.

4.1.4.1.1.5.7. Opatrenie 13 reštrukturalizačného plánu: Zmena prevádzky v podsegmente kontinentálnej kombinovanej dopravy

(211) Nemecko vysvetľuje, že v súčasnosti sa vlaky kombinovanej dopravy prevádzkujú v rámci integrovaného prevádzkového systému s prevádzkou jednotlivých vozňov a ucelených vlakov, ale synergie z integrovanej prevádzky sú menšie ako výsledná zložitosť, ktorá v porovnaní s priamymi konkurentmi spoločnosti DB Cargo vedie k problémom s kvalitou z dôvodu prerušení služieb a k požiadavkám na zvýšenie prostriedkov. Nemecko preto uvádza, že v rámci reštrukturalizačného plánu sa vykonajú dve opatrenia:

a) vyhradené prostriedky budú pridelené do segmentu kontinentálnej kombinovanej dopravy s cieľom zlepšiť kvalitu prevádzky a umožniť prevádzku vlakov, ktoré boli predtým zrušené z dôvodu nedostupnosti prevádzky;

b) v rámci zosúladenia záujmov, ktoré bolo ukončené 2. októbra 2024, sa strany dohodli na úprave existujúcich pracovných predpisov spoločnosti v súvislosti s kontinentálnou kombinovanou dopravou. V dôsledku toho sa v súčasnosti dosahuje rovnaké zvýšenie produktivity ako pri alternatíve externého poskytovania trakčných služieb dcérskym spoločnostiam s väčšou flexibilitou v pracovných zmluvách, a teda vyššia produktivita rušňovodičov (napr. prestávka vo vzdialenej stanici, osobitná náhrada za precestovaný čas), o ktorú sa pôvodne usilovalo. Nemecko ďalej uvádza, že vďaka tejto dohode uzavretej v októbri 2024 bude spoločnosť DB Cargo odteraz schopná znížiť počet rušňovodičov, prevádzkových režijných pracovníkov a pracovníkov riadiacej centrály, keďže existujú nové pracovné predpisy, ktoré jej umožnia zvýšiť produktivitu od roku 2025. Spoločnosť DB Cargo preto nebude musieť presúvať svoju prevádzku na trakčné dcérske spoločnosti.

4.1.4.1.1.5.8. Opatrenie 14 reštrukturalizačného plánu: Optimalizácia portfólia v podsegmente predaja uskutočňovaného dopravcami

(212) Nemecko vysvetľuje, že v rámci reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo sa už v roku 2023 začala optimalizácia portfólia tých činností, ktoré v súčasnosti neprinášajú požadovanú maržu a ktoré nie sú ekonomicky životaschopné. Preprava s nízkou maržou, ktorá nedokáže splniť požadované ambície prevádzkovej marže a/alebo v prípade ktorej zákazníci neakceptujú potrebné úpravy cien, bude z portfólia vyradená. Nemecko ďalej vysvetľuje, že reakcie zákazníkov na úpravu cien sa v súčasnosti odhadujú na základe skúseností predajného tímu spoločnosti DB Cargo a podľa toho sa plánujú úpravy. Nemecko očakáva, že objem sa v roku 2024 zníži približne o [...] % a v roku 2025 približne o [...] % v porovnaní s objemom v roku 2023 a že v prípade, ak viac zákazníkov spoločnosti DB Cargo nebude akceptovať úpravu cien, miera zníženia sa upraví.

4.1.4.1.1.5.9. Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente kombinovanej dopravy na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

Tabuľka 13

Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente kombinovanej dopravy na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Námorná kombinovaná doprava	Prevádzkový model/uzlový terminál Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zastropovaná prevádzka a prepracovanie koncepcie siete	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie administratívnej réžie vo všetkých spoločnostiach v rámci námornej kombinovanej dopravy (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimalizácia portfólia a zvýšenie cien	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Druh segmentu	Transformačné opatrenie	*Vplyv na EBIT (v mil. EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Kontinentálna kombinovaná doprava a predaj uskutočňovaný dopravcami		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zastropovaná prevádzka					
	Zníženie administratívnej réžie kontinentálnej kombinovanej dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmena rozmerov siete spoločnosti Kombiverkehr (optimalizácia portfólia) a zvýšenie cien	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 33.

4.1.4.1.1.6. Opatrenia reštrukturalizačného plánu v európskych dcérskych spoločnostiach DB Cargo

(213) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo má zahraničné dcérske spoločnosti v 13 krajinách: Belgicku, Dánsku, Francúzsku, Holandsku, Poľsku, Spojenom kráľovstve, Taliansku, Španielsku a Švajčiarsku a štyri spoločnosti Európskeho východného koridoru v Bulharsku, Česku, Maďarsku a Rumunsku. Dcérske spoločnosti fungujú prevažne ako výrobné nákladové strediská, ktoré ponúkajú železničné služby ako rozšírenie železničnej prevádzky v celej Európe. Nemecko uvádza, že cieľom európskej siete spoločnosti DB Cargo je ponúkať komplexné cezhraničné logistické riešenia na celom kontinente s miestom pôvodu a určenia v Nemecku a mimo neho a s Nemeckom ako tranzitnou alebo prepravnou/prijímajúcou krajinou.

(214) Nemecko vysvetľuje, že európske dcérske spoločnosti DB Cargo zamestnávajú približne jednu tretinu všetkých svojich zamestnancov. Z toho vyplýva, že sú významné pre hospodárske výsledky spoločnosti. Nemecko ďalej uvádza, že tieto dcérske spoločnosti sú dôležitou súčasťou reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo a boli preskúmané z hľadiska možností úspory nákladov. Nemecko preto uvádza, že sa zavedú tri zastrešujúce nástroje na optimalizáciu nákladov.

4.1.4.1.1.6.1. Opatrenie 15 reštrukturalizačného plánu: Optimalizácia portfólia európskych dcérskych spoločností

(215) Po prvé sa uskutoční optimalizácia portfólia prostredníctvom preskúmania dopravných operácií z hľadiska ziskovosti a následného vymedzenia opatrení na zvýšenie efektívnosti v troch segmentoch: dopravy jednotlivými vozňami, dopravy ucelenými vlakmi a kombinovanej dopravy. Nemecko vysvetľuje, že nerentabilná preprava sa bude optimalizovať kombináciou úpravy cien, zníženia frekvencie a spojenia miest pôvodu a určenia, alebo ich spoločnosť DB Cargo ukončí. Nemecko ďalej vysvetľuje, že toto opatrenie je úzko prepojené so stratégiami vo všetkých troch segmentoch.

4.1.4.1.1.6.2. Opatrenie 16 reštrukturalizačného plánu: Zníženie nákladov európskych dcérskych spoločností

(216) Po druhé dôjde k zníženiu nákladov konsolidáciou dep, napr. medzi Nemeckom a Holandskom alebo Nemeckom a Švajčiarskom, alebo k zníženiu kancelárskych priestorov v rámci reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo. Okrem toho Nemecko tvrdí, že prevádzkové a administratívne režijné náklady spoločnosti DB Cargo sa znížia napríklad centralizáciou úloh zákazníckeho servisu na riadiacu centrálu alebo znížením počtu externých zamestnancov.

4.1.4.1.1.6.3. Opatrenie 17 reštrukturalizačného plánu: Prevádzková efektívnosť európskych dcérskych spoločností

(217) Po tretie sa v rámci reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo budú realizovať opatrenia na zvýšenie prevádzkovej efektívnosti prostredníctvom optimalizácie cezhraničného využívania rušňovodičov (napr. medzi Nemeckom a Holandskom alebo Nemeckom, Švajčiarskom a Talianskom) a zvýšenia produktivity aktív, ako aj zavedenia štandardizovanej IT infraštruktúry v spoločnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu týkajúcich sa európskych dcérskych spoločností DB Cargo na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

Tabuľka 14

Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v segmente európskych dcérskych spoločností na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Európske dcérske spoločnosti	Optimalizácia portfólia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie nákladov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Prevádzková účinnosť	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 34.

4.1.4.1.1.7. Opatrenia reštrukturalizačného plánu v administratíve spoločnosti DB Cargo

(218) Nemecko vysvetľuje, že administratívne oddelenie v rámci medzidivíznej funkcie spoločnosti DB Cargo poskytuje dôležité služby pre spoločnosť DB Cargo. Nemecko tvrdí, že jeho reštrukturalizačný plán sa zameria na neefektívnosť vyplývajúcu z nadbytočných procesov, nadmernej kapacity a služieb s obmedzenou pridanou hodnotou a odstráni ju.

(219) Nemecko vysvetľuje, že zníženie zložitosti v rôznych obchodných jednotkách spoločnosti DB Cargo by malo viesť k zníženiu potrebných administratívnych kapacít a že opatrenia by mali od roku 2024 viesť k celkovému zníženiu počtu zamestnancov o viac ako 80 v ekvivalente plného pracovného času v porovnaní s počtom zamestnancov v júli 2023 (približne 17 % uvažovaných oddelení).

(220) Nemecko vysvetľuje, že sa podrobne analyzovali tieto nákladové strediská spoločnosti DB Cargo: IT oddelenie, náklady na (prenájom) budov, oddelenie generálneho riaditeľa, oddelenie finančného riaditeľa, oddelenie riadenia ponuky, administratívne náklady dcérskych spoločností na domácom trhu a ostatné administratívne náklady, ako aj riadiace štruktúry.

4.1.4.1.1.7.1. Opatrenie 18 reštrukturalizačného plánu: Štandardizácia IT v administratíve

(221) Nemecko tvrdí, že vysoké prevádzkové náklady sú dôsledkom vysokej zastaranosti informačných technológií a zdrojov spoločnosti DB Cargo. Nemecko vysvetľuje, že v rámci reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo sa prevádzkové náklady znížia optimalizáciou dohôd o úrovni poskytovaných služieb, cloudovými riešeniami a modernizáciou súčasných aplikácií, ako aj odstavením zastaraných aplikácií. Okrem toho Nemecko uvádza, že sa výrazne zníži portfólio projektov v oblasti IT a zníži sa počet zamestnancov prostredníctvom externého poskytovateľa služieb.

4.1.4.1.1.7.2. Opatrenie 19 reštrukturalizačného plánu: Zmenšenie kancelárskych priestorov administratívy

(222) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo si v súčasnosti prenajíma v Nemecku mnoho nehnuteľností (približne 760). Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo v roku 2024 ukončí zmluvy o prenájme a ušetrí tak približne 25 % nákladov na prenájom vo svojich hlavných prevádzkach (Mainz, Duisburg, Mannheim, Mníchov, Berlín a Lipsko). Nemecko uvádza, že od roku 2025 spoločnosť DB Cargo zníži počet kancelárskych priestorov aj vo všetkých ostatných lokalitách v Nemecku v nadväznosti na zníženie počtu zamestnancov v súvislosti s prevádzkou vo všetkých oblastiach riadenia spoločnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Opatrenie 20 reštrukturalizačného plánu: Marketingové a strategické činnosti administratívy v rámci znižovania v spoločnosti DB AG

(223) Nemecko vysvetľuje, že v oblasti stratégie a politiky/regulácie spoločnosti DB Cargo sa odstráni duplicita úloh, čo bude viesť k zníženiu požiadaviek na prostriedky. Okrem toho Nemecko tvrdí, že relatívne vysoký marketingový rozpočet spoločnosti DB Cargo sa zníži, pretože s menším počtom marketingových kampaní a projektov sa znížia potreby spoločnosti DB Cargo v oblasti marketingových operácií.

4.1.4.1.1.7.4. Opatrenie 21 reštrukturalizačného plánu: Digitalizácia a automatizácia manuálnych finančných procesov v administratíve

(224) Nemecko vysvetľuje, že oddelenie finančného riaditeľa spoločnosti DB Cargo zahŕňa hlavné organizačné jednotky Účtovníctvo a fakturácia, Riadenie subjektov a Produktové riadenie a riadiaca logika. Nemecko vysvetľuje, že v súčasnosti vysoký počet manuálnych administratívnych procesov vo všetkých oblastiach bude digitalizovaný alebo automatizovaný, najmä v oblasti fakturácie a vykazovania, čím sa komplexne znížia administratívne režijné náklady.

4.1.4.1.1.7.5. Opatrenie 22 reštrukturalizačného plánu: Zmenšenie veľkosti oddelení riadenia ponuky a koncepcie služieb v administratíve

(225) Nemecko vysvetľuje, že duplicita úloh a povinností v oddeleniach riadenia ponuky a koncepcie služieb spoločnosti DB Cargo viedla k rozvoju predimenzovaných štruktúr so značným optimalizačným potenciálom. V rámci reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo sa počet zamestnancov v týchto oblastiach zníži.

4.1.4.1.1.7.6. Opatrenie 23 reštrukturalizačného plánu: Harmonizácia štruktúry správy a dcérskych spoločností uskutočňujúcich predaj na domácom trhu

(226) Nemecko vysvetľuje, že rozdelenie úloh a povinností interných oddelení spoločnosti DB Cargo a dcérskych spoločností uskutočňujúcich predaj je nejasné. Nemecko uvádza, že spoločnosť DB Cargo plánuje dosiahnuť úspory administratívnych režijných nákladov prostredníctvom konsolidácie duplicitných funkcií.

4.1.4.1.1.7.7. Opatrenie 24 reštrukturalizačného plánu: Zmenšenie riadiacej štruktúry administratívy

(227) Nemecko tvrdí, že v dôsledku historického vývoja paralelných štruktúr v rámci spoločnosti DB Cargo existuje nadpriemerný počet vedúcich pracovníkov, čo vedie k neefektívnosti a vysokým personálnym nákladom, ako aj k duplicite úloh medzi jednotlivými oddeleniami spoločnosti DB Cargo a dcérskymi spoločnosťami na domácom a zahraničnom trhu. Nemecko ďalej uvádza, že organizačná zložitosť zvyšuje aj administratívne a riadiace úsilie. Nemecko konštatuje, že v reštrukturalizačnom pláne sa počíta so znížením počtu vedúcich pozícií v administratívnych oddeleniach, napr. zlúčením tímov alebo outsourcingom činností.

4.1.4.1.1.7.8. Opatrenie 25 reštrukturalizačného plánu: Zníženie ostatných nákladov administratívy

(228) Nemecko vysvetľuje, že medzi ďalšie administratívne náklady, ktoré sa majú znížiť v rámci úsporných opatrení reštrukturalizačného plánu, patria zamestnanecké výhody a predimenzovaná ponuka stravovania (vzhľadom na zvýšené využívanie práce na diaľku).

4.1.4.1.1.7.9. Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu týkajúcich sa administratívy spoločnosti DB Cargo na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

Tabuľka 15

Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu týkajúcich sa administratívy na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Režijné administratívne náklady	Preskúmanie IT prostredia smerom k väčšej štandardizácii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie počtu kancelárskych priestorov s pomerne vysokými pomocnými nákladmi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie rozsahu marketingových a strategických činností v spoločnosti DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizácia a automatizácia manuálnych finančných procesov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmenšenie veľkosti oddelení riadenia ponuky a koncepcie služieb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonizácia štruktúr spoločnosti DB Cargo a dcérskych spoločností na domácom trhu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmenšenie veľkosti riadiacich štruktúr	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie ostatných administratívnych nákladov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 36.

4.1.4.1.1.8. Opatrenia reštrukturalizačného plánu týkajúce sa prevádzkovej réžie a réžie riadiacej centrály spoločnosti DB Cargo

(229) Nemecko vysvetľuje, že reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo sa v oblasti prevádzkovej réžie a réžie riadiacej centrály zameria na zníženie zložitosti plánovania, dostupnosti prostriedkov a riadenia, najmä na zníženie počtu služieb a zjednodušenie procesov s cieľom znížiť zdroje potrebné na vykonávanie príslušných úloh.

(230) V tejto súvislosti Nemecko uvádza, že opatrenia na zjednodušenie prevádzkových modelov v jednotlivých segmentoch spoločnosti DB Cargo, napr. prechod od integrovanej prevádzky k prevádzkovým systémom špecifickým pre jednotlivé segmenty, povedú k zjednodušeniu procesov v oblasti prevádzkovej réžie a réžie riadiacej centrály. Nemecko vysvetľuje, že priamym dôsledkom spoľahlivejšej siete bude menšia kapacita spoločnosti DB Cargo, ktorá je potrebná napr. na plánovanie a rozvrhovanie vlakov a na riadenie prevádzkových zariadení. Nemecko ďalej uvádza, že podobné účinky sa dosiahnu prostredníctvom podstatne nižších prepojení a potrieb zosúladenia medzi plánovaním/dispečingom rôznych segmentov spoločnosti DB Cargo.

(231) Nemecko vysvetľuje, že podľa plánov spoločnosti DB Cargo bude zavedenie zjednodušenia procesov viesť k výraznému zníženiu počtu zamestnancov potrebných na plánovanie a dispečing, na údržbu, v riadiacej centrále a na zastropovanie kombinovanej dopravy. Pokiaľ ide o plánovanie a dispečing, Nemecko uvádza, že hlavným prístupom spoločnosti DB Cargo je zlúčenie funkcií s cieľom zvýšiť synergie, zvýšiť automatizáciu a znížiť počet nepodstatných krokov procesu, čo by malo viesť k zníženiu počtu potrebných zamestnancov o viac ako 50 ekvivalentov plného pracovného času v porovnaní s júlom 2023. V reštrukturalizačnom pláne sú na tento účel zahrnuté tieto opatrenia.

4.1.4.1.1.8.1. Opatrenie 26 reštrukturalizačného plánu: Integrácia správy majetku a plánovania personálu v rámci prevádzky a riadiacej centrály

(232) Nemecko vysvetľuje, že integrácia funkcií spoločnosti DB Cargo v oblasti správy majetku [plánovanie vlakových zriaďovacích staníc (ZBA)] a plánovania personálu vedie k jednotnému dohľadu prostredníctvom pracovníkov plánovania. Úloha pracovníkov plánovania je obmedzená na vymedzenie bezprostredného časového rámca (od štvrtka do nedele nasledujúceho týždňa). Nemecko ďalej vysvetľuje, že všetky zmeny presunov vykonané po začatí plánovania sa riadia plánovaním ZBA, pri ktorom sa zohľadňujú dôsledky nadväzujúceho plánovania na nasledujúci týždeň (napríklad intervaly odpočinku zamestnancov). Nemecko sa domnieva, že toto rozvíjanie vzájomného zohľadňovania aspektov plánovania a realizácie vedie k zníženiu počtu potrebných dispečerov spoločnosti DB Cargo, čo následne umožňuje znížiť počet zamestnancov spoločnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Opatrenie 27 reštrukturalizačného plánu: Zníženie podrobného plánovania v rámci prevádzky a riadiacej centrály

(233) Nemecko vysvetľuje, že zefektívnením postupov plánovania spoločnosti DB Cargo je možné dosiahnuť výrazné zníženie počtu základných úloh, čo vedie k zníženiu počtu pracovníkov potrebných na plánovanie aktív. Konkrétne uvádza, že pri budúcom plánovaní vlakových zriaďovacích staníc (ZBA) spoločnosti DB Cargo a výmenných staníc (Kbf) sa pozornosť sústredí len na ročné predbežné plánovanie. Toto plánovanie bude obmedzené na splnenie minimálnych požiadaviek na presuny a nebude zahŕňať zmeny počas celého roka. Okrem toho sa vypracuje spoločné plánovanie pre pozemný personál posunovačov (AB) a vedúcich vozňov (TWB) spoločnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.3. Opatrenie 28 reštrukturalizačného plánu: Konsolidácia funkcií dispečingu prevádzkovej posádky a posádky a riadiacej centrály

(234) Nemecko vysvetľuje, že v záujme zníženia počtu regionálnych dispečerov vlakov spoločnosti DB Cargo a regionálnych manažérov siete prevezme v budúcnosti oblastný dispečer spoločnosti DB Cargo aj povinnosti miestneho oblastného dispečera. Nemecko uvádza, že dispečing sa bude uskutočňovať buď z ústredného riadiaceho centra, alebo priamo na mieste, a že tento proces sa bude vykonávať v úzkej spolupráci so správcami siete umiestnenými v riadiacej centrále.

4.1.4.1.1.8.4. Opatrenie 29 reštrukturalizačného plánu: Optimalizácia procesu plánovania diaľkových presunov v rámci prevádzky a riadiacej centrály

(235) Nemecko vysvetľuje, že zavedením systému IPS (integrované plánovanie a riadenie) sa proces plánovania diaľkových presunov spoločnosti DB Cargo optimalizuje a automatizuje, čo prinesie výrazné zvýšenie efektívnosti kapacity. Nemecko ďalej vysvetľuje, že v plánovanom stave VT (prevádzkové dni) sa spojenie VT, KT (kalendárne dni) a plánovania jemných presunov bude riadiť v systéme IPS, ktorý sa vyznačuje konsolidáciou a automatizáciou. Nemecko tvrdí, že pri tomto jednotnom prístupe sa predpokladá procesná a regionálna zodpovednosť za všetky pridelenia trás spoločnosti DB Cargo. Nemecko tvrdí, že výsledkom je jediná, všeobecná informácia o presune, ktorá zahŕňa prevádzkový personál na dlhé aj krátke vzdialenosti. Nemecko sa domnieva, že tieto vylepšenia procesov môžu priniesť spoločnosti DB Cargo značné úspory kapacity pri plánovaní.

4.1.4.1.1.8.5. Opatrenie 30 reštrukturalizačného plánu: Digitalizácia údržby v rámci prevádzky a riadiacej centrály

(236) Nemecko vysvetľuje, že sa zavedú digitálne riešenia údržby s cieľom znížiť počet potrebných pracovníkov a ušetriť náklady spoločnosti DB Cargo do roku 2027, napríklad tým, že sa výrazne zníži úloha dohľadu MöB (miestneho personálu povereného uvedením do prevádzky) nad zariadeniami prostredníctvom bezproblémovej integrácie systému aktív a údržby a využívania digitálnych riešení, akými sú BISON (detekcia škodlivého softvéru na základe obrazu) a WMS (systém riadenia dielní). Nemecko ďalej vysvetľuje, že takýto posun znamená, že nie každá doplnková činnosť potrebuje výslovné schválenie, pretože zariadenia budú aktívne fungovať na vlastnú zodpovednosť. Budúce kontrolné opatrenia sa namiesto prísneho dohľadu budú orientovať na nákladovo efektívne stratégie a hodnotenie založené na výkonnosti. Nemecko sa domnieva, že tieto opatrenia by mali obmedziť nadmernú údržbu nákladných vozňov spoločnosti DB Cargo. Okrem toho, blížiace sa zavedenie (virtuálnej) centralizácie, ktorú uľahčuje detekcia prostredníctvom kamier, je prísľubom efektívnejšieho riadenia špičiek pracovného zaťaženia. Nemecko preto dospelo k záveru, že toto opatrenie reštrukturalizačného plánu predstavuje pre MöB spoločnosti DB Cargo potenciál na prerozdelenie kapacít, čím sa vytvorí efektívnejší prevádzkový rámec.

4.1.4.1.1.8.6. Opatrenie 31 reštrukturalizačného plánu: Zvýšenie efektívnosti v rámci prevádzky a riadiacej centrály

(237) Nemecko vysvetľuje, že riadiaca centrála spoločnosti DB Cargo je ústredným uzlom pre koordináciu operácií so zákazníkmi. Jej hlavnou úlohou je dohliadať na prepravu v celej Európe a zapojiť všetkých partnerov do tohto procesu od začiatku až do konca. Spája pohľad zákazníka s prevádzkovou realizovateľnosťou s cieľom optimalizovať riešenia pre zákazníkov, pričom sa zameriava na efektívnosť a výsledky spoločnosti DB Cargo. Riadiaca centrála riadi viac ako 650 000 vlakov a viac ako 7 miliónov zásielok ročne v celej Európe. Bola zriadená v roku 2022 z bývalého centra služieb zákazníkom a operácií spoločnosti DB Cargo.

(238) Nemecko vysvetľuje, že reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo zahŕňa niekoľko iniciatív na zvýšenie efektívnosti riadiacej centrály. Na jednej strane sa tieto iniciatívy zameriavajú na vývoj a zavádzanie ďalších IT procesov/aplikácií, ktoré umožnia výrazne obmedziť manuálnu prácu. Na druhej strane sa tieto iniciatívy zameriavajú na ďalšie zavádzanie integrovaného riadenia výkonnosti a prepracovanie zákazníckeho rozhrania – zavedenie štandardov, ktorými sa nahradí súčasný veľký počet individuálnych riešení a zároveň sa zohľadnia príslušné požiadavky zákazníkov. Nemecko sa domnieva, že tieto iniciatívy budú viesť k zníženiu potrebného počtu zamestnancov spoločnosti DB Cargo o viac ako 200 ekvivalentov plného pracovného času v porovnaní s počtom takýchto zamestnancov v júli 2023 (približne 18 % uvažovaných oddelení bez podielu pre kombinovanú dopravu).

(239) Nemecko ďalej vysvetľuje, že nová stratégia pre každý podsegment spoločnosti DB Cargo v kombinovanej doprave vedie k ďalšiemu zníženiu režijných nákladov súvisiacich s prevádzkou a riadiacou centrálou. Nemecko sa domnieva, že celkovo by sa malo počítať so znížením počtu ekvivalentov plného pracovného času spoločnosti DB Cargo v prevádzkovej réžii o približne 130 a v riadiacej centrále približne o 155 (oba údaje sú doplnkom k údajom uvedeným v predchádzajúcich oddieloch). Približne 50 % tohto zníženia počtu zamestnancov spoločnosti DB Cargo sa uskutoční na úrovni dcérskych spoločností. Na základe toho sa Nemecko domnieva, že znížením režijných nákladov a zefektívnením procesov možno dosiahnuť značné úspory nákladov.

Tabuľka 16

Vplyv opatrení reštruktualizačného plánu v oblasti prevádzkovej réžie a réžie riadiacej centrály na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Režijné opatrenia v rámci prevádzky a riadiacej centrály	Plánovanie a dispečing	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Údržba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Riadiaca centrála	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zastropovanie kombinovanej dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 38.

4.1.4.1.1.9. Opatrenia reštrukturalizačného plánu v reakcii na dodatočné vzniknuté riziká

(240) Nemecko vysvetľuje, že v rokoch 2023 až 2024 sa vyskytlo niekoľko rizík, ktoré sa riešia zmierňujúcimi protiopatreniami v rámci rozšíreného transformačného a reštrukturalizačného plánu. Niektoré z rizík, ktoré sa prejavili a ktoré sa riešia, sú zníženie spolkových rozpočtov na systémy podpory železničnej nákladnej dopravy, výstražný štrajk rušňovodičov, negatívny vývoj v oblasti objemu, nárast personálnych nákladov a nákladov na výrobné faktory a oneskorenia pri zavádzaní transformačných opatrení.

4.1.4.1.1.9.1. Opatrenie 32 reštrukturalizačného plánu: Výrazné zníženie počtu zamestnancov v reakcii na negatívny vývoj v oblasti objemu

(241) Nemecko vysvetľuje, že rozhodnutie sprostredkovateľského výboru z 2. októbra 2024 (odôvodnenie 186) umožňuje spoločnosti DB Cargo kompenzovať zvýšenie personálnych nákladov vyplývajúce z nových kolektívnych zmlúv. Dohodnutý počet zamestnancov na plný pracovný čas je dôsledkom i) rozhodnutia a realizácie viacerých reštrukturalizačných opatrení plánu transformácie a okrem toho ii) zníženia objemu prepravy a iii) programu znižovania počtu administratívnych pracovníkov „Spoločne silní“, ktorý iniciovala spoločnosť DB AG s cieľom znížiť počet administratívnych pozícií v oblasti financií, IT a ľudských zdrojov (tento program realizuje spoločnosť DB Cargo nad rámec opatrení na zníženie počtu zamestnancov, ktoré sa už premietli do transformačného plánu).

4.1.4.1.1.9.2. Opatrenie 33 reštrukturalizačného plánu: Zníženie nákladov na výrobné faktory v reakcii na negatívny vývoj objemu

(242) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo zavedie niekoľko protiopatrení s priamym vplyvom na materiálové náklady. Patria medzi ne i) prispôsobenie harmonogramov údržby, ako aj retenčných cyklov zníženým objemom prepravy; ii) zrušenie všetkých projektov výskumu a vývoja v oblasti digitalizácie procesov a aktív s obdobím odpisovania dlhším ako tri roky a iii) urýchlenie optimalizácie portfólia v kontinentálnej kombinovanej doprave a doprave ucelenými vlakmi.

4.1.4.1.1.9.3. Opatrenie 34 reštrukturalizačného plánu: Jednorazové vplyvy na čistý príjem v roku 2024 v reakcii na negatívny vývoj objemu

(243) Nemecko vysvetľuje, že v roku 2024 sa vyskytli niektoré pozitívne jednorazové účinky na prevádzkový a čistý zisk. Patrí medzi ne i) predaj už nepoužiteľných kontajnerov z ukončeného podnikania spoločnosti DB Cargo v Rusku, ii) obmedzenie poradenských a iných služieb a iii) vyradenie [...] nákladných vozňov v segmente intermodálnej dopravy. Okrem toho spoločnosť DB Cargo započítala aj jednorazové zníženie bežných cien trakčnej energie od spoločnosti DB Energie v roku 2024 o 51 miliónov EUR.

4.1.4.1.1.9.4. Opatrenie 35 reštrukturalizačného plánu: Zvýšenie produktivity údržby v spoločnosti DB Cargo

(244) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo zavádza program zvyšovania produktivity zameraný na internú údržbu rušňov a vozňov. Program je plánom znižovania nákladov zameraným na infraštruktúru údržby, ako aj na materiály a efektívnosť zamestnancov a očakáva sa, že do roku 2026 prinesie zníženie nákladov o 25 miliónov EUR a do roku 2030 o 100 miliónov EUR.

4.1.4.1.1.9.5. Opatrenie 36 reštrukturalizačného plánu: Zníženie nákladov na interné služby a trakčnú energiu skupiny DB

(245) Nemecko vysvetľuje, že v dôsledku všeobecného poklesu nákladov na energiu v Nemecku je dodávateľ energie skupiny DB, spoločnosť DB Energie, schopný znížiť svoje trhové predajné ceny trakčnej energie v období 2025 až 2030. Okrem toho sa znížia ceny interného poskytovateľa IT služieb DB AG (DB Systel). Očakáva sa, že využívanie umelej inteligencie pri vytváraní digitálnych služieb bude viesť k výraznému zvýšeniu produktivity.

4.1.4.1.1.9.6. Opatrenie 37 reštrukturalizačného plánu: Zníženie odpisov a investícií

(246) Spoločnosť DB Cargo preskúmala investičné rozpočty na roky do roku 2030 a znížila ich na minimum. Zníženie investičných výdavkov bude mať za následok zníženie nákladov na odpisy spoločnosti DB Cargo. Predpoklady životnosti rušňov a vozňov sa upravia s ohľadom na odpisy na súčasnú životnosť vozového parku.

4.1.4.1.1.9.7. Opatrenie 38 reštrukturalizačného plánu: Predaj a spätný prenájom rušňov

(247) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo predá a spätne prenajme [...] rušňov, čo prinesie cca […] EUR skrytých rezerv na jeden rušeň.

4.1.4.1.1.9.8. Opatrenie 39 reštrukturalizačného plánu: Prechod z kúpy rušňov na prenájom

(248) Nemecko uvádza, že namiesto priameho nákupu [...] rušňov si ich spoločnosť DB Cargo prenajme, aby ušetrila hotovosť a spružnila obchodný model rozložením nákladov na prenájom takýchto rušňov v čase.

4.1.4.1.1.9.9. Opatrenie 40 reštrukturalizačného plánu: Zlepšenia v oblasti pracovného kapitálu

(249) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo do konca roka 2024 predá pohľadávky vo výške [...] EUR, aby zvýšila celkovú hotovosť a obmedzila zadlženie.

4.1.4.1.1.9.10. Opatrenie 41 reštrukturalizačného plánu: Zvýšenie cien v segmente jednotlivých vozňov

(250) Nemecko vysvetľuje, že spoločnosť DB Cargo bude od roku 2026 v segmente jednotlivých vozňov rozvíjať väčšiu ochotu zákazníkov platiť. Takisto sa prenesú účinky znížených dotácií na prístup na trať a na posunovací systém, ktoré sa od roku 2027 týkajú celého sektora železničnej nákladnej dopravy v Nemecku.

4.1.4.1.1.10. Celkový vplyv opatrení reštruktualizačného plánu na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

(251) V tabuľke 17 sú uvedené očakávané finančné účinky najdôležitejších opatrení stanovených v transformačnom pláne spoločnosti DB Cargo na prognózy EBIT na uvedené obdobia.

Tabuľka 17

Celkový vplyv opatrení reštruktualizačného plánu na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Jednotlivé vozne	Optimalizácia siete prostredníctvom preskúmania koncepcie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Opatrenia na celkovú optimalizáciu prevádzky s vplyvom na prepravu jednotlivými vozňami	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšenie kvality a úprava základnej ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ucelený vlak	Logistické riešenia a optimalizácia portfólia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zvýšenie spoľahlivosti prevádzky (vrátane nových kolektívnych zmlúv)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšenie kvality a úprava základnej ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Námorná kombinovaná doprava	Prevádzkový model/uzlový terminál Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zastropovaná prevádzka a prepracovanie koncepcie siete	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie administratívnej réžie vo všetkých spoločnostiach v rámci námornej kombinovanej dopravy (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimalizácia portfólia a zvýšenie cien	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Vplyv na EBIT (v mil. EUR)				
Druh segmentu	Transformačné opatrenie	2024	2025	2026	2027	2028ff
Kontinentálna kombinovaná doprava a predaj uskutočňovaný dopravcami	Zastropovaná prevádzka	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie administratívnej réžie kontinentálnej kombinovanej dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmena rozmerov siete spoločnosti Kombiverkehr (optimalizácia portfólia) a zvýšenie cien	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Európske dcérske spoločnosti	Optimalizácia portfólia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie nákladov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Prevádzková účinnosť	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Administratívna réžia	Preskúmanie IT prostredia smerom k väčšej štandardizácii	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie počtu kancelárskych priestorov s pomerne vysokými pomocnými nákladmi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie rozsahu marketingových a strategických činností v spoločnosti DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizácia a automatizácia manuálnych finančných procesov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmenšenie veľkosti oddelení riadenia ponuky a koncepcie služieb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonizácia štruktúr spoločnosti DB Cargo a dcérskych spoločností na domácom trhu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmenšenie veľkosti riadiacich štruktúr	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zníženie ostatných administratívnych nákladov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevádzková réžia	Plánovanie a dispečing	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Údržba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Riadiaca centrála	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zastropovanie kombinovanej dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Spolu		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strany 38 a 39.

(252) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené očakávané finančné účinky ďalších opatrení, ktoré sa hodnotia v prípade spoločnosti DB Cargo v dôsledku rizík, ktoré vznikli v rokoch 2023 a 2024 (pozri odôvodnenie 240).

Tabuľka 18

Celkový vplyv protiopatrení reštruktualizačného plánu na prognózy EBIT spoločnosti DB Cargo v základnom scenári

	Vplyv protiopatrení v základnom scenári na EBIT	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Základný prípad EBIT 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Celkové vzniknuté riziká	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Spolu protiopatrenia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.	Protiopatrenia k negatívnemu vývoju objemu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Počet zamestnancov nižší ako v predchádzajúcom základnom prípade	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materiálové náklady na protiopatrenia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Zvýšenie produktivity údržby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Ďalšia optimalizácia nákladov na sieť jednotlivých vozňov od roku 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Zníženie príspevku skupiny, cien trakčnej energie a cien služieb IT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2.	Zníženie odpisov znížením investícií a zohľadnením skutočnej životnosti rušňov a vozňov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3.	Špecifické zvýšenie cien dopravy jednotlivými vozňami v roku 2026 a prenesenie cenového efektu alebo zníženie spolkových rozpočtov na systémy podpory od roku 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4.	Zvýšenie podielu subdodávok v ucelenej vlakovej doprave vrátane predaja [...] rušňov v rokoch 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5.	Predaj a spätný prenájom […] rušňov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6.	Prechod z kúpy [...] rušňov na prenájom	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7.	Zlepšenie pracovného kapitálu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 44.

4.1.4.2. Financovanie reštrukturalizačného plánu

(253) Financovanie reštrukturalizačného plánu a súvisiacich nákladov pozostáva predovšetkým z financovania zo súkromných zdrojov (vlastný príspevok) a len čiastočne z financovania zo štátnej pomoci.

(254) Náklady na reštrukturalizáciu a ich uvedené zdroje financovania sú opísané v nasledujúcich oddieloch.

4.1.4.2.1. Náklady na reštrukturalizáciu

(255) Náklady na reštrukturalizáciu spoločnosti DB Cargo by mali predstavovať celkovú sumu 4 187 mil. EUR, ktorá je zhrnutá v tabuľke a pozostáva z týchto položiek:

a) Prevádzkové straty: Nemecko uvádza, že prevádzkové straty spoločnosti DB Cargo v rokoch 2022 až 2024 vo výške 858 miliónov EUR v roku 2022, 584 miliónov EUR v roku 2023 a 472 miliónov EUR, ktoré sa očakávajú v roku 2024 ([80]), predstavujú približne polovicu nákladov na reštrukturalizáciu.

b) Ostatné náklady na reštrukturalizáciu: počas obdobia reštrukturalizácie vzniknú spoločnosti DB Cargo aj ďalšie náklady súvisiace s reštrukturalizáciou alebo prevádzkové náklady, ktoré nebudú pokryté očakávanými príjmami v priebehu realizácie reštrukturalizačného plánu a ktoré sú nevyhnutné na jeho úspešné dokončenie, ako sú napríklad:

   a) náklady na poradcov, mzdové náklady a náklady na zamestnancov dcérskych spoločností DB Cargo a náklady súvisiace s presunom činností na dcérske spoločnosti DB Cargo, ako aj

   b) ostatné kapitálové výdavky v investičnom pláne napriek ich plánovanému zníženiu, prevádzkový kapitál, náklady na refinancovanie splatných úverov a prevádzkové výdavky.

4.1.4.2.2. Zdroje financovania reštrukturalizačných opatrení

4.1.4.2.2.1. Reštrukturalizačná pomoc

(256) Nemecko uvádza sumy poskytnuté spoločnosti DB Cargo v rámci dohody o prevode ziskov a strát na pokrytie prevádzkových strát v rokoch 2022, 2023 a 2024 ako zdroje pomoci na financovanie nákladov na reštrukturalizáciu, t. j. 858 miliónov EUR v roku 2022, 584 miliónov EUR v roku 2023 a 472 miliónov EUR očakávaných v roku 2024 ([81]) v celkovej výške 1 914 miliónov EUR.

4.1.4.2.2.2. Vlastný príspevok príjemcu

(257) Nemecko identifikuje tieto hlavné zdroje príspevku spoločnosti DB Cargo na náklady na reštrukturalizáciu a uvádza, že všetky finančné nástroje použité ako zdroje vnútroskupinového financovania nákladov na reštrukturalizáciu by mali byť vydané spoločnosťou DB Cargo AG za trhových podmienok a všetky budú poskytnuté počas obdobia reštrukturalizácie, aby prispeli k efektívnemu financovaniu reštrukturalizačného plánu ([82]):

a) podriadené konvertibilné úvery vo výške 842 miliónov EUR, dostupné od 15. novembra 2024 do 31. decembra 2026 vrátane ([83]), ktoré pozostávajú z:

   a) dňa 15. novembra 2024 podriadené konvertibilné úvery v celkovej výške 218 miliónov EUR do 31. decembra 2031;

   b) dňa 1. apríla 2025 podriadené konvertibilné úvery v celkovej výške 110 miliónov EUR do 31. decembra 2031;

   c) v roku 2025 podriadené konvertibilné úvery v celkovej výške 83 miliónov EUR do 31. decembra 2031;

   d) dňa 1. decembra 2026 podriadené konvertibilné úvery v celkovej výške 315 miliónov EUR do 31. decembra 2031;

   e) v roku 2026 podriadené konvertibilné úvery v celkovej výške 116 miliónov EUR do 31. decembra 2031.

([80]) Prognóza k 22. novembru 2024.

([81]) Suma strát, ktoré sa majú previesť v roku 2024 (prognóza k 22. novembru 2024), zahŕňa odložený daňový záväzok odhadovaný na 18 miliónov EUR bez vplyvu na EBITDA a EBT podľa prognózy. Strata prevedená spoločnosťou DB Cargo na spoločnosť DB AG sa tak zvyšuje oproti strate, ktorá by sa inak previedla bez ukončenia dohody o prevode ziskov a strát.

([82]) Tabuľka 29: Úvery, úverové linky, dočasné úverové linky a mezanínový kapitál (podriadené konvertibilné úvery) spoločnosti DB Cargo AG na obdobie 2025 – 2029, ako ich poskytlo Nemecko v „Reštrukturalizačnom pláne štátnej pomoci pre spoločnosť DB Cargo“ predloženom 31. októbra 2024, v aktualizovanom znení.

([83]) Z § 2 ods. 1 „Zmluvy o mezanínovom úvere pre finančný rámec vo výške [842] 000,00 EUR“ (anglický preklad).

Tieto úvery sa môžu použiť výlučne na refinancovanie existujúcich úverových zmlúv medzi zmluvnými stranami ([84]).

Úroková sadzba pre vyplatené tranže sa má rovnať ([85]): i) swapovej sadzbe v EUR na päť rokov (2,275 % v polovici novembra 2024) ([86]); ii) plus rozpätie určené podľa trhových podmienok refinancovania veriteľa (v septembri 2024 bolo rozpätie [...] % ročne pre čerpanie v EUR) a stanovená úverová bonita dlžníka (dlžník má v súčasnosti od veriteľa rating „[...]“). Ratingy sa zvyčajne každoročne prehodnocujú a upravujú; a iii) plus marža vo výške [...] % ročne, do ktorej sa premieta podriadenosť úverov. Táto marža bola odvodená z porovnania trhového ocenenia podriadeného dlhopisu skupiny DB splatného v roku 2029 s porovnaním splatnosti prioritných hotovostných dlhopisov skupiny DB. V dôsledku toho platná úroková sadzba v súčasnosti predstavuje [...] % na ročnom základe.

Okrem toho môže spoločnosť DB Cargo využiť úvery len vtedy, ak sa v čase podania žiadosti dodržiava reštrukturalizačný plán. Konkrétne to znamená, že spoločnosť DB Cargo dosahuje tieto finančné ukazovatele ([87]):

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

Podľa týchto úverových zmlúv je veriteľ (DB AG) oprávnený kedykoľvek konvertovať jednu alebo viac nesplatených tranží alebo súm nesplatených tranží na vlastný kapitál prostredníctvom pridelenia kapitálových rezerv spoločnosti DB Cargo za predpokladu, že spoločnosť DB Cargo dosiahla kladný ročný prebytok počas najmenej dvoch po sebe nasledujúcich kalendárnych rokov, a to až do výšky dvojnásobku kumulovaného ročného prebytku od 1. januára 2025, z čoho sa musia odrátať sumy už konvertované na vlastný kapitál ([88]).

A napokon dlžník nie je oprávnený poskytovať úvery alebo iné finančné služby tretím stranám (s výnimkou veriteľa a spoločnosti Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]);

f) 325 miliónov EUR z úverovej linky, ktorú už spoločnosť DB AG poskytla a podpísala a ktorá je k dispozícii od 1. augusta 2024 do 31. decembra 2026 vrátane ([90]). Platná úroková sadzba pre jednotlivé čerpania sa vypočíta na základe medzibankovej úverovej sadzby (napríklad šesťmesačný Euribor vo výške 2,743 % od polovice novembra 2024, na ročnom základe) ([91]) platnej pre dohodnuté úrokové obdobie v čase podania žiadosti o úver (trhové údaje spoločnosti Reuters) plus marža stanovená podľa trhových podmienok (v súčasnosti je na úrovni [...] % ročne pre čerpania v EUR) na refinancovanie veriteľa a stanovená úverová bonita dlžníka. Dlžníka v súčasnosti veriteľ hodnotí na úrovni „[...]“. Ratingy sa zvyčajne každoročne prehodnocujú a upravujú. V dôsledku toho platná úroková sadzba, napríklad na šesťmesačné obdobie, v súčasnosti predstavuje [...] % na ročnom základe.

([84]) Z § 1 ods. 3 „Zmluvy o mezanínovom úvere pre finančný rámec vo výške [842] 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([85]) Z § 5 ods. 1 a 2 „Zmluvy o mezanínovom úvere pre finančný rámec vo výške [842] 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([86]) Vypočítané z verejne dostupných zdrojov, napríklad www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Z § 2 ods. 3 „Zmluvy o mezanínovom úvere pre finančný rámec vo výške [842] 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([88]) Z § 7 písm. a) „Zmluvy o mezanínovom úvere pre finančný rámec vo výške [842] 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([89]) Z § 12 „Zmluvy o mezanínovom úvere pre finančný rámec vo výške [842] 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([90]) Z § 1 ods. 1 a 2 „Rámcovej zmluvy o úverovej linke vo výške 325 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([91]) Verejne dostupné zo zdrojov ako www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Podľa uvedenej úverovej zmluvy nie je spoločnosť DB Cargo oprávnená poskytovať úvery alebo iné finančné služby tretím stranám (s výnimkou veriteľa a spoločnosti Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Okrem toho sa spoločnosť DB Cargo zaväzuje získať predchádzajúci súhlas úverových výborov spoločnosti DB AG s týmito rozhodnutiami týkajúcimi sa obchodnej politiky ([93]):

a) za predpokladu, že spoločnosť DB Cargo v príslušnom čase využila úverovú linku v maximálnej výške 250 miliónov EUR: i) o investičných projektoch a projektoch odčlenenia, ktoré nie sú súčasťou aktuálneho strednodobého obchodného plánovania, v celkovej výške viac ako 10 miliónov EUR na projekt; ii) o prijímaní iných budúcich záväzkov, ktoré nie sú súčasťou aktuálneho strednodobého obchodného plánovania, v celkovej výške viac ako 10 miliónov EUR na projekt;

b) za predpokladu, že spoločnosť DB Cargo v príslušnom čase využila úverovú linku vo výške viac ako 250 miliónov EUR: i) o investičných projektoch a projektoch odpredaja s celkovým objemom viac ako 5 miliónov EUR na projekt; ii) o prijímaní ďalších budúcich záväzkov presahujúcich 5 miliónov EUR na projekt;

c) v prípade projektov predaja a spätného prenájmu sa spoločnosť DB Cargo zaväzuje, že veriteľ preverí trhové podmienky.

A napokon je poskytnutie úverovej linky podmienené záväzkom spoločnosti DB Cargo zabezpečiť dodržiavanie nasledujúcich finančných ukazovateľov a v prípade potreby prijať nápravné opatrenia, aby sa zabránilo prekročeniu ukazovateľa. Ak je tento ukazovateľ prekročený, veriteľ má právo vypovedať úverovú zmluvu ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) 434 miliónov EUR z dočasnej úverovej linky, ktorú už spoločnosť DB AG poskytla a podpísala a ktorá je k dispozícii od 1. augusta 2024 do 31. marca 2025 vrátane ([95]), a to za trhových podmienok. Platná úroková sadzba sa vypočíta na základe medzibankovej úrokovej sadzby platnej pre dohodnuté úrokové obdobie (napríklad šesťmesačný Euribor vo výške 2,743 % od polovice novembra 2024, na ročnom základe) ([96]) v čase podania žiadosti o úver (na základe trhových údajov v reálnom čase od spoločnosti Reuters) plus marža stanovená podľa trhových podmienok (v súčasnosti je na úrovni [...] % ročne pre čerpania v EUR) na refinancovanie veriteľa a stanovená úverová bonita dlžníka ([97]). Dlžník je v súčasnosti hodnotený na úrovni „[...]“. Ratingy sa zvyčajne každoročne prehodnocujú a upravujú. V dôsledku toho platná úroková sadzba, napríklad na šesťmesačné obdobie, v čase prijatia rozhodnutia Komisie predstavuje [...] % na ročnom základe.

([92]) Z § 12 ods. 1 „Rámcovej zmluvy o úverovej linke vo výške 325 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([93]) Z § 12 ods. 2 „Rámcovej zmluvy o úverovej linke vo výške 325 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([94]) Z § 12 ods. 3 „Rámcovej zmluvy o úverovej linke vo výške 325 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([95]) Z § 1 ods. 1 a 2 „Rámcovej zmluvy o preklenovacej úverovej linke („preklenovacie financovanie“) vo výške 434 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).
([96]) Verejne dostupné zo zdrojov ako www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Z § 5 ods. 1 „Rámcovej zmluvy o preklenovacej úverovej linke („preklenovacie financovanie“) vo výške 434 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).

Spoločnosť DB Cargo sa zaväzuje, že až do úplného splatenia všetkých nesplatených súm úveru v rámci týchto úverových liniek neposkytne iným veriteľom žiadne záruky, najmä vo forme zaťaženia svojho súčasného alebo budúceho majetku, pokiaľ veriteľ nedal predchádzajúci písomný súhlas na poskytnutie takýchto záruk ([98]).

c) [460 – 560] miliónov EUR z odčlenení, ktoré sa majú uskutočniť do roku 2026 [ako je opísané v odôvodnení 305 písm. a) a odôvodnení 318] a pozostávajú z:

   a) očakávaného predaja aktív (rušňov) v dôsledku zvýšeného podielu subdodávok v ucelenej vlakovej doprave za približne [...] miliónov EUR v rokoch 2025 až 2026;

   b) plánovaného predaja nadbytočných rušňov v kombinovanej doprave za približne [...] miliónov EUR v rokoch 2025 až 2026;

   c) plánovaného predaja nadbytočných rušňov pre nemecko-francúzsky koridor za približne [...] miliónov EUR v rokoch 2025 až 2026;

   d) odčlenenia vybratých dcérskych podielov ([...]) za približne [...] miliónov EUR v roku 2025;

   e) očakávaného predaja podstatného podielu v spoločnosti DB Cargo [...] v rokoch 2025 až 2026;

   f) faktoringu o [...] [100 – 140] miliónov EUR pohľadávok v držbe spoločnosti DB Cargo, ktoré majú výhodný úverový profil a následne nižšie náklady na financovanie;

   g) prevzatia platov a odstupného pre zamestnancov spoločnosti DB Cargo spoločnosťou DB JobService GmbH v celkovej výške [100 – 140] miliónov EUR v dôsledku reštrukturalizačného plánu v súlade s platnými kolektívnymi zmluvami a predpismi skupiny DB AG. Spoločnosť DB JobService GmbH pôsobí ako agentúra skupiny pre sprostredkovanie zamestnania a umiestňovanie na pracovné pozície, ktorú má DB AG záujem centralizovať na „internom“ trhu práce, a to z dôvodu synergií a úspory nákladov pri zosúlaďovaní ponúkaných a požadovaných zručností alebo výške odstupného v porovnaní s outsourcingom agentúry na poskytovateľov tretích strán.

(258) Vlastný príspevok príjemcu na náklady na reštrukturalizáciu z rôznych zdrojov financovania, ktoré navrhli nemecké orgány a ktoré sú zhrnuté v tabuľke 19, by predstavoval celkovo 2 291 miliónov EUR, čo je 54 % z výšky nákladov na reštrukturalizáciu, ktoré podľa odhadu predstavujú 4 205 miliónov EUR.

Tabuľka 19

Prehľad nákladov na reštrukturalizáciu a zdrojov ich financovania

(v mil. EUR)

NÁKLADY NA REŠTRUKTURALIZÁCIU	V MIL. EUR	ZDROJE FINANCOVANIA	V MIL. EUR
Skutočné prevádzkové straty (2022 až 2023)	1 442	**Vlastný príspevok**, z toho	**2 291**
Očakávané prevádzkové straty (2024)	472	Podriadené konvertibilné úvery spoločnosti DB AG	842
Očakávané prevádzkové straty (2025)	[…]	Úverová linka spoločnosti DB AG	325
Personálne výdavky (JobService GmbH)	[…]	Dočasná úverová linka spoločnosti DB AG	434
Ostatné náklady na presun obchodnej činnosti na dcérske spoločnosti DB Cargo	[…]	Odčlenenia	4 […]
Refinancovanie úverov po splatnosti, CAPEX, OPEX, prevádzkový kapitál	2 020	Faktoring pohľadávok	[…]
		Príspevok spoločnosti JobService GmbH	[…]
Celkové náklady na reštrukturalizáciu	**4 205**		
		Pomoc na reštrukturalizáciu, z toho	**1 914**
		Skutočné pokrytie na základe dohody o prevode ziskov a strát (2022 – 2023)	1 442
		Očakávané pokrytie na základe dohody o prevode ziskov a strát (2024)	472

([98]) Z § 14 ods. 2 „Rámcovej zmluvy o preklenovacej úverovej linke („preklenovacie financovanie“) vo výške 434 000 000,00 EUR“ (anglický preklad).

4.1.4.2.3. Finančné prognózy v základnom a pesimistickom scenári

(259) Nemecko vysvetľuje, že všetky predpoklady, na základe ktorých spoločnosť DB Cargo v súčasnosti realizuje komplexný reštrukturalizačný plán, sú zamerané na opätovné dosiahnutie ziskovosti podniku. Spoločnosť DB Cargo vypracovala svoj reštrukturalizačný plán v úzkej spolupráci s externými konzultantmi ako poradcami. Nemecko uvádza, že reštrukturalizačný plán sa už realizuje a že sa začali zo zákona vyžadované konzultácie so zástupcami zamestnancov spoločnosti DB Cargo v súvislosti s personálnymi opatreniami.

(260) Nemecko vysvetľuje, že základné predpoklady nákladov v rokoch 2025 až 2029 vychádzajú z prognóz skupiny DB, s výnimkou vývoja nákladov na rušne a nákladné vozne, ktoré podliehajú všeobecným očakávaniam vývoja inflácie. V rokoch 2025 až 2029 je predpokladaný vývoj nákladov takýto:

Tabuľka 20

Predpoklady nákladov na roky 2025 – 2029

Kategórie nákladov (medziročný vývoj)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025 – 2029
Energia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trasa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sieťové zariadenia spoločnosti DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nákup služieb int.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nákup služieb nat.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výmena služieb int.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výmena služieb nat.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevádzkový personál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Režijný personál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 57.

(261) Nemecko uvádza, že predpoklady základného scenára reštrukturalizačného plánu sa týkajú všetkých obchodných segmentov spoločnosti DB Cargo (doprava jednotlivými vozňami, doprava ucelenými vlakmi, kombinovaná doprava) a stoja na štyroch hlavných pilieroch.

(262) Po prvé sa navrhuje radikálna zmena prevádzkového systému, zrušenie vzájomných väzieb medzi obchodnými segmentmi a posilnenie stimulov na riadenie jednotlivých obchodných činností. Touto zmenou sa zjednodušia operácie, čím sa zároveň zvýši spoľahlivosť a kvalita výstupov spoločnosti DB Cargo vo všetkých segmentoch. Zmena prevádzkového systému umožní aj zníženie režijných nákladov.

(263) Po druhé sa uprednostnením ziskovosti pred rastom spoločnosť DB Cargo zameria na tie segmenty a zákazníkov, v ktorých spoločnosť DB Cargo má alebo po realizácii reštrukturalizačného plánu dosiahne konkurenčnú trhovú pozíciu, t. j. v ktorých môže pôsobiť s najnižšími nákladmi alebo ponúkať jedinečné portfólio produktov.

(264) Po tretie je spoločnosť DB Cargo otvorená a aktívne skúma príležitosti na zabezpečenie lepšej pružnosti pri podnikaní a spojenia s partnermi tretích strán s cieľom realizovať subdodávateľské dohody alebo vytvoriť spoločné podniky na trhoch s budúcimi príležitosťami na rast, ak a keď sa takéto príležitosti v budúcnosti vyskytnú.

(265) A napokon reštrukturalizačný plán znamená podstatnú zmenu v spôsobe organizácie prepravy jednotlivými vozňami. Nemecko tvrdí, že spolu so systémom verejného financovania prepravy jednotlivými vozňami by toto opatrenie malo umožniť obnovenie ziskovosti tohto štrukturálne znevýhodneného segmentu.

(266) Nemecko uvádza, že v dôsledku reštrukturalizačného plánu sa podľa základného scenára očakáva, že spoločnosť DB Cargo dosiahne ziskovosť v roku 2026 a udrží si ju dlhodobo (s cieľom dosiahnuť kladný EBIT vo výške 251 miliónov EUR v roku 2028 a 268 miliónov EUR v roku 2030). Z toho vyplýva rozpätie EBIT vo výške 6,3 % v roku 2028 a takisto v roku 2030, čo by podľa Nemecka zodpovedalo súčasným referenčným hodnotám v odvetví.

(267) V základnom scenári sa zohľadňuje skutočnosť, že zatiaľ čo celková trhová pozícia spoločnosti DB Cargo v nemeckom sektore železničnej nákladnej dopravy bude rovnako ako v predchádzajúcich rokoch pravdepodobne ďalej klesať, spoločnosť DB Cargo očakáva v nasledujúcich rokoch relatívne stabilnú absolútnu prevádzku prepravy jednotlivými vozňami a ucelenými vlakmi (na rozdiel od poklesu kombinovanej dopravy), čo prispeje ku konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy, a tým aj k zvýšeniu podielu železničnej dopravy.

(268) Nemecko ďalej uvádza, že v reštrukturalizačnom pláne sa predpokladá významný prínos zamestnancov spoločnosti DB Cargo k zvýšeniu flexibility a zavedeniu nových, voliteľných (ale odmeňovaných) modelov zmien s dlhším prevádzkovým časom pre rušňovodičov. Sprostredkovateľský výbor spoločnosti DB Cargo sa 2. októbra 2024 dohodol na znížení počtu zamestnancov na plný pracovný čas o 4 582 do konca decembra 2026 (približne 25 % zamestnancov v porovnaní s decembrom 2023), ktoré sa do konca decembra 2029 zvýši na 4 943 zamestnancov na plný pracovný čas (približne 27 % zamestnancov).

(269) Vzhľadom na súčasné hospodárske prostredie, ktoré sa vyznačuje nedostatkom kvalifikovaných pracovníkov, rastúci dopyt súkromného sektora po udržateľných druhoch dopravy a finančnú podporu segmentu jednotlivých vozňov, sa Nemecko domnieva, že reštrukturalizačný plán bude profitovať z pozitívnych vonkajších podmienok a že návrat k životaschopnosti sa dosiahne počas obdobia reštrukturalizácie.

(270) Na základe uvedených úvah Nemecko tvrdí, že základný scenár reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo umožní obnoviť životaschopnosť tohto podniku do konca obdobia reštrukturalizácie (31. decembra 2026), keď sa očakáva kladný čistý zisk vo výške 95 miliónov EUR.

(271) Nemecko vysvetľuje, že takáto finančná výkonnosť sa očakáva vďaka dosiahnutiu kladného EBIT už do roku 2026 (na úrovni 188 mil. EUR) v dôsledku mierneho rastu výnosov ([...]) v porovnaní s nákladovou základňou, ktorá by sa počas obdobia reštrukturalizácie v podstate nemala zmeniť ([...]), v kombinácii s výraznou reštrukturalizáciou pracovnej sily ([...]) a zvýšením produktivity prostredníctvom zvýšenia flexibility podniku (náklady na materiál a ostatné prevádzkové náklady [...]).

(272) Nemecko uvádza, že mierny rast príjmov v základnom scenári je v podstate výsledkom rôznych opatrení reštrukturalizačného plánu uvedených v oddiele 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), a najmä týchto opatrení:

a) Segment jednotlivých vozňov: výsledné zlepšenie kvality produktov umožní úpravu základných cien a predpokladá sa, že očakávaná spolková dotácia na prepravu jednotlivými vozňami prispeje k tomu, že segment prepravy jednotlivými vozňami bude v roku 2026 prevádzkovo kladný a od roku 2027 sa vráti k primeranej ziskovosti na úrovni čistého zisku. Do vývoja cien sa premieta prenesenie zvýšenia nákladov na výrobné faktory. V dôsledku toho sa predpokladá, že v období 2025 až 2030 segment jednotlivých vozňov

zaznamená mierny nárast objemu so zloženou ročnou mierou rastu (ďalej len „CAGR“) [...] %, zatiaľ čo ceny by mali neustále rásť na úrovni CAGR [...] %. Nemecko však zdôrazňuje, že bez spolkovej podpory segmentu jednotlivých vozňov by tento segment zostal aj napriek platným opatreniam reštrukturalizačného plánu naďalej stratový.

a) Segment blokových vlakov: na základe zvýšenia produktivity a kvality spoločnosť DB Cargo očakáva, že bude schopná mierne zvýšiť ceny pri predpokladanej zloženej ročnej miere rastu CAGR ([99]) o približne [...] % na trhu. Okrem toho sa očakáva ďalší potenciál príjmov z vplyvu štruktúry nákladnej dopravy v dôsledku zmeny globálnej politickej situácie (napr. zvýhodnenie energetiky a obrany). V dôsledku toho sa predpokladá, že v období 2025 až 2030 segment ucelených vlakov zaznamená nepatrný nárast objemu s CAGR [...] %, zatiaľ čo ceny by mali neustále rásť na úrovni CAGR [...] %. Do vývoja cien sa premieta prenesenie zvýšenia nákladov na výrobné faktory.

b) Segment kombinovanej dopravy: skúmajú sa možnosti partnerstva v trhových segmentoch s budúcimi príležitosťami na rast, t. j. v segmente námornej kombinovanej dopravy. Predpokladá sa, že v období 2025 až 2030 segment námornej kombinovanej dopravy zaznamená mierny nárast objemu s CAGR [...] %, zatiaľ čo ceny by mali neustále rásť na úrovni CAGR [...] %. Do vývoja cien sa premieta prenesenie zvýšenia nákladov na výrobné faktory.

(273) Na druhej strane Nemecko vysvetľuje, že zníženie nákladov v základnom scenári je v podstate výsledkom rôznych opatrení reštrukturalizačného plánu uvedených v oddiele 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), a najmä týchto opatrení:

a) Segment jednotlivých vozňov: radikálna zmena prevádzkového systému (zastropovanie) a zásadná revízia a prepracovanie koncepcie siete jednotlivých vozňov spoločnosti DB Cargo, okrem iného zvýšením frekvencie prepravy na dlhých trasách, revíziou prípojných a distribučných služieb, ako aj štandardizáciou obchodnej ponuky.

b) Segment ucelených vlakov: prechod na pozíciu inteligentného poskytovateľa logistických služieb prostredníctvom i) optimalizácie zákazníckeho portfólia smerom ku komplexným a inovatívnym riešeniam železničnej dopravy a zavedeniu špecializovaných kyvadlových služieb pre dôležitých zákazníkov a ii) zvýšenia spoľahlivosti a kvality prevádzky, okrem iného oddelením prevádzky ucelených vlakov od prepravy jednotlivými vozňami a zvýšením produktivity prostredníctvom flexibilnejších pracovných zmlúv s dlhším prevádzkovým časom pre rušňovodičov (na dobrovoľnej báze) a využívaním externých poskytovateľov služieb.

c) Segment kombinovanej dopravy: zastropovanie prevádzky a vytvorenie samostatných podnikov s vyhradenými prostriedkami, od ktorých spoločnosť DB Cargo očakáva, že posilnia stimuly na riadenie (založené na komplexnom vlastníctve), a tým aj efektívnosť. Kľúčovými opatreniami sú optimalizácia portfólia postupným vyradením nerentabilnej prepravy (napr. zníženie objemu predaja uskutočňovaného dopravcami o približne [...] %), zmena ponúkanej siete pre kontinentálnu kombinovanú dopravu a zavedenie revidovaného prevádzkového modelu, ktorým sa postupne odstráni súčasný model posunovania všetkých námorných vozňov v jedinom uzle v Maschene (v blízkosti prístavu Hamburg). Okrem toho sa procesy zefektívnia podľa konkrétnych obchodných potrieb. Navyše sprostredkovateľský výbor 2. októbra 2024 odsúhlasil úpravu existujúcich pracovných predpisov spoločnosti DB Cargo v súvislosti s kombinovanou dopravou. Nemecko vysvetľuje, že to vedie k podstatnému zjednodušeniu obchodného modelu spoločnosti DB Cargo pre kombinovanú dopravu, čo prinesie rovnaké zvýšenie produktivity, aké sa dosiahlo predchádzajúcim návrhom na zníženie poskytovania trakčných služieb spoločnosťou DB Cargo a ich presunutie na trakčné dcérske spoločnosti s väčšou flexibilitou v pracovných zmluvách, a teda vyššou produktivitou rušňovodičov (napr. prestávka vo vzdialenej stanici, osobitná náhrada za precestovaný čas). Nemecko ďalej vysvetľuje, že vďaka dosiahnutiu tejto dohody v októbri 2024 bude môcť spoločnosť DB Cargo znížiť počet vlastných rušňovodičov, prevádzkových režijných pracovníkov a pracovníkov riadiacej centrály, keďže existujú nové pracovné predpisy, ktoré jej umožnia zvýšiť produktivitu. Spoločnosť DB Cargo preto nebude musieť presúvať svoju prevádzku na trakčné dcérske spoločnosti. Tieto opatrenia vedú

([99]) CAGR je zložená ročná miera rastu.

k zníženiu približne o 330 ekvivalentov plného pracovného času rušňovodičov, približne 130 ekvivalentov plného pracovného času režijných zamestnancov v oblasti plánovania a riadenia prevádzky, ako aj približne 155 ekvivalentov plného pracovného času v riadiacej centrále v porovnaní so skutočným počtom týchto pozícií v júli 2023. Na základe toho sa Nemecko domnieva, že značné úspory nákladov môže spoločnosť DB Cargo dosiahnuť aj v danom segmente.

(274) Nemecko ďalej uvádza, že reštrukturalizačný plán obsahuje opatrenia týkajúce sa administratívnej a prevádzkovej réžie. Na jednej strane Nemecko očakáva, že zásada uprednostnenia zisku pred rastom a optimalizácia portfólia umožnia znížiť režijné náklady, napr. na zamestnancov a všetky náklady súvisiace so zamestnancami, ako sú napríklad náklady na prenájom kancelárskych priestorov. Na druhej strane Nemecko vysvetľuje, že v rámci reštrukturalizačného plánu sa vykoná niekoľko opatrení na zvýšenie efektívnosti vrátane rozsiahlej štandardizácie IT štruktúr, zníženia duplicitných organizačných štruktúr, ako aj revidovaných postupov plánovania, postupov dispečingu a riadiacej centrály, a že tieto opatrenia by mali prispieť k zníženiu nákladov a zabezpečiť možnosť ponúkať ziskové služby za konkurencieschopnú cenu. Tieto opatrenia povedú k zníženiu o viac ako 400 ekvivalentov plného pracovného času v porovnaní so skutočným počtom takýchto pracovných miest v júli 2023 (okrem opatrení pre kombinovanú dopravu, ktoré už boli opísané).

(275) Nemecko ďalej zdôrazňuje, že reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo sa líši od predchádzajúcich snáh o zvýšenie efektívnosti a ziskovosti podniku. Nemecko konkrétne vysvetľuje, že plán ide nad rámec postupných opatrení na zlepšenie prevádzkovej efektívnosti a zásadne sa ním menia prevádzkové procesy spoločnosti DB Cargo, ako aj jej organizačná štruktúra a podniková stratégia.

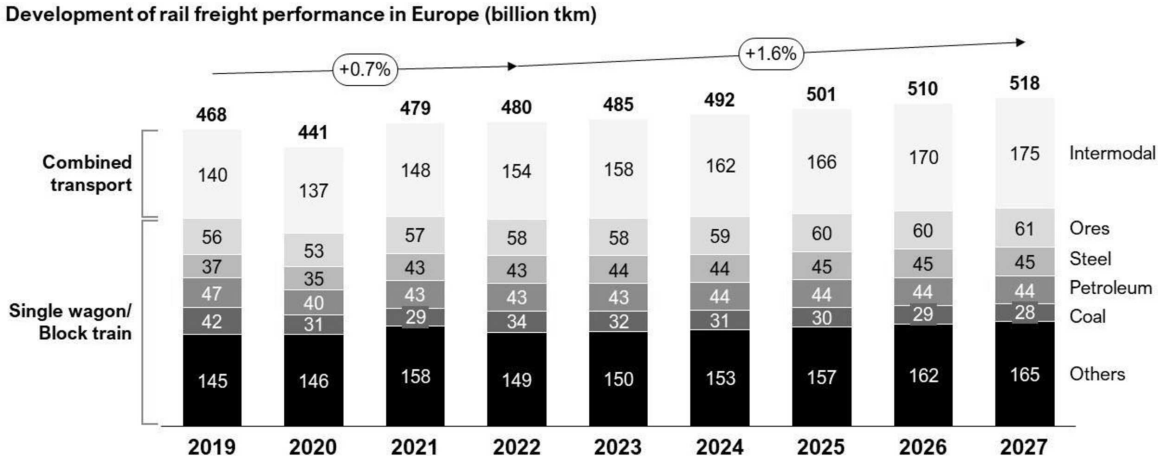
(276) Nemecko dodáva, že vonkajšie podmienky na úspešné vykonanie reštrukturalizačného plánu budú priaznivejšie ako v minulosti, a to z týchto dôvodov.

a) Okrem základného rastu kľúčových priemyselných odvetví sa očakáva, že politická podpora (napríklad systémy obchodovania s emisiami) a investície do železničnej infraštruktúry budú stimulovať rast trhu v železničnej nákladnej doprave. Zatiaľ čo podiel železničnej nákladnej dopravy v minulosti stagnoval, Nemecko tvrdí, že v súčasnosti existuje silný záväzok nemeckej vlády aj Európskej komisie zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy a že vyššia priorita, ktorú pripisujú dekarbonizácii dopravného sektora v kontexte politík ochrany klímy, povedie k vyšším investíciám do infraštruktúry v železničnej nákladnej doprave a k priamej finančnej podpore na náhradu za existujúce štrukturálne nevýhody sietí jednotlivých vozňov v porovnaní s nákladnou dopravou.

b) Okrem toho sa Nemecko domnieva, že ruka v ruke s verejným sektorom rastie aj dopyt súkromného sektora po uhlíkovo neutrálnych spôsoboch dopravy, čo by malo viesť k vyššej ochote súčasných a budúcich zákazníkov platiť za riešenia železničnej nákladnej dopravy, a to podľa Nemecka prispeje k posilneniu železnice v intermodálnej súťaži s cestnou dopravou.

c) A napokon Nemecko uvádza, že demografická situácia v spoločnosti DB Cargo sa v súčasnosti rýchlo mení a táto zmena podporuje realizáciu reštrukturalizačného plánu, keďže zamestnanci, ktorí do spoločnosti nastúpili v rámci rozsiahlych náborových programov v 80. rokoch 20. storočia, začínajú v súčasnosti odchádzať do dôchodku, čo vedie k úbytku zamestnancov z dôvodu odchodu do dôchodku na úrovni viac ako 3,5 % ročne – tento proces bude trvať do konca 20. rokov 21. storočia. Nemecko tvrdí, že tento postup podporuje reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo, keďže prepúšťanie nebude musieť byť na takej dramatickej úrovni.

(277) V dôsledku uvedených skutočností síce vonkajšie okolnosti, ako sú napríklad obchodné konflikty a pandémia COVID-19, viedli v nedávnej minulosti k zníženiu hospodárskej činnosti, a tým aj k miernemu poklesu dopytu po železničnej nákladnej doprave (podobný vývoj ako v iných segmentoch nákladnej dopravy), ale v nasledujúcich rokoch sa očakáva opätovný rast trhu so železničnou nákladnou dopravou, a to v období 2022 až 2027 s CAGR 1,6 %.



Zdroj: Podanie Nemecka z 31. októbra 2023, s. 2024, 58, údaje od poradenskej spoločnosti SCI/Verkehr.

(278) Pri individuálnom posudzovaní obchodných segmentov Nemecko uvádza nasledujúce úvahy týkajúce sa rastu objemu:

a) Jednotlivé vozne/ucelené vlaky: Nemecko vysvetľuje, že v jednotlivých vozňoch alebo ucelených vlakoch sa prepravuje rozmanitý tovar. Medzi najdôležitejšie druhy tovaru patria ruda, oceľ, ropa, uhlie, chemické látky, automobilový tovar, odpad a spotrebný tovar. Podobne ako kombinovanú dopravu aj prepravu v ucelených vlakoch a jednotlivých vozňoch v posledných rokoch poznamenali narušenia na makroekonomickej úrovni, čo viedlo k 7 % poklesu v roku 2020 s rýchlym oživením v nasledujúcom roku (2021: 8,6 %).

b) V rokoch 2022 až 2027 sa očakáva celkový mierny rast objemu železničnej nákladnej dopravy s ročným rastom CAGR 0,8 %. Nemecko tvrdí, že tento rast je spôsobený rozvojom základných priemyselných odvetví. Dopyt po niektorých surovinách (najmä rude a uhlí) v Európe nerastie, čo je spôsobené hospodárskym posunom smerom k výrobe polotovarov alebo trendom smerujúcim k obnoviteľným zdrojom energie. V dôsledku toho sa očakáva, že dopyt po ucelených vlakoch a preprave jednotlivými vozňami zostane v týchto odvetviach stabilný alebo klesne. Predpokladá sa, že ďalšie druhy výrobkov (napr. oceľ, chemikálie, automobilový priemysel, spotrebný tovar) prinesú dodatočný dopyt po ucelených vlakoch a preprave jednotlivými vagónmi. Silný rast sa očakáva napríklad v automobilovom priemysle (CAGR 8,6 % v rokoch 2022 až 2027), ktorý sa zotavuje z minulých problémov, napr. z narušení dodávateľského reťazca. Zároveň sa rozvíjajú nové trhy, ktoré by mali ponúknuť ďalší rastový potenciál pre železničnú nákladnú dopravu. Nemecko vysvetľuje, že medzi príklady týchto podnikateľských príležitostí patria riešenia železničných potrubí pre čistý vodík, ktoré potrebujú železničné spojenia na preklenutie medzier v existujúcich potrubných sieťach, logistické koncepcie na výrobu autobatérií, ako aj dekarbonizácia oceliarskeho priemyslu v Európe, ktorá bude viesť k novým riešeniam obehového hospodárstva, pričom v nasledujúcich rokoch bude pri výrobe ocele zohrávať oveľa väčšiu úlohu kovový šrot. Požadované objemy prepravy môžu v dôsledku tohto vývoja viesť k oživeniu železničnej nákladnej dopravy.

c) Kombinovaná doprava: Nemecko uvádza, že kombinovaná doprava predstavuje tretinu európskeho trhu so železničnou nákladnou dopravou a je takisto motorom rastu s mierami, ktoré boli v minulosti nadpriemerné, pričom po pandémii COVID-19 vykazuje silné oživenie s mierou 8,6 % v roku 2021 a 3,2 % v roku 2022, čo v rokoch 2017 – 2022 znamená ročný rast CAGR vo výške 4,2 %. Nemecko vysvetľuje, že v nasledujúcich rokoch sa očakáva vysoký rast na úrovni 2,6 % CAGR (2022 – 2027), ktorý bude spôsobený najmä rastom HDP. Okrem toho Nemecko tvrdí, že kombinovaná doprava bude profitovať z rastúcich objemov najmä hotových výrobkov, rastúceho objemu námornej dopravy v kľúčových európskych prístavoch, rastúceho objemu kontajnerizácie a nových technológií manipulácie s návesmi. Kombinovaná doprava sa zároveň stáva dostupnejšou vďaka investíciám do infraštruktúry (najmä terminálov), ktoré umožňujú zvýšiť kapacitu v súlade s rastom dopytu.

(279) Vzhľadom na uvedené očakávania rastu trhu Nemecko tvrdí, že predpoklady spoločnosti DB Cargo týkajúce sa rastu objemu sú konzervatívne a že spoločnosť DB Cargo sa v krátkodobom a strednodobom horizonte nespolieha na trhovo stimulovaný rast v oblasti prepravy jednotlivými vozňami. Nemecko sa domnieva, že v segmente ucelených vlakov a kombinovanej dopravy je plánovanie spoločnosti DB Cargo na nižšej úrovni ako miera rastu na trhu.

(280) Nemecko napokon uvádza, že uvedené úvahy reštrukturalizačného plánu treba posudzovať nielen s prihliadnutím na silnú intermodálnu konkurenciu s cestnou dopravou, ale aj na vysokokonkurenčný trh so železničnou nákladnou dopravou z hľadiska intramodálnej dopravy. V tejto súvislosti Nemecko vysvetľuje, že prevádzkovatelia iní ako DB Cargo majú v Nemecku spoločne podiel 57 % na objeme železničnej nákladnej dopravy (v tonokilometroch v roku 2022), čo je v porovnaní s ostatnými členskými štátmi v Európe významný podiel. V tejto súvislosti Nemecko uvádza, že napriek tomu, že spoločnosť DB Cargo je bývalým etablovaným prevádzkovateľom, jej podiel na objeme železničnej nákladnej dopravy v Nemecku predstavuje druhý najnižší podiel ktoréhokoľvek etablovaného prevádzkovateľa v príslušnej domácej krajine zo všetkých členských štátov, v ktorých spoločnosť DB Cargo pôsobí. Nemecko ďalej uvádza, že napríklad v Belgicku má LINEAS podiel 57 %, vo Francúzsku má Groupe SNCF podiel 67 % a v Česku má ČD Cargo podiel 65 %. Zároveň sa podiel spoločnosti DB Cargo na objeme nemeckej železničnej nákladnej dopravy od roku 2016 znížil o 11 percentuálnych bodov.

4.1.4.2.3.1. Základný finančný scenár

(281) Na základe uvedených predpokladov použitých pri finančných prognózach reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo Nemecko vysvetľuje, že v základnom scenári reštrukturalizačného plánu sa zohľadňujú viaceré udalosti, ktoré nastali v roku 2023 a začiatkom roka 2024, ako boli napríklad štrajky rušňovodičov (od januára do apríla 2024), zníženie spolkových rozpočtov na podporné schémy, negatívny trend objemu prepravy (bez štrajku a vrátane straty objemu prepravy v dôsledku prenosu cien) v dôsledku spomalenia hospodárskeho rastu, inflácie a zvýšenia miezd zamestnancov, zvýšená cenová konkurencia a odklad niektorých opatrení reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo. Nemecko v tejto súvislosti uvádza, že základný scenár zahŕňa aj protiopatrenia (odôvodnenie 242), ktorých cieľom je riešiť nepriaznivé účinky tohto vývoja, aby sa spoločnosť DB Cargo počas obdobia reštrukturalizácie stala znovu životaschopnou.

(282) V tabuľke 21 sa uvádza kvantifikovaný účinok základného scenára vo forme predpokladaného výkazu ziskov a strát spoločnosti DB Cargo počas obdobia reštrukturalizácie (od 1. januára 2022 do 31. decembra 2026).

Tabuľka 21

Výkaz ziskov a strát spoločnosti DB Cargo podľa základného scenára

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné prevádzkové príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkový výkon	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady na materiály	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady na zamestnancov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné prevádzkové výdavky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Medzipodnikové služby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý úrok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Príjmy z investícií	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné finančné príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mimoriadne príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dane	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevod ziskov a strát	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý príjem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 16.

(283) Ako je zrejmé z tabuľky 21, Nemecko očakáva, že spoločnosť DB Cargo v roku 2024 ešte vykáže stratu na úrovni EBIT vo výške 348 miliónov EUR, zatiaľ čo v základnom scenári reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo sa od roku 2026 uvádzajú kladné hodnoty EBIT od [...] miliónov EUR do konca obdobia reštrukturalizácie (koniec roka 2026), a to vo všeobecnosti vďaka novým prevádzkovým koncepciám, ktoré umožňujú zvýšenie produktivity a zníženie personálnych nákladov v reakcii na straty objemu.

(284) Napriek tomu, že čistý príjem má byť do roku 2025 stále záporný (na úrovni [...] EUR), plánuje sa, že tiež do konca obdobia reštrukturalizácie bude kladný (na úrovni [...] EUR) a potom sa bude neustále zvyšovať.

(285) Pokiaľ ide o predpokladané súvahové parametre spoločnosti DB Cargo, ako je zrejmé z tabuľky 22, Nemecko očakáva, že spoločnosť DB Cargo si počas celého obdobia reštrukturalizácie (od 1. januára 2022 do 31. decembra 2026) a po ňom udrží kladnú pozíciu vlastného kapitálu.

Tabuľka 22

Súvaha spoločnosti DB Cargo podľa základného scenára

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Aktíva spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neobežný majetok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehnuteľnosti, stroje a zariadenia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehmotné aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančné aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Krátkodobý majetok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zásoby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pohľadávky z obchodného styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné pohľadávky a aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančné pohľadávky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasíva spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlastný kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezervy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančné záväzky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Záväzky z obchodného styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné záväzky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 17.

(286) Na základe plánovaných finančných výkazov spoločnosti DB Cargo Nemecko uvádza, že hlavné ukazovatele finančnej výkonnosti spoločnosti DB Cargo sa budú počas obdobia reštrukturalizácie vyvíjať tak, ako je to zhrnuté v tabuľke 23:

Tabuľka 23

Základný scenár reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo

Ukazovatele finančnej výkonnosti počas obdobia reštrukturalizácie a po ňom

(v mil. EUR)

KPI	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Použitý kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pozícia vlastného kapitálu (ku koncu roka)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dlhové záväzky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stav finančnej hotovosti (ku koncu roka)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA – rozpätie (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT – rozpätie (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (v %) (bez prevodu ziskov a strát) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (v %) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) RoE (návratnosť vlastného kapitálu) = zisk po zdanení (EAT)/vlastný kapitál
([2]) RoCE (návratnosť použitého kapitálu) = EBIT/použitý kapitál
Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 19.

(287) Z uvedenej tabuľky 23 vyplýva, že základný scenár reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo bude viesť k zlepšeniu ukazovateľov finančnej výkonnosti spoločnosti DB Cargo počas obdobia reštrukturalizácie a že ROCE spoločnosti DB Cargo má do konca obdobia reštrukturalizácie prekročiť WACC spoločnosti DB Cargo ([100]).

(288) V tabuľke 24 sú uvedené najnovšie (t. j. za roky 2021 a 2023) údaje o ziskovosti niektorých konkurentov spoločnosti DB Cargo v Európskej únii. Toto porovnanie zahŕňa tri rôzne skupiny, ktoré možno rozlíšiť vzhľadom na pokrytie trhu produktmi a ktoré vykazujú odlišný profil ziskovosti: i) integrátori podnikajúci v segmente jednotlivých vozňov a v inom segmente; ii) poskytovatelia trakčných služieb a iii) prevádzkovatelia integrovanej kombinovanej dopravy.

(289) Podľa údajov poskytnutých Nemeckom bolo rozpätie EBIT v porovnateľnej skupine, ktorú tvorí mix európskych železničných nákladných dopravcov, v období 2021 – 2023 v priemere 2 % (s mediánom takisto 2 %). Na základe prognózovaných údajov na rok 2025 sa očakáva, že rozpätie EBIT spoločnosti DB Cargo vo výške [...] % bude mierne pod priemerom odvetvia. Spoločnosť DB Cargo však očakáva, že do konca obdobia transformácie (koniec decembra 2026) zvýši svoje rozpätie EBIT na [...] %. Takáto úroveň je priaznivá v porovnaní s podskupinou integrátorov podnikajúcich v inom segmente ako segmente jednotlivých vozňov, ktorí dosiahli v priemere 5 % rozpätie EBIT.

([100]) Nemecko uvádza, že vážené priemerné kapitálové náklady (WACC) spoločnosti DB Cargo dosahujú [...] %. WACC je súčtom vynásobenia nákladov na dlh a nákladov na vlastný kapitál príslušnými váhami. Náklady na vlastný kapitál vo výške 20 % sa vypočítajú pomocou modelu oceňovania kapitálových aktív a pozostávajú z i) bezrizikovej sadzby vo výške 2,5 % a ii) rizikovej prirážky špecifickej pre spoločnosť, ktorá je odvodená z trhovej rizikovej prirážky vo výške [...] % vynásobenej koeficientom beta ([...]). Náklady na dlh sa predpokladajú vo výške 4,5 % na základe „[...]“ interného úverového ratingu. Váženie vychádza z očakávanej úrovne dlhu na konci fiškálneho roka 2024 vo výške [...] miliónov EUR a úrovne vlastného kapitálu vo výške [...] miliónov EUR, teda z pomeru dlhu k vlastnému imaniu vo výške 370 %. Na základe týchto predpokladov Nemecko uvádza, že WACC spoločnosti DB Cargo sa predpokladá na úrovni približne [...] %.

Tabuľka 24

Kľúčové ukazovatele porovnateľnej skupiny za obdobie 2021/2023

Názov	Krajina	Obchodný segment	Príjmy 2023 (v mil. EUR) (1)	Rozpätie EBIT Ø 2021 – 2023
ČD Cargo	Česko	Integrátor (BD, KD)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Rakúsko	Integrátor (JV, BD, KD)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovensko	Integrátor (JV, BD, KD)	304	2 %
PKP Cargo	Poľsko	Integrátor (JV, BD, KD)	1 263	2 %
TX Logistik	Nemecko	Integrátor (BD, KD)	250 (1)	4 %2
LINEAS	Belgicko	Integrátor (JV, BD, KD)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Švédsko	Integrátor (JV, BD, KD)	426	3 %
Fret SNCF	Francúzsko	Integrátor (JV, BD, KD)	730	– 3 %
RheinCargo	Nemecko	SPV	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Nemecko	SPV	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Nemecko	SPV	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Česko	Integrovaný prevádzkovateľ KD	621	16 %
PCC Intermodal	Poľsko	Integrovaný prevádzkovateľ KD	136	6 %
boxXpress	Nemecko	Integrovaný prevádzkovateľ KD	129	2 %
Loconi	Poľsko	Integrovaný prevádzkovateľ KD	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Švajčiarsko	Integrovaný prevádzkovateľ KD	740	1 %
Naviland Cargo	Francúzsko	Integrovaný prevádzkovateľ KD	167 (1)	6 %
Aritmetický priemer			***508***	***2 %***
Medián			***426***	***2 %***
Aritmetický priemer – integrátori v inom segmente ako JV			***432***	***5 %***

Poznámka: JV = jednotlivé vozne; UV = ucelený vlak; KD = kombinovaná doprava; SPV = spoločnosť prevádzkujúca vlaky

(1) Najnovší dostupný údaj za rok 2022.

(2) Priemerné rozpätie EBIT vzťahujúce sa na roky 2021 – 2022 na základe bodu 1, pozri vyššie.

(3) Metrans je súčasťou intermodálneho segmentu spoločnosti HHLA a v roku 2023 tvoril viac ako 95 % príjmov spoločnosti HHLA v tomto segmente.

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 27.

4.1.4.2.3.2. Pesimistický finančný scenár

(290) Nemecko vysvetľuje, že pesimistický scenár reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo vychádza zo základného scenára upraveného o možný nepriaznivý vývoj.

(291) Takýto možný nepriaznivý vývoj je zhrnutý v tabuľke 25.

Tabuľka 25

Riziká zahrnuté v pesimistickom scenári spoločnosti DB Cargo

Riziká zahrnuté v pesimistickom scenári z roku 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Čisté riziko zníženia spolkových rozpočtov na systémy podpory železničnej nákladnej dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2. Zníženie systému financovania segmentu jednotlivých vozňov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3. Vyššie prevádzkové náklady v dôsledku odkladu zavedenia systému TAF/TSI DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4. Nižší nárast objemu, ako sa pôvodne plánovalo, v dôsledku prenesenia zvýšených poplatkov za prístup na trať a za posunovacie zariadenia na zákazníkov, ako aj v dôsledku predpokladaného hospodárskeho oslabenia oceliarskeho priemyslu v Nemecku (vplyv na EBIT po eliminácii len variabilných nákladov, najmä nákladov na prístup na trať a energie)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Celkové vzniknuté riziká	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 53.

(292) Ako je zrejmé z tabuľky 25, Nemecko sa domnieva, že pesimistický scenár by mal okrem rizík, ktoré už boli zahrnuté v základnom scenári, zohľadňovať aj také riziká, ako je okrem iného ďalšie zníženie spolkových schém podpory a nižší nárast objemu, ako sa predpokladá v základnom scenári, v dôsledku dlhodobého oslabenia oceliarskeho priemyslu v Nemecku.

(293) Nemecko takisto uvádza, že boli identifikované protiopatrenia, ktoré by sa mohli zaviesť v prípade, že by sa naplnil pesimistický scenár. Očakáva sa, že takéto protiopatrenia (predovšetkým ďalšie znižovanie nákladov a počtu zamestnancov a predaj a spätný prenájom rušňov) zmiernia uvedené dodatočné riziká pesimistického scenára, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 26

Protiopatrenia pesimistického scenára spoločnosti DB Cargo

Protiopatrenia pesimistického scenára	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Základný prípad EBIT 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Celkové vzniknuté riziká	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1. Prevádzkové protiopatrenia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Protiopatrenia pesimistického scenára	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2. Predaj a spätný prenájom rušňov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pesimistický prípad EBIT 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 55.

(294) Takéto protiopatrenia by mali spoločnosti DB Cargo umožniť dosiahnuť ziskovosť v roku 2026 (s plánovaným EBIT vo výške [...] EUR) a neskôr napriek zápornej úrovni EBIT vo výške [...] EUR v roku 2025, ako sa potvrdzuje v nižšie uvedenom plánovanom výkaze ziskov a strát spoločnosti DB Cargo podľa pesimistického scenára:

Tabuľka 27

Výkaz ziskov a strát spoločnosti DB Cargo podľa pesimistického scenára

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné prevádzkové príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkový výkon	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady na materiály	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady na zamestnancov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné prevádzkové výdavky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Medzipodnikové služby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT – rozpätie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý úrok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Príjmy z investícií	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Ostatné finančné príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mimoriadne príjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dane	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevod ziskov a strát	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý príjem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 22. novembra 2024 (konečný reštrukturalizačný plán), strana 49.

(295) Napriek tomu, že čistý príjem spoločnosti DB Cargo zostane do roku 2025 stále záporný (na úrovni [...] EUR), Nemecko aj podľa pesimistického scenára očakáva, že do konca obdobia reštrukturalizácie bude kladný (na úrovni [...] EUR) a potom sa bude neustále zvyšovať.

(296) Pokiaľ ide o predpokladané súvahové parametre spoločnosti DB Cargo podľa pesimistického scenára, ako je zrejmé z tabuľky 28, Nemecko očakáva, že spoločnosť DB Cargo si počas celého obdobia reštrukturalizácie a po ňom udrží kladnú pozíciu vlastného kapitálu.

Tabuľka 28

Súvaha spoločnosti DB Cargo podľa pesimistického scenára

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Aktíva spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neobežný majetok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehnuteľnosti, stroje a zariadenia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehmotné aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančné aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Krátkodobý majetok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zásoby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v mil. EUR)

	Skutočné 2021	Skutočné 2022	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Pohľadávky z obchodného styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné pohľadávky a aktíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančné pohľadávky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peňažné prostriedky a peňažné ekvivalenty	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasíva spolu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlastný kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasíva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezervy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančné záväzky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Záväzky z obchodného styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatné záväzky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: Podanie Nemecka z 31. októbra 2024, strany 49 a 50.

(297) Na základe plánovaných finančných výkazov spoločnosti DB Cargo Nemecko uvádza, že hlavné ukazovatele finančnej výkonnosti spoločnosti DB Cargo sa budú počas obdobia reštrukturalizácie vyvíjať tak, ako je to zhrnuté v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 29

Pesimistický scenár reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo

Ukazovatele finančnej výkonnosti počas obdobia reštrukturalizácie

KPI (v mil. EUR)	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Použitý kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pozícia vlastného kapitálu (ku koncu roka)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dlhové záväzky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stav finančnej hotovosti (ku koncu roka)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA – rozpätie (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

KPI (v mil. EUR)	Skutočné 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
EBIT – rozpätie (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (v %) (bez prevodu ziskov a strát) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (v %) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) RoE (návratnosť vlastného kapitálu) = zisk po zdanení (EAT)/vlastný kapitál
([2]) RoCE (návratnosť použitého kapitálu) = EBIT/použitý kapitál
Zdroj: Podanie Nemecka z 31. októbra 2024, strana 50.

(298) Z uvedenej tabuľky 29 vyplýva, že základný scenár reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo povedie k zlepšeniu ukazovateľov finančnej výkonnosti spoločnosti DB Cargo počas obdobia reštrukturalizácie a že ROCE spoločnosti DB Cargo má do konca obdobia reštrukturalizácie prekročiť WACC spoločnosti DB Cargo.

4.1.5. *Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže a obchodu*

(299) Po mnohých diskusiách s Komisiou Nemecko s cieľom zmierniť negatívne účinky reštrukturalizačnej pomoci na hospodársku súťaž a obchod navrhlo opatrenia, ktoré boli doplnené do transformačného plánu a priložené k nemu a ktoré by platili do 31. decembra 2026:

4.1.5.1. Všeobecné záväzky v oblasti obchodnej politiky

(300) Nemecko sa zaväzuje, že v rámci možností, ktoré má podľa svojho práva obchodných spoločností, zabezpečí, aby spoločnosť DB Cargo počas realizácie transformačného plánu uplatňovala obozretnú, zdravú a udržateľnú obchodnú politiku s cieľom obnoviť a udržať dlhodobú životaschopnosť v súlade s ustanoveniami transformačného plánu.

(301) Nemecko sa takisto zaväzuje, že spoločnosť DB Cargo nebude podporovať poskytovanie pomoci, o ktorú ide v tomto prípade, ani žiadnej výhody z nej vyplývajúcej.

4.1.5.1.1. Zákaz nadobudnutia

(302) Nemecko v rámci svojich možností podľa § 65 poriadku BHO zabezpečí, aby spoločnosť DB Cargo do konca obdobia reštrukturalizácie nenadobudla žiadne akcie. To sa *mutatis mutandis* vzťahuje aj na nadobudnutie spoločností prevodom majetku.

(303) Tento zákaz nadobúdania sa nevzťahuje na odčlenenia a reštrukturalizáciu v rámci skupiny.

(304) Spoločnosť DB Cargo môže nadobudnúť akcie spoločnosti za výnimočných okolností a na základe predchádzajúceho súhlasu Komisie, najmä ak je to potrebné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti DB Cargo alebo z iných závažných dôvodov, ako sú bezpečnostné záujmy štátu, napríklad nákupy súvisiace s prepravou Bundeswehru. Tým nie je dotknutý článok 346 ZFEÚ.

4.1.5.1.2. Predaj akcií

(305) Nemecko sa zaväzuje, že v rámci možností stanovených v § 65 poriadku BHO zabezpečí, aby spoločnosť DB Cargo predala ďalej uvedené akcie nezávislému kupujúcemu [...]. Pojmy „predaj“, „odčlenenie“ a „prevod“ zahŕňajú nielen prevod akcií spoločnosti, ale aj prevod aktív spoločnosti.

a) prevod akcií v nasledujúcej oblasti terminálov:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […];

f) […];

b) odčlenenie podstatného menšinového podielu v námornej kombinovanej doprave [...] (vrátane odčlenenia [...] rušňov);

c) odčlenenie akcií v dcérskych logistických spoločnostiach:

a) […];

b) […];

c) […].

(306) Odčlenenia sa uskutočňujú na nediskriminačnom základe v súlade s ekonomickými zásadami a s trhovými zárukami predajcu (ďalej len „vyhlásenia a záruky“).

(307) Odčlenenie sa uskutoční čo najskôr, najneskôr však [...]. Predaj sa považuje za uskutočnený v deň podpisu právne záväznej kúpnej zmluvy (ďalej len „kúpna zmluva“). V prípade predaja častí viacerým kupujúcim je rozhodujúcim dátumom dátum uzavretia poslednej kúpnej zmluvy.

(308) Povinnosť prevodu akcií v spoločnostiach však platí len vtedy, ak sa tak stane za hospodársky životaschopných podmienok, čiže nie je ohrozený úspech reštrukturalizačného plánu. To znamená, že:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) V rámci postupu stanoveného v § 65 poriadku BHO a pokiaľ je to možné, Nemecko zabezpečuje, aby spoločnosť DB Cargo začala postup predaja v počiatočnom štádiu, aby sa mohli dodržať príslušné lehoty na predaj.

(310) Predmetný nadobúdateľ musí:

a) byť nezávislý od spoločností DB AG a DB Cargo;

b) mať finančné prostriedky, odborné znalosti a stimuly potrebné na udržanie a rozvoj nadobudnutého podniku alebo aktív konkurencieschopným spôsobom a

c) na základe informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, nadobudnutie nesmie *prima facie* vyvolávať obavy z narušenia hospodárskej súťaže, ani by nemalo existovať riziko omeškania pri plnení záväzkov. Predovšetkým sa musí odôvodnene očakávať, že kupujúci získa všetky potrebné regulačné povolenia na nadobudnutie odčleneného podniku.

(311) V prípade neočakávaných oneskorení môže Komisia na požiadanie súhlasiť s predĺžením lehoty na predaj. Nemecko predloží žiadosť v dostatočnom časovom predstihu, najneskôr však dva týždne pred uplynutím pôvodnej lehoty na vykonanie.

(312) Ak, [...], sa ukáže, že uvedené odčlenenia alebo ich časti nie sú možné do [...], Nemecko a spoločnosť DB Cargo môžu navrhnúť alternatívne opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže v porovnateľnom rozsahu a predložiť ich Komisii na schválenie.

(313) Až do uskutočnenia prevodu má spoločnosť DB Cargo s náležitou starostlivosťou bežného obchodníka („*ordentlicher Kaufmann*“) zabezpečiť, aby si prevádzaný podnik zachoval svoju hospodársku životaschopnosť, predajnosť a konkurencieschopnosť a minimalizoval riziko straty konkurenčného potenciálu. Spoločnosť DB Cargo najmä:

a) neurobí nič, čo by mohlo mať výrazný negatívny vplyv na hodnotu, riadenie alebo konkurencieschopnosť odčleňovaného podniku, ani nezmení povahu a rozsah podniku, jeho technickú alebo obchodnú stratégiu alebo investičnú politiku;

b) na základe a pri zachovaní existujúcich podnikateľských plánov pridelí alebo zabezpečí dostatočné prostriedky na rozvoj aktív, ktoré sa majú odčleniť;

c) podnikne všetky primerané kroky a okrem iného vytvorí vhodné stimuly (obvyklé v odvetví), aby sa zabezpečilo, že zamestnanci neopustia odčleňovaný podnik, alebo iniciuje uvedené kroky a stimuly a nenaberie alebo neprevedie zamestnancov do zostávajúceho podniku DB Cargo.

4.1.5.2. Opatrenia na posilnenie hospodárskej súťaže (nákup služieb)

(314) Nemecko sa zaväzuje zabezpečiť, aby spoločnosť DB Cargo v čoraz väčšej miere nakupovala služby vnútroštátnej diaľkovej dopravy ucelenými vlakmi od externých tretích strán. Spoločnosť DB Cargo preto do konca obdobia reštrukturalizácie zvýši podiel vlakokilometrov, ktoré v Nemecku ročne poskytuje prostredníctvom externých poskytovateľov [...], počet vlakokilometrov diaľkovej dopravy ucelenými vlakmi, ktoré poskytuje v Nemecku. Očakáva sa, že v roku 2024 spoločnosť DB Cargo v celom Nemecku najazdí 27,7 milióna vlakokilometrov. Spoločnosť DB Cargo z toho podľa očakávaní zabezpečí 24,4 milióna vlakokilometrov vlastnými prevádzkovými prostriedkami. Očakáva sa, že 3,3 milióna vlakokilometrov zabezpečia externé železničné podniky v mene spoločnosti DB Cargo (nákup služieb).

(315) Cieľ uvedený v odôvodnení 314 je podmienený dosiahnutím očakávaného objemu vlakokilometrov v segmente ucelených vlakov v súlade so základným scenárom reštrukturalizačného plánu. V prípade negatívneho vývoja obchodnej činnosti a následného nedosiahnutia očakávaného objemu vlakokilometrov sa cieľová hodnota zníži takto: Ak je očakávaný objem vlakokilometrov nižší o [...] % (alebo [...] %, pozri odôvodnenie 314) alebo viac, neexistuje povinnosť uzavrieť subdodávateľskú zmluvu. Medzitým sa proporcionálne znižuje percentuálny záväzok subdodávok, napr. ak sa v kalendárnom roku dosiahne len [...] % očakávaných vlakokilometrov, najmenej [...] % sa musí zadať externým dodávateľom. Týmto mechanizmom sa zabezpečuje, že v prípade nedostatku ročných vnútroštátnych diaľkových vlakokilometrov v segmente ucelených vlakov spoločnosti DB Cargo sa zabráni zvýšeniu objemu „jazdy bez nákladu“ („*Leerlauf*“) v rámci existujúcej kapacity vlakov, a tým aj ďalšiemu zníženiu ziskovosti.

(316) Tento nákup služieb sa realizuje trhovým spôsobom podľa nasledujúcich základných zásad:

a) Výber poskytovateľa služieb má byť založený na hospodárskych zásadách a má byť nediskriminačný. Uzatváranie zmlúv s poskytovateľmi služieb je založené na obchodných kritériách.

Poskytovateľ služieb musí predovšetkým spĺňať všetky požiadavky na kvalitu, ktoré vyžadujú zákazníci spoločnosti DB Cargo.

b) Spoločnosť DB Cargo má v úmysle vyzvať vhodných dodávateľov z celej EÚ na nákup väčších balíkov služieb a v prípade, ak bude existovať viac ako jeden vhodný dodávateľ na plánovanú subdodávku, bude sa snažiť získať v prvom kole aspoň dve ponuky. V záujme zabezpečenia transparentnosti budú neúspešní uchádzači riadne informovaní a zamietnutie ich ponuky bude riadne odôvodnené. Povinnosti uvedené v predchádzajúcej vete sa vzťahujú len na dodávateľov, ktorí predložili ponuku.

c) Poskytovateľ služieb musí byť už zavedeným alebo potenciálne efektívnym nezávislým konkurentom s finančnými prostriedkami a preukázanými skúsenosťami, aby bol schopný poskytovať diaľkové vnútroštátne služby ucelených vlakov. Na uzavretie zmluvy sa vzťahujú bežné trhové požiadavky, t. j. spoločnosť DB Cargo je oprávnená odmietnuť žiadosť z dôvodov, akými sú nedostatočná spôsobilosť, nedostatočná spoľahlivosť a nedostatok finančných prostriedkov, alebo z dôvodov dodržiavania súladu s predpismi.

d) V prípade, že poskytovateľ služieb nebude schopný alebo už nie je v takom postavení, aby dokázal poskytovať zmluvné služby, spoločnosť DB Cargo vymenuje na zvyšok obdobia nástupcu v súlade s podmienkami tohto záväzku. Ak ani to nie je možné, zmluvné plnenie sa môže po zvyšok obdobia zabezpečovať aj vlastným poskytovaním služieb.

4.1.5.3. Prah výstupného objemu

(317) Spoločnosť DB Cargo neprekročí v železničnej nákladnej doprave do konca obdobia reštrukturalizácie objem vnútroštátnej dopravy z roku 2023 meraný v tonokilometroch. V roku 2022 spoločnosť DB Cargo zabezpečila v Nemecku 58,9 miliardy tonokilometrov v rámci vlastnej prevádzky. V roku 2023 sa objem služieb znížil na 51,2 miliardy tonokilometrov.

4.1.5.4. Predaj rušňov

(318) Nemecko zabezpečí, aby spoločnosť DB Cargo odčlenila časť svojich rušňov pre nezávislého kupujúceho za týchto podmienok:

a) S cieľom zabezpečiť splnenie povinnosti nákupu služieb (pozri oddiel 4.1.5.2) spoločnosť DB Cargo odčlení [...] rušňov zo sektora ucelených vlakov pre poskytovateľa (poskytovateľov) služieb na jeho (ich) žiadosť. Ak sa cieľová hodnota nákupu výkonnosti zníži z dôvodu nedosiahnutia očakávaného objemu vlakokilometrov (pozri odôvodnenie 315), počet rušňov, ktoré sa majú predať, sa zodpovedajúcim spôsobom upraví.

b) V súvislosti so zastropovaním objemu prepravy (pozri odôvodnenie 317) spoločnosť DB Cargo odčlení [...] rušňov pre nezávislých kupujúcich. To predpokladá, že prisľúbené zníženie objemu prepravy v [...] sa uskutoční.

c) Rušne sa musia predať do [...], ale len v takom rozsahu, aby sa za bežných trhových podmienok (určených na základe bežných metód oceňovania) dalo získať aspoň [...].

d) Ak sa počas obdobia reštrukturalizácie ukáže, že predaj uvedených rušňov bude úplne alebo čiastočne nemožný do [...], Nemecko a spoločnosť DB Cargo môžu navrhnúť alternatívne opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže v porovnateľnom rozsahu alebo s porovnateľným vplyvom a predložiť ich Komisii na schválenie.

4.1.5.5. Všeobecné a záverečné ustanovenia platné pre záväzky

(319) Nemecko nezmení kľúčové prvky reštrukturalizačného plánu a súčasné záväzky bez predchádzajúceho súhlasu Komisie.

(320) Tieto záväzky poskytuje Nemecko len Komisii ako jedinému adresátovi a len na účely tohto konania (SA.50952). Tretie strany nemôžu z týchto záväzkov odvodzovať žiadne práva na konkrétne konanie Nemecka, spoločnosti DB AG a/alebo DB Cargo.

(321) Nemecko v rámci svojich možností v oblasti práva obchodných spoločností zabezpečuje, aby sa reštrukturalizačný plán vrátane všetkých záväzkov v súlade s uvedeným harmonogramom v plnej miere realizoval.

(322) Ak pre určité záväzky nie je stanovený termín, majú sa plniť bez zbytočného odkladu.

(323) Komisia môže v prípade potreby na základe riadne odôvodnenej žiadosti Nemecka predĺžiť lehoty stanovené v záväzkoch alebo v reštrukturalizačnom pláne alebo za výnimočných okolností upustiť od jednej alebo viacerých povinností a podmienok stanovených v týchto záväzkoch alebo v reštrukturalizačnom pláne, zmeniť ich alebo ich nahradiť. Ak Nemecko požiada o predĺženie lehoty, musí Komisii predložiť riadne odôvodnenú žiadosť najneskôr jeden mesiac pred uplynutím príslušnej lehoty.

4.1.5.6. Stav pokroku v oblasti predaja akcií a rušňov

(324) Ako sa uvádza v odôvodnení 305 písm. a), skupina DB Cargo plánuje previesť tieto akcie v subjektoch pôsobiacich v oblastiach terminálov:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) Odčlenenie akcií v oblastiach terminálov alebo v [...] sa v súčasnosti nachádza v rôznych štádiách rozpracovanosti, o čom Nemecko naposledy informovalo 21. novembra 2024, a to konkrétne takto:

a) […];

b) pokiaľ ide o odčlenenia oblastí terminálov, konkrétne:

1. […];

2. […];

3. […];

4. […];

5. […];

c) pokiaľ ide o logistické dcérske spoločnosti, konkrétne:

1. […];

2. […];

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

4. […].

(326) Podľa informácií poskytnutých Nemeckom sa podniky, ktorých sa týka predaj akcií skupiny DB Cargo v rôznych členských štátoch, ukázali ako priemerne a dlhodobo životaschopné. V tabuľke 30 je uvedený zisk dosiahnutý dotknutými spoločnosťami, ktoré majú sídlo prevažne v Nemecku, v rokoch 2021, 2022 a 2023 v celkovej výške najmenej [...] EUR pred zdanením.

Tabuľka 30

Zisky dosiahnuté jednotlivými spoločnosťami

[v mil. EUR (zaokrúhlené)]

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

([101]) […].
([102]) […].

[v mil. EUR (zaokrúhlené)]

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

([1]) […].
Zdroj: Podanie Nemecka.

(327) Rušne, ktoré sa majú odčleniť – [...] – (odôvodnenie 318), budú pochádzať z existujúceho vozového parku spoločnosti DB Cargo a podľa Nemecka sú moderné, hodnotné a udržiavané v súlade s platnými usmerneniami. Rušne budú zoskupené do troch skupín: i) štandardné národné elektrické rušne; ii) vysokovýkonné národné elektrické rušne a iii) moderné interoperabilné elektrické rušne.

5. POSÚDENIE OPATRENÍ

(328) V tejto časti sa posudzuje, či skúmané opatrenia zahŕňajú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a ak áno, či predstavujú novú pomoc. Takisto sa v nej posudzuje, či sú v súlade so zákonom, ako aj to, či ich možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

5.1. Existencia štátnej pomoci

(329) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa stanovuje, že „[a]k nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(330) Na vyhodnotenie poskytnutého opatrenia podniku ako pomoci v zmysle tohto ustanovenia sa preto vyžaduje, aby boli splnené nasledujúce kumulatívne podmienky: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) musí svojmu prijímajúcemu podniku poskytovať výhodu; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) predmetné opatrenie musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(331) Pokiaľ ide o tvrdenie Nemecka, podľa ktorého sa predmetné opatrenia týkajú vnútorných vzťahov v rámci jedinej hospodárskej jednotky na čele so spoločnosťou DB AG (pozri odôvodnenia 102 až 104), treba pripomenúť, že na účely práva štátnej pomoci môžu prevody v rámci verejnej skupiny predstavovať štátnu pomoc, ak sa napríklad prostriedky prevedú z materskej spoločnosti na jej dcérsku spoločnosť, aj keď z hospodárskeho hľadiska predstavujú jediný podnik ([103]). Skutočnosť, že niektoré opatrenia, ktoré boli predmetom vyšetrovania, sa týkajú vnútorných vzťahov v rámci skupiny na čele so spoločnosťou DB AG, teda nebráni posúdeniu týchto opatrení podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

([103]) Pozri oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 49 a citovaná judikatúra. Pozri aj rozsudok Všeobecného súdu z 25. júna 2015, SACE a SACE BT/Komisia, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Okrem toho, ako je uvedené v odôvodneniach 10, 15, 23 až 38, spoločnosť DB Cargo je založená ako akciová spoločnosť *(Aktiengesellschaft)* s majetkom, personálom a prostriedkami na poskytovanie služieb železničnej prepravy tovaru za úhradu na geografických trhoch, na ktorých pôsobí. Spoločnosť DB Cargo riadi svoje činnosti autonómne v tom zmysle, že sama rozhoduje o svojej obchodnej, marketingovej a strategickej politike nezávisle od činností spoločnosti DB AG. Spoločnosť DB Cargo má svojich vlastných zákazníkov, ktorí sú špecifickí pre sektor železničnej nákladnej dopravy a líšia sa od zákazníkov služieb osobnej dopravy. Okrem toho ťažkosti spoločnosti DB Cargo majú pôvod v jej vlastných činnostiach a sú špecifické pre tieto činnosti (pozri odôvodnenie 449 a nasledujúce). V podobnej situácii Komisia už usúdila, že spoločnosť železničnej nákladnej dopravy patriaca do väčšej železničnej skupiny bola samostatným podnikom na účely uplatňovania usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu ([104]).

(333) Z toho vyplýva, že spoločnosť DB Cargo je podnikom na účely uplatňovania článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Ak sa zistí, že opatrenia, ktoré sú predmetom vyšetrovania, poskytujú spoločnosti DB Cargo hospodársku výhodu, zvýhodňujú podnik, ktorý je ich príjemcom.

5.1.1. *Zapojenie štátnych prostriedkov*

(334) Štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([105]) môžu predstavovať len výhody poskytované priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov. Štátne prostriedky zahŕňajú všetky prostriedky verejného sektora ([106]) vrátane prostriedkov orgánov pôsobiacich na nižšej ako štátnej úrovni ([107]) a za istých okolnosti aj prostriedky súkromných subjektov. Štátne prostriedky v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ predstavujú aj prostriedky verejných podnikov, pretože štát môže usmerňovať využívanie týchto prostriedkov ([108]) a takisto preto, že deficit alebo zisk verejného podniku znižuje alebo zvyšuje prostriedky štátu.

(335) Spoločnosť DB AG je v 100 % vlastníctve nemeckého štátu (odôvodnenia 11 až 13). Spoločnosť DB ML bola pred zlúčením so spoločnosťou DB AG v 100 % vlastníctve spoločnosti DB AG (odôvodnenie 14). Preto prostriedky spoločnosti DB AG sú a prostriedky spoločnosti DB ML boli štátnymi prostriedkami a opatrenia 1, 2 a 3 sú teda financované zo štátnych prostriedkov. Keďže opatrenie 4 je financované z prostriedkov subjektu verejného sektora – BEV – (odôvodnenie 77), je financované aj zo štátnych prostriedkov.

(336) V nasledujúcich oddieloch preto Komisia posúdi, či sú opatrenia, ktoré sú predmetom vyšetrovania, pripísateľné štátu, a ak áno, či poskytujú spoločnosti DB Cargo selektívnu výhodu. Ak sú tieto podmienky splnené, Komisia posúdi, či príslušné opatrenia môžu narušiť hospodársku súťaž alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

5.1.2. *Pripísateľnosť štátu*

(337) S cieľom stanoviť, či je opatrenie poskytnuté prostredníctvom verejných podnikov pripísateľné štátu, je potrebné určiť, či orgány verejnej moci možno tak či onak považovať za zapojené do prijatia opatrenia. Pripísateľnosť opatrenia pomoci, prijatého verejným podnikom, štátu možno totiž vyvodiť zo súboru indícií vyplývajúcich z okolností veci samej a z kontextu, v ktorom bolo toto opatrenie prijaté ([109]).

([104]) Rozhodnutie Komisie C(2004) 3955 final z 2. marca 2005 vo veci N 386/2004 – France Aide à la restructuration à Fret SNCF (Ú. v. EÚ C 172, 12.7.2005, s. 3), odôvodnenia 133 – 135 a 146.

([105]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. januára 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, body 25 a 26; rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 1996, Air France/Komisia, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, bod 63.

([106]) Rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 1996, Air France/Komisia, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, bod 56.

([107]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. októbra 1987, Nemecko/Komisia, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, bod 17; rozsudok Všeobecného súdu zo 6. marca 2002, Territorio Histórico de Álava a i./Komisia, spojené veci T-92/00 a 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, bod 57.

([108]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 38. Pozri aj rozsudky Súdneho dvora z 29. apríla 2004, Grécko/Komisia, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, body 53 a 54, z 8. mája 2003, Taliansko a SIM 2 Multimedia SpA/Komisia, spojené veci C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, body 33 a 34, a z 10. decembra 2020, Comune di Milano/Komisia, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, body 31 a 34 a citovanú judikatúru.

([109]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. marca 2021, Komisia/Taliansko a i., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, body 59 a 60 a citovaná judikatúra.

(338) V tomto ohľade nemožno požadovať, aby na základe konkrétneho pokynu Komisia preukázala, že orgány verejnej moci konkrétne podnietili verejný podnik, aby prijal predmetné opatrenie. Každý údaj o účasti orgánov verejnej moci na prijatí opatrenia alebo o nepravdepodobnosti ich neúčasti, aj vzhľadom na rozsah opatrenia, jeho obsah alebo podmienky, ktoré obsahuje, alebo na druhej strane o neúčasti týchto orgánov na prijatí tohto opatrenia, je relevantný ([110]).

(339) Medzi dôkazy umožňujúce dospieť k záveru, že opatrenie je pripísateľné štátu, patria okrem iného skutočnosť, že predmetný verejný podnik nemohol prijať napadnuté rozhodnutie bez zohľadnenia požiadaviek orgánov verejnej moci alebo smerníc orgánov verejnej moci, začlenenie verejného podniku do štruktúry verejnej správy, povaha jeho činností a ich výkonu na trhu za bežných podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými subjektmi, právne postavenie podniku, ako aj intenzita dohľadu vykonávaného verejnými orgánmi ([111]).

5.1.2.1. Náhrada ročných strát spoločnosti DB Cargo podľa dohody o prevode ziskov a strát („opatrenie 1“)

(340) Komisia konštatuje, že spoločnosť DB AG (a pred zlúčením so spoločnosťou DB AG aj spoločnosť DB ML) sú verejné podniky založené ako *Aktiengesellschaften* podľa súkromného práva. Podľa *Aktiengesellschaft* je predstavenstvo nezávislé od dozornej rady a valného zhromaždenia ([112]). To znamená, že valné zhromaždenie v zásade nemôže vydávať pokyny predstavenstvu. Ako opakovane zdôraznili súdy Únie, samotná okolnosť, že verejný podnik bol založený vo forme akciovej spoločnosti podľa všeobecného práva však nemôže byť, ani vzhľadom na nezávislosť, ktorú mu táto právna forma môže priznávať, považovaná za dostatočnú na to, aby sa vylúčilo, že opatrenie pomoci, ktoré takáto spoločnosť prijala, je pripísateľné štátu. Totiž existencia situácie kontroly a reálne možnosti vykonávania dominantného vplyvu, ktoré kontrola v praxi zahŕňa, bránia tomu, aby sa hneď vylúčila akákoľvek možnosť pripísania štátu opatrenia prijatého takouto spoločnosťou a v dôsledku toho riziko obídenia pravidiel zmluvy o štátnej pomoci bez ohľadu na relevantnosť ako takú právnej formy verejného podniku ako ukazovateľa, medzi inými, ktorý umožňuje určiť v konkrétnom prípade zaangažovanie alebo nezaangažovanie štátu ([113]). V tomto kontexte nemožno vylúčiť, že štát by prostredníctvom svojej prítomnosti v dozornej rade, ktorej polovicu členov nominuje akcionár, mohol nepriamo ovplyvňovať rozhodnutia predstavenstva. Podľa nemeckých právnych predpisov o *Aktiengesellschaften* je predstavenstvo volené dozornou radou, ktorej členovia nie sú viazaní pokynmi akcionárov. Komisia však konštatuje, že existujú náznaky, že niektorí členovia dozornej rady by mohli byť viazaní aj povinnosťou voči štátu. To je prípad, keď štát ako akcionár vymenuje do dozornej rady poslancov parlamentu alebo zástupcov vlády (napríklad štátnych tajomníkov a riaditeľov príslušných ministerstiev). Títo členovia dozornej rady majú takisto povinnosť alebo silnú motiváciu konať v záujme vlády, pokiaľ ide o dopravnú politiku a rozpočtové záležitosti týkajúce sa spoločnosti DB AG [odôvodnenie 96 písm. b) bod 2].

(341) Okrem toho, keďže spoločnosť DB AG je v úplnom vlastníctve štátu (odôvodnenie 11), Spolková republika Nemecko ako jediný akcionár môže na valnom zhromaždení spoločnosti DB AG prijímať všetky rozhodnutia samostatne, a tým (výlučne) ovplyvňovať strategickú orientáciu spoločnosti DB AG. Komisia okrem toho konštatuje, že Spolková republika Nemecko ako 100 % akcionár na valného zhromaždenia môže (exkluzívne) ovplyvňovať voľbu dozornej rady spoločnosti DB AG, ktorá následne volí predstavenstvo spoločnosti DB AG. Nemecko by tak mohlo nepriamo ovplyvňovať rozhodnutia vedenia, ktoré prijíma predstavenstvo spoločnosti DB AG aj vo vzťahu k dcérskym spoločnostiam DB AG vrátane spoločnosti DB Cargo a do roku 2016 spoločnosti DB ML, aj keď vybratí členovia dozornej rady nie sú v striktnom zmysle slova zástupcami vlády.

([110]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. marca 2021, Komisia/Taliansko a i., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, body 60 a 61 a citovaná judikatúra.
([111]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. marca 2021, Komisia/Taliansko a i., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, bod 62 a citovaná judikatúra.
([112]) Pozri § 76 ods. 1 *Aktiengesetz*.
([113]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. decembra 2020, C-160/19 P, Comune di Milano/Komisia, ECLI:EU:C:2020:1012, bod 49 a citovaná judikatúra.

(342) Dozorná rada spoločnosti DB AG nie je väčšinovo zložená zo zástupcov vlády. V dozornej rade spoločnosti DB AG sú však traja zástupcovia vlády, ktorých priamo určili tri ministerstvá zapojené do dohľadu nad spoločnosťou DB AG (konkrétne ministerstvo dopravy, ministerstvo hospodárstva a ministerstvo financií), ako aj dvaja poslanci spolkového parlamentu.

(343) Okrem toho sa podľa § 293 ods. 2 *Aktiengesetz* na uzavretie zmluvy o prevode kontroly a/alebo zisku a straty medzi dvoma *Aktiengesellschaften* vyžaduje súhlas každého valného zhromaždenia trojštvrtinovou väčšinou. Nemecko tvrdí, že v súlade s týmto ustanovením štát súhlasil s uzavretím zmluvy o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo. V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že hoci dohoda o prevode ziskov a strát z roku 2012 nebola uzavretá priamo medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo, ale medzi spoločnosťami DB ML a DB Cargo, v čase uzavretia tejto dohody o prevode ziskov a strát existovala dohoda o kontrole a prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB ML (pozri odôvodnenie 45). V tejto súvislosti Nemecko potvrdzuje, že do prevodu dohody o prevode ziskov a strát v roku 2016 zo spoločnosti DB ML na spoločnosť DB AG vždy existoval reťazec dohôd o prevode ziskov a strát s rôznymi úrovňami podielu doplnenými o spoločnosť DB AG, v ktorom bola spoločnosť DB Cargo uvedená ako dcérska spoločnosť s konečným vplyvom a DB AG ako materská spoločnosť s konečným vplyvom (odôvodnenie 47). Zapojenie štátnych zamestnancov do uzatvárania dohody o prevode ziskov a strát vyplýva aj z uplatňovania ustanovenia § 65 ods. 2 v spojení s § 65 ods. 3 poriadku BHO, podľa ktorého sa na uzatváranie dohôd o kontrolách v štátnych podnikoch vyžaduje súhlas príslušného ministra (odôvodnenie 107). Keďže dohoda o prevode ziskov a strát, ktorú skúmala Komisia, obsahuje kontrolný prvok, príslušný minister musel súhlasiť s uzavretím tejto dohody.

(344) Pokiaľ ide o dohodu o prevode ziskov a strát uzavretú v roku 2012, Komisia konštatuje, že jej počiatočné minimálne trvanie bolo päť rokov. Po počiatočnom päťročnom trvaní sa automaticky predlžovala na konci každého finančného roka o jeden ďalší rok, pokiaľ sa niektorá z dvoch strán nerozhodla, že ju vypovie, čo sa stalo v roku 2024 (pozri odôvodnenie 51). Dohoda o prevode ziskov a strát neobsahovala strop, pokiaľ ide o straty, ktoré by mohla pokryť materská spoločnosť DB Cargo. Dohoda o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB ML a DB Cargo preto mohla ovplyvniť rozpočet DB AG z dôvodu dohody o prevode ziskov a strát uzavretej medzi DB AG a DB ML. Po zlúčení spoločností DB ML a DB AG sa expozícia spoločnosti DB AG voči stratám DB Cargo stala priamou.

(345) Komisia potvrdzuje predbežné zistenie uvedené v rozhodnutí o začatí konania, že rozhodnutie o uzavretí dohody o prevode ziskov a strát možno pripísať nemeckému štátu. Vzhľadom na vplyv, ktorý by takáto neobmedzená dohoda mohla mať na rozpočet spoločnosti DB AG vo vlastníctve štátu, sa rozhodnutie uzavrieť dohodu o prevode ziskov a strát v roku 2012 musí považovať za strategické pre spoločnosti DB AG, DB ML a DB Cargo. Strategický význam skúmanej dohody o prevode ziskov a strát potvrdzujú aj formálne požiadavky na schválenie, ktoré sa vzťahujú na dohody o prevode ziskov a strát vrátane aspektu kontroly. Je nepravdepodobné, že by nemecká vláda nemala vplyv na rozhodovací proces spoločnosti DB AG v súvislosti s takýmito strategickými rozhodnutiami alebo že by vláda nevedela o rozhodnutí, ktoré pre spoločnosť DB AG predstavovalo potenciálne veľmi veľkú finančnú záťaž, a že by sa na ňom nepodieľala. Tento vplyv sa uplatňuje najmä prostredníctvom dozornej rady a valného zhromaždenia, ako aj prostredníctvom priamych kontaktov medzi vysokými predstaviteľmi vlády a vedením spoločnosti DB AG.

(346) V nemeckom práve obchodných spoločností sa konkrétne vyžaduje, aby dohodu o prevode ziskov a strát schválili akcionári zmluvných strán. Existenciu právne platnej dohody o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami DB AG a DB Cargo (resp. medzi spoločnosťami DB AG a DB ML) teda nemožno vysvetliť inak ako priamou účasťou zástupcu štátu zodpovedného za štátny podiel v príslušných spoločnostiach. Okrem toho v roku 2016 zástupca štátu ako jediný akcionár spoločnosti DB AG udelil priamy súhlas so zlúčením spoločností DB AG a DB ML, ako sa to vyžaduje v nemeckom práve obchodných spoločností. V dôsledku zlúčenia spoločností DB ML a DB AG prešli všetky práva a povinnosti vrátane dohody o prevode ziskov a strát z roku 2012 (medzi spoločnosťami DB ML a DB AG) zo spoločnosti DB ML na spoločnosť DB AG, čím sa spoločnosť DB AG priamo vystavila skutočným a budúcim stratám spoločnosti DB Cargo. Zlúčenie sa uskutočnilo niekoľko mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia platnosti dohody o prevode ziskov a strát z roku 2012, ktoré sa potom automaticky predĺžilo na neurčito s možnosťou každoročného zrušenia zo strany spoločnosti DB AG alebo DB Cargo.

(347) Podľa judikatúry je za určitých okolností možné, aby sa splnenie štyroch podmienok stanovených v článku 107 ods. 1 ZFEÚ posudzovalo v inom čase, ako je čas nadobudnutia účinnosti daného opatrenia ([114]). V súvislosti so zisteniami Komisie týkajúcimi sa existencie hospodárskej výhody (pozri odôvodnenia 393 až 411) možno ponechať otvorenú otázku, či sa nemecký štát podieľal na rozhodnutiach týkajúcich sa uzavretia a pokračovania dohody o prevode ziskov a strát od roku 2012 alebo až neskôr. Podstatnejšie je, že keď boli splnené všetky podmienky existencie štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, dohoda o prevode ziskov a strát stále platila prostredníctvom toho, čo Komisia považuje za uplatňovanie vplyvu zo strany štátu.

(348) V tejto súvislosti sa časom začali objavovať ďalšie ukazovatele pripísateľnosti. Pokiaľ ide o rozsah opatrenia, vzhľadom na to, že Nemecko je úplným vlastníkom príslušných spoločností, nemožno sa domnievať, že by opakovaný charakter strát, na ktoré sa vzťahuje dohoda o prevode ziskov a strát (pozri tabuľku 5, odôvodnenie 53), a ich rozsah unikli pozornosti Nemecka, najmä od roku 2019, keď sa ročné straty takmer zdvojnásobili oproti stratám zaznamenaným v rokoch 2015, 2016 a 2017, aby sa v roku 2020 zvýšili na 870 miliónov EUR. Vzhľadom na opakovanie a rozsah škôd, ktoré bolo potrebné pokryť v rámci dohody o prevode ziskov a strát, je nepravdepodobné, že by sa nemecký štát nepodieľal na rozhodnutiach o obnovení tejto dohody. Je skôr pravdepodobné, že nemecký štát uplatnil svoj dominantný vplyv na spoločnosť DB AG, aby zabezpečil, že dohodou o prevode ziskov a strát sa bude naďalej podporovať spoločnosť DB Cargo napriek rastúcim stratám, ktoré dohoda o prevode ziskov a strát generovala pre spoločnosť DB AG. Konkrétne to znamená, že aj keď sa dohody o prevode ziskov a strát každoročne predlžovali automaticky, znamenali konkrétne a čoraz významnejšie rozhodnutia pokračovať v podpore spoločnosti DB Cargo napriek hromadeniu strát. Komisia sa domnieva, že je nepravdepodobné, že by vedenie spoločnosti DB AG malo možnosť ukončiť túto podporu, najmä vzhľadom na rastúci objem strát, ktoré zvyšovali význam dohody o prevode ziskov a strát pre zachovanie finančnej životaschopnosti spoločnosti DB Cargo.

(349) Neúčasť nemeckého štátu na samotnom rozhodnutí o obnovení dohody o prevode ziskov a strát je ešte nepravdepodobnejšia, ak sa zohľadní povaha činností spoločnosti DB Cargo a ich význam pre orgány verejnej moci vzhľadom na to, že v ustálenej judikatúre je povaha činností príjemcu ukazovateľom pripísateľnosti ([115]).

(350) Napriek liberalizácii trhu so železničnou nákladnou dopravou v roku 2007 spoločnosť DB Cargo naďalej zohrávala dôležitú úlohu na tomto trhu, a to najmä v segmente dopravy jednotlivými vozňami, v ktorom má stále približne 90 % podiel (odôvodnenie 33). Ako Nemecko uznáva (odôvodnenie 33), segment dopravy jednotlivými vozňami je už niekoľko rokov systematicky stratový, a preto bez dotácií nie je atraktívny pre nových účastníkov (pozri odôvodnenie 466 a nasledujúce odôvodnenia, pokiaľ ide o význam segmentu dopravy jednotlivými vozňami, a odôvodnenia 587 až 589, pokiaľ ide o plánovanú verejnú podporu pre tento sektor).

(351) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že podnikanie v oblasti železničnej nákladnej dopravy má strategický význam pre dopravnú politiku spolkovej vlády, pretože prispieva k prechodu z cestnej dopravy na železničnú a je dôležité na zaručenie bezpečnosti dodávok mnohých tovarov nevyhnutných pre spotrebiteľov a priemysel ([116]). Konkrétne v prípade Nemecka predstavuje preprava jednotlivými vozňami približne štvrtinu služieb železničnej nákladnej dopravy. Je dôležitým prvkom logistických reťazcov v celej krajine a zohráva kľúčovú úlohu pri prepojení mnohých dôležitých priemyselných lokalít. Okrem toho má doprava jednotlivými vozňami podpornú funkciu pre ostatné formy železničnej nákladnej dopravy, ako sú kombinovaná doprava a ucelené vlaky, a preto významne prispieva ku konkurencieschopnosti železníc voči ostatným druhom dopravy, čím sa stáva aj nástrojom dekarbonizácie dopravy a dosahovania cieľov v oblasti klímy. Tieto úvahy prinútili Nemecko financovať sektorové schémy pre sektor dopravy jednotlivými vozňami od roku 2020 ([117]).

([114]) Rozsudky Všeobecného súdu z 13. februára 2012, Budapesti Erőmű Zrt/Komisia, T-80/06 a T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, body 55 a 67, a z 30. apríla 2014, Dunamenti Erőmű Zrt/Komisia, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, bod 66, pričom druhý uvedený rozsudok bol potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 1. októbra 2015, Electrabel SA a Dunamenti Erőmű Zrt/Komisia, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 56.

([116]) Pozri Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr“, 23. júna 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (online stav k 15. novembru 2024).

([117]) Pozri rozhodnutie C(2020) 7533 final zo 4. novembra 2020, odôvodnenia 3 – 5, a rozhodnutie C(2024) 3488 final z 21. mája 2024, odôvodnenia 4 – 8.

(352) Napriek slabým finančným výsledkom je preto sektor dopravy jednotlivými vozňami kľúčový pre nemeckú železničnú nákladnú dopravu, ako aj pre nemecký priemysel a má zásadný význam pre prechod na iný druh dopravy. Úloha spoločnosti DB Cargo pre nemeckú hospodársku a environmentálnu politiku ako jedna z hlavných hybných síl dekarbonizácie dopravy a priemyselnej príťažlivosti krajiny je ďalším ukazovateľom pripísateľnosti dohody o prevode ziskov a strát, keďže je nepravdepodobné, že by nemecký štát nepodporoval financie spoločnosti prostredníctvom dohody o prevode ziskov a strát, najmä od momentu, keď by straty spoločnosti DB Cargo – ak by ich nepokryla materská spoločnosť – priviedli spoločnosť do ťažkostí a ohrozili by pokračovanie jej činnosti ([118]).

(353) V tejto súvislosti Komisia takisto konštatuje, že v strategických dokumentoch spoločnosti DG AB (štúdia spoločnosti Oliver Wyman) sa uvádza „osobitná zodpovednosť“ spoločnosti DB Cargo ako štátnej spoločnosti za viac ako 17 000 zamestnancov v Nemecku (v roku 2018) (pozri aj odôvodnenie 397).

(354) Komisia dospela k záveru, že opatrenie 1, t. j. krytie strát spoločnosti DB Cargo podľa dohody o prevode ziskov a strát počas jej pôvodnej platnosti, ako aj po jej automatickom predĺžení až do jej ukončenia, ktoré je v súčasnosti naplánované na 31. decembra 2024, možno pripísať nemeckému štátu.

5.1.2.2. Ceny za vnútroskupinové služby („opatrenie 2“) a výhodné podmienky financovania úverov zo strany finančného útvaru spoločnosti DB („opatrenie 3“)

(355) Na základe preskúmania tvrdení a dôkazov predložených Nemeckom a zainteresovanými stranami Komisia nemôže potvrdiť svoje predbežné zistenie, že opatrenia 2 a 3 možno pripísať štátu.

(356) Na rozdiel od tvrdení sťažovateľa úplné vlastníctvo spoločnosti DB Cargo spoločnosťou DB AG a *in fine* štátom nepostačuje na preukázanie pripísateľnosti opatrení 2 a 3 nemeckému štátu.

(357) Spoločnosti DB AG a DB Cargo sú založené ako *Aktiengesellschaften* podľa súkromného práva, čoho dôsledkom je, že predstavenstvo je nezávislé od dozornej rady a valného zhromaždenia. Na rozdiel od strategických rozhodnutí, ako je uzavretie dohody, napríklad o prevode ziskov a strát, uzavretie dohôd o vnútroskupinových službách alebo poskytnutie vnútroskupinových úverov sú transakcie v rámci bežnej každodennej činnosti. Je veľmi nepravdepodobné, že by štát ako akcionár mohol takéto transakcie pozorne sledovať a ovplyvňovať prostredníctvom svojich zástupcov v dozornej rade, najmä vzhľadom na obmedzené skutočné zastúpenie štátu v riadiacich orgánoch spoločností DB AG a DB Cargo.

(358) V rokovacom poriadku predstavenstva spoločnosti DB AG sa výslovne vylučuje prijímanie vnútroskupinových úverov z okruhu záležitostí, na ktoré sa vyžaduje rozhodnutie predstavenstva spoločnosti DB AG alebo súhlas dozornej rady spoločnosti DB AG (odôvodnenia 17, 20 a 22). Podobne podľa rokovacieho poriadku predstavenstva spoločnosti DB Cargo je prijímanie úverov spoločnosťami DB AG a DB Finance B.V. výslovne vylúčené zo zoznamu opatrení, ktoré si vyžadujú súhlas predstavenstva spoločnosti DB AG (t. j. akcionára). Uvedený rokovací poriadok sa nijako nevzťahuje na dohody o vnútroskupinových službách a ponecháva stanovenie ich podmienok na nižšiu úroveň riadenia. Preto sa na rozdiel od podpísania dohody o prevode ziskov a strát pri podpise interných podnikových dohôd o vnútroskupinových službách alebo úverových dohôd, ako sú dohody v rámci tohto vyšetrovania, nevyžadovala účasť ani na úrovni akcionára príslušných spoločností, ani na úrovni dozorných rád alebo predstavenstiev.

([118]) V tomto zmysle pozri rozsudok Všeobecného súdu z 13. septembra 2023, T-525/20, ITD a Danske Fragtmænd/Komisia, ECLI:EU:T:2023:542, body 86 – 96 a 104 – 107.

(359) Potenciálny finančný vplyv opatrení 2 a 3 na rozpočet spoločnosti DB AG, ktorý je podľa sťažovateľa ďalším ukazovateľom pripísateľnosti, sa musí relativizovať. Po prvé, pokiaľ ide o dohody o vnútroskupinových službách, Nemecko správne uvádza, že viaceré služby boli poskytované v záujme celej skupiny. Po druhé, vzhľadom na tvrdenia sťažovateľa Komisia posúdila význam úverov tvoriacich opatrenie 3 vo vzťahu k relevantnejším ukazovateľom relatívneho významu pre veriteľa a dlžníka, ako sú celkové potreby refinancovania skupiny a obrat spoločnosti DB Cargo, pričom vynechala oveľa väčšiu sumu rozpočtu spoločnosti DB AG, na ktorú sa sťažovateľ odvoláva. Celkovo osem úverov v rokoch 2013 až 2019 predstavuje k 31. decembru 2019 sumu približne 2,1 miliardy EUR. Na druhej strane záväzky spoločnosti DB Finance dosiahli v roku 2019 len 23,3 miliardy EUR, čo je deväťkrát viac za jeden rok. Z hľadiska významu z pohľadu dlžníka je dôležitejšie, že celkový obrat spoločnosti DB Cargo v rokoch 2013 až 2019 dosiahol 23,8 miliardy EUR, čo je jedenásťkrát viac ako sumy úverov, a interné pôžičky v rámci skupiny DB nie sú príležitostné alebo jednorazové udalosti pri predmetných úveroch, ani špecifické len pre spoločnosť DB Cargo spomedzi dcérskych spoločností DB AG.

(360) V rozpore s tvrdeniami sťažovateľa ani finančný záujem nemeckého štátu dostávať dividendy od skupiny DB nenaznačuje, že štát musel byť zapojený do opatrení 2 a 3. Účasť akcionára na konkrétnej transakcii uskutočnenej v rámci bežnej obchodnej činnosti nemožno odvodzovať od všeobecného záujmu akcionára obmedziť straty spoločnosti s cieľom získať dividendu. Ako Nemecko správne poznamenáva, prijatie všeobecného finančného záujmu akcionára ako kritéria relevantného pre pripísateľnosť by to znamenalo, že akékoľvek rozhodnutie prijaté orgánmi spoločnosti by bolo pripísateľné štátu, pretože každé rozhodnutie môže mať vplyv na finančný záujem akcionára.

(361) Pripísateľnosť opatrení 2 a 3 nemožno odvodiť ani z ustanovení § 65 poriadku BHO, ani z ustanovení kódexu PCGK, čo je v rozpore s tým, čo uviedol sťažovateľ.

(362) V § 65 poriadku BHO ([119]) sa stanovujú pravidlá týkajúce sa nadobúdania podielov v súkromných spoločnostiach nemeckým spolkovým štátom, ako napríklad požiadavka na predchádzajúci súhlas príslušného ministra s transakciami, ako je napríklad nadobudnutie alebo predaj podielov v súkromnej spoločnosti, transakciami zahŕňajúcimi zmeny nominálneho kapitálu alebo predmetu činnosti spoločnosti alebo transakciami zahŕňajúcimi zmenu kontroly. V § 65 ods. 1 bode 3 poriadku BHO sa stanovuje, že spolková krajina musí mať primeraný vplyv v dozorných radách alebo v rovnocennom dozornom orgáne. V § 65 ods. 6 sa stanovuje, že príslušné spolkové ministerstvo má využiť svoj vplyv na to, aby členovia dozorných orgánov podniku, ktorí boli zvolení alebo delegovaní na príkaz federácie, pri svojej činnosti zohľadňovali aj osobitné záujmy spolkovej krajiny. Ustanoveniami § 65 poriadku BHO sa preto vytvárajú povinnosti všeobecnej povahy a vzťahujú sa len na určité strategické rozhodnutia týkajúce sa podielov štátu. Nestanovujú sa v nich žiadne pravidlá, podľa ktorých by sa vyžadovala účasť štátu na prijímaní alebo stanovení podmienok vnútroskupinových dohôd a úverov.

(363) Kódex PCGK obsahuje ukazovatele týkajúce sa zodpovedného riadenia spoločností, v ktorých má nemecký štát niekoľko podielov, ktoré nie sú záväzné a sú všeobecné (poznámka pod čiarou č. 47). Ak počas vyšetrovania neboli k dispozícii žiadne náznaky, a už vôbec nie dôkazy o tom, že údaje uvedené v kódexe PCGK boli zneužité alebo sa stali pre spoločnosť DB Cargo alebo DB AG záväznými v súvislosti s opatreniami 2 a 3, ktoré sú predmetom vyšetrovania, v dôsledku konania alebo vplyvu úradníkov, útvarov alebo verejných subjektov, nemôžu slúžiť ako ukazovateľ pripísateľnosti týchto opatrení 2 a 3.

(364) Komisia dospela k záveru, že dôkazy zhromaždené v priebehu formálneho vyšetrovania nepodporujú predbežné náznaky uvedené v rozhodnutí o začatí konania, ani nedokazujú, že opatrenia 2 a 3 možno pripísať nemeckému štátu na účely uplatňovania článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(365) Vzhľadom na kumulatívnu povahu podmienok existencie štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ Komisia dospela k záveru, že opatrenia 2 a 3 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle uvedeného ustanovenia.

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

5.1.2.3. Čiastočné pokrytie odmeňovania štátnych zamestnancov zamestnaných v spoločnosti DB Cargo z fondu BEV („opatrenie 4“)

(366) Ako vysvetlilo Nemecko, pokrytie sociálnych nákladov z fondu BEV sa týka všetkých pracovníkov železníc pridelených spoločnosti DB AG, a nie len pracovníkov pridelených v rámci skupiny DB AG spoločnosti DB Cargo.

(367) Systém prideľovania je povinný ([120]). O subjekte, ktorý znáša náklady na osobitné postavenie štátnych zamestnancov, ktorí sú pridelení k zamestnancom spoločnosti DB AG, ako aj o ďalších funkciách systému prideľovania, rozhodujú zákonné ustanovenia („Gesetz“) – DBGrG –, a nie samostatné rozhodnutia fondu BEV, spoločnosti DB AG alebo DB Cargo (odôvodnenie 78) ([121]). Opatrenie 4 je preto pripísateľné štátu.

5.1.3. *Selektívna výhoda*

(368) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nemohol získať za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu ([122]). Relevantný je len vplyv opatrenia na podnik, nie dôvod ani cieľ zásahu štátu ([123]). Výhoda existuje vždy, keď sa finančná situácia podniku zlepší v dôsledku zásahu štátu za podmienok, ktoré sa líšia od bežných trhových podmienok. Pri posúdení výhody sa porovná finančná situácia podniku po prijatí opatrenia s jeho finančnou situáciou v prípade, že by sa opatrenie neprijalo ([124]). V uvedenom zmysle Komisia pripomína, že pojem „zásahy štátu“ nezahŕňa len pozitívne opatrenia štátu, ale vzťahuje sa aj na situáciu, keď orgány neprijímajú opatrenia za určitých okolností ([125]).

(369) Komisia posúdi existenciu selektívnej výhody len v prípade opatrení, ktoré považuje za pripísateľné štátu, t. j. opatrenia 1 a opatrenia 4.

5.1.3.1. Náhrada ročných strát spoločnosti DB Cargo podľa dohody o prevode ziskov a strát („opatrenie 1“)

(370) Komisia konštatuje, že Nemecko tvrdí, že i) uzavretie dohody o prevode ziskov a strát je v súlade so zásadou obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve; ii) nevypovedanie dohody o prevode ziskov a strát, a teda pokračujúce ročné prevody strát spoločnosti DB Cargo na spoločnosť DB AG, nepredstavujú opatrenie štátneho zásahu, keďže nepredstavujú prijatie opatrenia, a teda ani „naozaj vykonané opatrenie“ a iii) v každom prípade nevypovedanie zmluvy a pokračujúci prevod strát je v súlade so zásadou obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, takže spoločnosť DB Cargo nezískala žiadnu výhodu, a preto opatrenie nepredstavuje štátnu pomoc (pozri odôvodnenia 110 až 130).

(371) Komisia preskúma, či je zásada obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve uplatniteľná na uzavretie dohody o prevode ziskov a strát, ako aj na nevypovedanie dohody o prevode ziskov a strát, a na následný prenos strát. Ak Komisia určí, že kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nie je uplatniteľné, nemôže ho uplatniť.

([120]) V § 12 ods. 2 zákona DBGrG sa stanovuje, že štátni zamestnanci sú pridelení [„*sind (...)zugewiesen*“] spoločnosti DB AG.
([121]) Rozsudok Súdneho dvora z 19. decembra 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, bod 34.
([122]) Rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, SFEI a iní, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999, Španielsko/Komisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.
([123]) Rozsudok Súdneho dvora z 2. júla 1974, Taliansko/Komisia, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.
([124]) Tamže.
([125]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 67 a citovaná judikatúra.

(372) Komisia pripomína, že Súdny dvor dospel k záveru, že uplatniteľnosť kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve závisí v konečnom dôsledku od toho, či štát prizná podniku hospodársku výhodu ako hospodársky subjekt, a nie ako orgán verejnej moci ([126]). Zásahy štátu, ktorých cieľom je splniť povinnosti, ktoré mu prináležia ako orgánu verejnej moci, totiž nemožno porovnať so zásahmi súkromného investora v trhovej ekonomike ([127]).

(373) Komisia nespochybňuje uplatniteľnosť zásady obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve na uzavretie dohody o prevode ziskov a strát a na jej nevypovedanie a následné prevody strát podľa dohody o prevode ziskov a strát. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že samotná dohoda o prevode ziskov a strát predstavuje nástroj, ktorý podlieha *Aktiengesetz*, a nie verejnému právu (pozri poznámku pod čiarou č. 15). Okrem toho dohody o prevode ziskov a strát predstavujú nástroje, ktoré môžu využívať a zrejme aj využívajú iné skupiny spoločností, najmä spoločnosti zastúpené v nemeckom akciovom indexe (pozri odôvodnenie 111). Komisia konštatuje, že Nemecko nespochybňuje, že pred uzavretím dohôd o prevode ziskov a strát neboli vykonané analýzy ziskovosti *ex ante* (pozri odôvodnenie 121). Komisia zároveň konštatuje existenciu ekonomických analýz vo forme ročných strednodobých plánov, ktoré predstavujú základ pre strategické rozhodnutia spoločnosti DB AG (pozri odôvodnenie 54). Pokračovanie ročného prevodu strát je potrebné vnímať v rámci dohody o prevode ziskov a strát. Komisia preto dospieva k záveru, že zásada obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je uplatniteľná na uzavretie dohody o prevode ziskov a strát, ako aj na nevypovedanie dohody o prevode ziskov a strát, dôsledkom čoho je pokračujúci prevod strát spoločnosti DB Cargo na spoločnosť DB AG.

(374) Pokiaľ ide o tvrdenie Nemecka, že nevypovedanie dohody o prevode ziskov a strát, a teda prevod strát spoločnosti DB, Cargo nepredstavuje naozaj vykonané opatrenie (pozri odôvodnenie 114), a preto nie je možné posúdiť selektívnu výhodu pri prevode strát, Komisia nenachádza pre toto tvrdenie žiadny právny základ. Naopak, nepodniknutie krokov, prípadne postupné ukončenie čoraz viac ekonomicky nevýhodnejšieho právneho vzťahu, treba považovať za voľbu, aj keď realizovanú automaticky, či už zo strany trhového investora, alebo zo strany orgánu verejnej moci, prípadne rovnako zo strany verejného podniku. Ide najmä o to, že po uplynutí pôvodného obdobia platnosti dohody mohla každý rok každá strana buď prijať automatické predĺženie dohody na ďalší rok, alebo dohodu vypovedať. Sú to konkrétne rozhodnutia, ktoré strany dohody o prevode ziskov a strát prijímajú každý rok. Právna forma týchto rozhodnutí, t. j. skutočnosť, že pokračovanie dohody o prevode ziskov a strát bolo navrhnuté skôr ako automatické, a nie ako vyžadujúce formálnu zmenu, nemôže mať na toto posúdenie vplyv. Z ustálenej judikatúry totiž vyplýva, že presná forma opatrenia je nepodstatná pri určovaní toho, či opatrenie poskytuje podniku hospodársku výhodu. Pojem pomoc nezahŕňa len pozitívne plnenia, ale aj zásahy, ktoré rôznymi formami znižujú náklady obvykle zaťažujúce rozpočet podniku a hoci nie sú dotáciami v úzkom zmysle slova, majú rovnakú povahu a rovnaké účinky ([128]). Rovnako je z judikatúry zrejmé, že neprijatie opatrení možno považovať za zásah, ktorý vedie k získaniu výhody, v prípadoch, keď by súkromný subjekt v situácii čo najbližšej situácii štátu a konajúci za normálnych trhových podmienok prijal opatrenia. Príkladom takýchto situácií je pokračujúci odklad splátok pri neplatení dlhu ([129]) alebo používanie verejného majetku bez platenia príslušného nájomného ([130]). Komisia pripomína, že zavedenie dohody o prevode ziskov a strát znamená zavedenie automatizmu, ktorý by mal nahradiť nutnosť každoročne rozhodovať o tom, či sa straty alebo zisky majú previesť na materskú spoločnosť. Takýto automatizmus však nevylučuje, že transakcie, t. j. prevod strát/ziskov, sa môžu stať nevýhodnými pre jednu zmluvnú stranu, inak by nebolo potrebné ustanovenie o nepodmienenom vypovedaní zmluvy. Obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by v skutočnosti posúdil, či by bolo výhodné zachovať dohodu, a ak nie, dohodu, ktorá by sa stala nevýhodnou, by vypovedal. Komisia preto zastáva názor, že je potrebné posúdiť aj ekonomické odôvodnenie prevodov strát za obdobia, v ktorých mohla ktorákoľvek zo strán vypovedať dohodu o prevode ziskov a strát.

([126]) V súvislosti s investíciami pozri rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 79 – 82 a 87.

([127]) Rozsudok Všeobecného súdu z 15. decembra 2009 EDF/Komisia, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, bod 228.

([128]) Pozri napr. rozsudok Súdneho dvora z 3. apríla 2014, Francúzsko/Komisia, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, bod 94, a citovanú judikatúru.

([129]) Pozri napr. rozsudok Všeobecného súdu z 13. septembra 2010, Grécko a i./Komisia, spojené veci T-415/05, T-416/05 a T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, body 377 až 393, rozsudok Súdneho dvora z 12. októbra 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, body 19 a 20.

([130]) Pozri rozsudok Súdu prvého stupňa zo 7. septembra 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisia, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, body 28, 49 a 65 (potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 26. septembra 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisia, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Vzhľadom na to, že sa uplatňuje kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, Komisia teraz posúdi, či uzavretie dohody o prevode ziskov a strát v roku 2012 a prevod strát v rámci dohody o prevode ziskov a strát poskytuje spoločnosti DB Cargo hospodársku výhodu, t. j. výhodu, ktorú by spoločnosť DB Cargo nemohla získať za trhových podmienok. Musí preto určiť, či „[...] by súkromný investor porovnateľnej veľkosti pôsobiaci v normálnych podmienkach trhového hospodárstva mohol mať záujem uskutočniť za podobných podmienok predmetnú investíciu“ ([131]). V tejto súvislosti Komisia náležite zohľadní skutočnosť, že spoločnosť DB AG je existujúcim akcionárom spoločnosti DB Cargo, a nie novým investorom.

(376) Pri uplatňovaní kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sú relevantné len výhody a povinnosti spojené s úlohou štátu ako hospodárskeho subjektu. Členské štáty by mali tieto výhody a povinnosti hodnotiť na základe informácií dostupných v čase zásahu (t. j. *ex ante*), pričom by sa mali opierať o ekonomické hodnotenia porovnateľné s hodnoteniami, ktoré by za podobných okolností vykonal racionálny súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. V tomto prípade Nemecko poskytlo Komisii značné množstvo hospodárskych a finančných údajov, ktoré sa zhromažďovali a skúmali v pravidelných intervaloch a ktoré objasňujú očakávania ziskovosti, ktoré spoločnosť DB AG mohla skúmať počas obdobia uplatňovania dohody o prevode ziskov a strát.

(377) Jedným z prístupov k overovaniu dodržiavania zásady obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je vychádzanie zo všeobecne uznávaných, štandardných metodík posúdenia. Táto metodika musí vychádzať z dostupných objektívnych, overiteľných a spoľahlivých údajov, ktoré by mali byť dostatočne podrobné a mali by odzrkadľovať hospodársku situáciu v čase rozhodovania o transakcii s ohľadom na úroveň rizika a budúcich očakávaní. Všeobecne uznávanou štandardnou metodikou hodnotenia investičného rozhodnutia je posúdenie investície z hľadiska jej čistej súčasnej hodnoty (NPV).

(378) Na odhad hodnoty vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo Komisia diskontovala čistý zisk odhadnutý na základe prevádzkového príjmu po úroku, prípadne EBT, ak je k dispozícii, ktorý sa uvádza v strednodobých plánoch, a to za päťročné obdobie, na ktoré sa vzťahuje príslušný strednodobý plán (pozri tabuľku 5), ako aj konečnú hodnotu, pričom ako diskontnú sadzbu použila náklady na vlastný kapitál pred zdanením uvedené vo výročných správach skupiny DB pre obchodný segment nákladnej dopravy a logistiky. Komisia použila na výpočet konečnej hodnoty rastový prístup Gordona Shapira.

(379) Podľa rastovej metódy Gordona Shapira je konečná hodnota spoločnosti čistou súčasnou hodnotou ziskov, ktoré bude spoločnosť trvalo dosahovať. Na výpočet čistej súčasnej hodnoty sú potrebné tieto predpoklady: i) zisky budú rásť určitou trvalou mierou rastu („g“), počnúc ziskom v poslednom roku podnikateľského plánu a ii) diskontná sadzba je buď náklady na vlastný kapitál, alebo WACC, v závislosti od typu zisku, ktorý sa vzťahuje na vlastníkov vlastného kapitálu alebo širšie na podnik. Metóda rastu podľa Gordona Shapira znamená, že čím vyššia je trvalá miera rastu, tým vyšší je normalizovaný voľný peňažný tok, a čím nižšia je diskontná sadzba, tým vyššia bude konečná hodnota. Komisia použila 2,0 % mieru trvalého rastu, ako sa uvádza v druhej správe E.CA (pozri tabuľku 9). Komisia používa rovnakú mieru ako v druhej správe E.CA, keďže táto miera je konzervatívnym predpokladom aj vzhľadom na iné interné dokumenty spoločnosti DB Cargo, v ktorých sa uvádza nižšia miera rastu (v tejto súvislosti Komisia berie na vedomie preskúšanie na zníženie hodnoty v strednodobom pláne z roku 2015, v ktorom sa používa trvalá miera rastu 1,0 %).

(380) Komisia posúdi súlad dohody o prevode ziskov a strát s trhom v rôznych časových obdobiach. Ide o tieto časové body: i) rok 2012, rok podpísania dohody o prevode ziskov a strát; ii) rok 2016, rok, v ktorom sa skončilo obdobie bez vypovedania dohody, ako aj iii) rok 2020, po tom, ako už boli vykonané ďalšie opatrenia na riešenie nepretržitého vytvárania strát spoločnosťou DB Cargo, t. j. zadaním vypracovania štúdie o jednotlivých vozňoch, zavedením programu „Starke Cargo“ a výmenou riadiaceho tímu (pozri odôvodnenia 61 a 66).

([131]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 29; rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, body 18 a 19; rozsudok Všeobecného súdu z 30. apríla 1998, Cityflyer Express/Komisia, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51. Pozri aj oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 74.

(381) Pokiaľ ide o databázu na výpočet čistej súčasnej hodnoty, Komisia vychádza z ročných strednodobých plánov dostupných v príslušnom čase. Vzhľadom na objem a povahu informácií obsiahnutých v strednodobých plánoch (pozri odôvodnenia 55 a 58) sa Komisia domnieva, že strednodobé plány boli dostatočne podrobné, aby spoločnosť DB AG mohla prijať rozhodnutia týkajúce sa dohody o prevode ziskov a strát. Ako je v prípade podobných organizácií bežnou praxou, strednodobé plány boli pripravené *ex ante* na základe údajov dostupných v príslušnom čase a získaných z interných zdrojov údajov spoločnosti DB Group a externých spoľahlivých zdrojov údajov (pozri odôvodnenie 55).

5.1.3.1.1. Podpísanie dohody o prevode ziskov a strát v roku 2012

(382) Na základe metodiky opísanej v odôvodneniach 378 a 379 Komisia odhadla hodnotu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo z hľadiska čistej súčasnej hodnoty na približne 2 763 miliónov EUR na základe strednodobého plánu z roku 2011 (na roky 2012 – 2016) a približne 2 973 miliónov EUR na základe strednodobého plánu z roku 2012 (na roky 2013 – 2017). Komisia konštatuje, že každý strednodobý plán obsahuje nielen plánovacie obdobie (napríklad 2012 – 2016 v prípade strednodobého plánu z roku 2011), ale aj odhad na rok, v ktorom sa plán vypracúva, a skutočné výsledky za predchádzajúci rok (v prípade strednodobého plánu z roku 2011 odhad na rok 2011 a skutočné výsledky za rok 2010).

(383) Komisia okrem toho konštatuje, že hoci spoločnosť DB Cargo dosiahla v rokoch pred podpísaním dohody o prevode ziskov a strát v roku 2012 stratu 148 miliónov EUR v roku 2010 a 100 miliónov EUR v roku 2011, podľa výročnej správy spoločnosti DB Cargo za rok 2011 dosiahla spoločnosť DB Cargo v rokoch 2006 až 2008 zisk viac ako 500 miliónov EUR (pozri odôvodnenie 117). Okrem toho sa podľa výročných správ spoločnosti DB Cargo zisky dosiahli, a teda previedli, aj v rokoch 2001 až 2004 ([132]). Ako vyplýva z tabuľky 5, v oboch strednodobých plánoch sa predpokladalo, že spoločnosť DB Cargo dosiahne svoj cieľ výkonnosti (z hľadiska rozpätia EBIT) aspoň na konci plánovacieho obdobia.

(384) V tomto ohľade mohlo existovať legitímne očakávanie, že spoločnosť DB Cargo bude dosahovať zisky, a vzhľadom na kladnú čistú súčasnú hodnotu výnosov na základe strednodobých plánov v danom období Komisia dospela k záveru, že podpísanie dohody o prevode ziskov a strát v roku 2012 neposkytlo spoločnosti DB Cargo hospodársku výhodu.

5.1.3.1.2. Obdobie do konca roka 2016

(385) Ďalším časovým bodom, pre ktorý Komisia posudzovala súlad krytia strát podľa dohody o prevode ziskov a strát s trhom, je koniec pôvodného päťročného trvania. Je to preto, že počas tohto počiatočného trvania mohla byť dohoda o prevode ziskov a strát vypovedaná len zo závažných dôvodov. Uplynutie tohto počiatočného obdobia trvania je prvým bodom v čase, keď ktorákoľvek zo strán mohla dohodu o prevode ziskov a strát vypovedať. Komisia konštatuje, že v dohode sa ako dôležitý dôvod na vypovedanie dohody uvádza strata väčšiny hlasovacích práv v spoločnosti DB Cargo (pozri odôvodnenie 48). To sa nestalo, ako to opísalo aj Nemecko (pozri odôvodnenie 50), preto sa tento dôležitý dôvod počas počiatočného päťročného obdobia neuplatnil. Okrem toho Komisia takisto konštatuje, že podľa § 297 zákona AktG dôležitý dôvod existuje najmä vtedy, ak je nepravdepodobné, že druhá zmluvná strana bude schopná splniť svoje záväzky vyplývajúce z dohody ([133]). V dohode o prevode ziskov a strát sa stanovuje, že spoločnosť DB Cargo musí previesť zisky a spoločnosť DB ML (a neskôr spoločnosť DB AG) musí prevziať straty. Keďže došlo k prevodu strát, žiadna strana si nesplnila svoje záväzky.

(386) Komisia okrem toho berie na vedomie informácie, ktoré poskytlo Nemecko v súvislosti s usmerneniami pre daň z príjmov právnických osôb. Zatiaľ čo v odseku 6 oddielu R14.5 usmernení pre daň z príjmov právnických osôb sa vynecháva otázka, či by nepretržité straty boli dôležitým dôvodom na vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát počas počiatočného päťročného obdobia, Komisia bod 4 odsek 5 oddielu R14.5 chápe tak, že skutočnosť, že dcérska spoločnosť neustále generuje straty, nepredstavuje dôvod, ktorý by bol prekážkou vykonávania dohody o prevode ziskov a strát ([134]). Preto sa Komisia domnieva, že ani v tomto ohľade neexistoval žiadny dôležitý dôvod na vypovedanie. Preto podľa názoru Komisie neexistovali žiadne dôležité dôvody, ktoré by odôvodňovali predčasné vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát.

([132]) *Zdroj:* https://ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (online stav k 15. novembru 2024).

([133]) Pôvodné znenie: „*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]) Pôvodné znenie: „*Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B.* [...] *die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet.*“

(387) Okrem toho, aj keby jedna zo strán mohla dohodu vypovedať zo závažných dôvodov, je otázne, či by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve vypovedal dohodu o prevode ziskov a strát počas jej pôvodného trvania. Okrem rizika nezákonnosti takéhoto vypovedania by vypovedanie dohody o prevode ziskov a strát znamenalo pre kontrolujúcu materskú spoločnosť aj vzdanie sa určitých výhod dohody o prevode ziskov a strát, t. j. daňových výhod vyplývajúcich z daňovej jednotky a priamej kontroly nad riadením dcérskej spoločnosti, oproti neistým výhodám vyplývajúcim z vyhnutia sa prevodu potenciálnych strát v budúcnosti. Je otázne, či by tak materská spoločnosť urobila krátko po podpise dohody o prevode ziskov a strát. To platí o to viac, že počas počiatočného trvania vykazovali všetky strednodobé plány, a teda aj základ pre strategické rozhodnutia, pre spoločnosť DB Cargo kladnú hodnotu (pozri odôvodnenie 391).

(388) Na základe metodiky opísanej v odôvodneniach 378 a 379 Komisia odhadla hodnotu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo z hľadiska čistej súčasnej hodnoty na približne 1 000 miliónov EUR na základe strednodobého plánu z roku 2015 (na roky 2016 – 2020) a približne 2 185 miliónov EUR na základe strednodobého plánu z roku 2016 (na roky 2017 – 2021).

(389) Rovnako ako v prípade strednodobých plánov z rokov 2011 a 2012 sa aj v prípade spoločnosti DB Cargo očakávalo, že v poslednom roku plánovacieho obdobia dosiahne aspoň cieľ týkajúci sa rozpätia EBIT. Okrem toho sa očakávalo, že ukazovateľ ROCE, s výhradou, že v strednodobom pláne z roku 2016 sa ROCE uvádza len pre skupinu DB Cargo, nebude výrazne nižší ako cieľová hodnota ROCE s pozitívnym vývojom počas plánovacieho obdobia.

(390) Komisia síce konštatuje, že, ako vyplýva z tabuľky 4, spoločnosť DB Cargo dosiahla v počiatočnom päťročnom období v porovnaní s predchádzajúcou prognózou slabšie výsledky, keďže vykazovala výlučne straty, nemá však k dispozícii žiadne dôkazy, ktoré by preukazovali, že základné predpoklady strednodobých plánov z roku 2015 alebo 2016 boli zjavne nesprávne. Okrem toho sa v strednodobom pláne z roku 2015 zaviedli opatrenia na reformu spoločnosti DB Cargo v rámci programu „Zukunft Bahn“.

(391) Hoci Komisia posudzuje súlad s trhom v strategických časových bodoch, t. j. i) pri podpise dohody o prevode ziskov a strát; ii) na konci počiatočného päťročného trvania dohody o prevode ziskov a strát a iii) po štúdii o jednotlivých vozňoch, výmene vedenia spoločnosti DB Cargo a zavedení programu „Starke Cargo“, odhadla hodnotu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo aj na základe strednodobých plánov na ďalšie roky. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že na základe strednodobých plánov z rokov 2013 a 2014 by čistá súčasná hodnota predstavovala 2 075 miliónov EUR, resp. 5 555 miliónov EUR.

(392) Komisia preto dospieva k záveru, že krytie strát podľa dohody o prevode ziskov a strát s účinnosťou od konca roka 2016, t. j. po uplynutí jej pôvodnej platnosti, neposkytlo spoločnosti DB Cargo hospodársku výhodu.

5.1.3.1.3. Obdobie od roku 2020

(393) A napokon Komisia posúdila, či spoločnosť DB AG konala tak, ako by konal súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, keď uhrádzala straty po tom, ako už boli vykonané ďalšie opatrenia na riešenie nepretržitého vytvárania strát spoločnosťou DB Cargo, t. j. bolo zadané vypracovanie štúdie o jednotlivých vozňoch, zavedený program „Starke Cargo“ a došlo k zmene zloženia riadiaceho tímu (pozri odôvodnenia 61 a 66). Komisia preto posúdila súlad s trhom na základe strednodobého plánu z roku 2020.

(394) Komisia posúdila hodnotu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo podľa metodiky opísanej v odôvodneniach 378 a 379 a na základe údajov uvedených v strednodobých plánoch z rokov 2020 a 2021. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že čistá súčasná hodnota vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo vyplývajúca zo strednodobého plánu z roku 2020 a vypočítaná podľa metodiky použitej Komisiou je záporná, približne −441 miliónov EUR. To však platí bez zohľadnenia potenciálnej daňovej výhody (pozri odôvodnenie 43). Komisia použila konzervatívny prístup k odhadu daňovej ochrany pomocou daňovej sadzby vo výške 30,5 % ([135]) uvedenej vo výročných správach skupiny DB za roky 2020 a 2021 ([136]), pričom na základe strednodobého plánu z roku 2020 (na roky 2021 – 2025) odhadla hodnotu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo z hľadiska čistej súčasnej hodnoty približne na −259 miliónov EUR ([137]). To znamená, že investorovi by vznikli straty z investície do spoločnosti na základe obchodných prognóz zahrnutých v strednodobých plánoch. Komisia v tejto súvislosti konštatuje, že pandémia COVID-19 ešte zvýšila rozsah strát spoločnosti DB Cargo. Škody spôsobené pandémiou COVID-19 však nie sú jediným zdrojom strát a Komisia chápe, že strednodobý plán z roku 2020 už zahŕňa protiopatrenia, ktoré by nahradili približne dve tretiny škôd.

(395) Komisia pripomína, že, ako sa uvádza v odôvodnení 66, vzhľadom na rastúce straty (pozri tabuľku 4) spoločnosť DB AG v roku 2020 ustanovila nové vedenie spoločnosti DB Cargo, ako aj program na obnovenie životaschopnosti spoločnosti, ktorý bol už zahrnutý do strednodobého plánu z roku 2019 („Starke Schiene“, resp. týkajúci sa spoločnosti DB Cargo: „Starke Cargo“). To znamená, že akcionár spoločnosti DB Cargo už podnikol rôzne kroky (a nie prvýkrát, keďže predtým sa začali iné programy, napríklad „Zukunft Bahn“) na zvrat v spoločnosti DB Cargo, hoci neúspešne. Materská spoločnosť teda mohla očakávať zlepšenie finančnej situácie spoločnosti DB Cargo alebo, vzhľadom na negatívny vplyv pandémie COVID-19, aspoň nie jednoznačné zhoršenie súčasného stavu. Napriek všetkým predchádzajúcim opatreniam sa však hodnota spoločnosti DB Cargo zhoršila a v strednodobom pláne z roku 2020 sa dostala do záporných hodnôt. Zo strednodobého plánu z roku 2020 je takisto zrejmé, že program „Starke Cargo“, ktorý bol stratégiou založenou na raste objemu, už nebol dosiahnuteľný, keďže objemy prognózované v strednodobom pláne z roku 2020 zostali počas celého plánovacieho obdobia nižšie ako objemy prognózované v strednodobom pláne z roku 2019, ktorým sa zaviedol program „Starke Cargo“.

(396) Komisia konštatuje, že strednodobé plány spoločnosti DB Cargo vypracované od roku 2015 zahŕňajú identifikáciu ďalších rizík a príležitostí s pravdepodobnosťou výskytu nad 40 %; tieto riziká nie sú zahrnuté v základnom scenári, ale napriek tomu sú identifikované vzhľadom na pravdepodobnosť ich výskytu. Strednodobý plán z roku 2020 takéto dodatočné možnosti neobsahoval. Identifikovali sa v ňom však ďalšie riziká (pozri odôvodnenie 58). Tieto riziká boli významné, pretože by znamenali kumulovaný negatívny vplyv na EBIT skupiny DB Cargo v plánovacom období vo výške −417 miliónov EUR (pozri obrázok 3), čo znamená, že keby sa tieto identifikované riziká zhmotnili, negatívny EBIT predpokladaný na toto obdobie by sa zvýšil približne o 65 %. To znamená, že bolo rozumné predpokladať, že akékoľvek odchýlky od plánu budú negatívne, a nie pozitívne. Z toho vyplýva riziko, že spoločnosť DB Cargo bude opäť dosahovať slabšie výsledky napriek tomu, že sa už predpokladá, že bude generovať záporný výnos pre akcionára. Starostlivý akcionár by zohľadnil aj toto riziko nedostatočnej výkonnosti.

(397) Okrem toho bolo v roku 2019 zadané vypracovanie štúdie s cieľom nájsť riešenia na odstránenie nedostatkov segmentu jednotlivých vozňov, ktorý bol nielen štrukturálne stratový, ale v skutočnosti najviac prispieval k ročným stratám spoločnosti DB Cargo (pozri tabuľku 6) (pozri odôvodnenie 61). Táto štúdia bola datovaná do októbra 2019 a v obmedzenom rozsahu zmenená v januári 2020. Preto bola k dispozícii ako zdroj informácií pre rozhodnutia, ktoré sa mali prijať pre segment jednotlivých vozňov. Komisia v súvislosti so zisteniami zo štúdie o jednotlivých vozňoch konštatuje, že štyri zo šiestich kritérií použitých na posúdenie potenciálnych strategických

([135]) Komisia na diskontovanie daňového zvýhodnenia používa WACC skupiny DB pred zdanením, ako sa uvádza vo výročných správach strednodobého plánu z konkrétneho roku. Ide o konzervatívny predpoklad, keďže náklady na vlastný kapitál skupiny DB sú nižšie ako náklady na vlastný kapitál jej obchodného segmentu nákladnej dopravy a logistiky.

([136]) V tejto súvislosti Komisia pripomína, že v druhej správe E.CA sa pri stratách používa daňová sadzba 15 %, keďže sa v nej predpokladá, že 50 % možno uznať ako prenos strát do budúcich období pri daňovej sadzbe 30 %, a 12 % pre kladné výsledky v dôsledku prenosu strát do budúcich období (pozri odôvodnenie 126).

([137]) Komisia takisto konštatuje, že záporná čistá súčasná hodnota nie je obmedzená len na strednodobý plán z roku 2020, ale na základe strednodobého plánu na rok 2021 (na roky 2022 – 2026) by čistá súčasná hodnota bola takisto záporná, približne −166 miliónov EUR.

možností sa týkali kritérií verejnej politiky ([138]). Komisia sa domnieva, že súkromný akcionár by pri svojej analýze nezohľadnil ani prínosy pre národné hospodárstvo, ani ekologické prínosy ako rozhodujúce kritériá. Podobne nie je hľadiskom, ktoré by bolo relevantné pre súkromného akcionára, osobitná zodpovednosť za udržanie zamestnancov spoločnosti DB Cargo ako štátnej spoločnosti. Okrem toho sa zdá, že pre štát je takisto relevantnejší vplyv, ktorý by vybratá možnosť mala na (vnútroštátny a európsky) železničný systém, pretože sa týka infraštruktúry, ale aj rozdelenia podľa druhov dopravy (napríklad pozitívne sa hodnotí zvýšenie podielu železničnej dopravy). Zdá sa však, že zahŕňa aj určité aspekty dôležité pre súkromného akcionára, ako je vplyv na iné segmenty, t. j. na ucelené vlaky a kombinovanú dopravu. Súkromný investor by zohľadnil len dve kritériá, t. j. strategické postavenie spoločnosti DB Cargo a finančné prostriedky spoločnosti DB Cargo (pozri odôvodnenie 64). Dôležitejším z týchto dvoch kritérií je vplyv na financie spoločnosti DB Cargo, pretože to je v konečnom dôsledku základným predpokladom vytvorenia hodnoty pre akcionára. V tomto ohľade, ako je uvedené na obrázku 4, by možnosťou s najpozitívnejším vplyvom na financie spoločnosti DB Cargo bolo zmenšenie obchodného segmentu jednotlivých vozňov.

(398) Zvolila sa však iná stratégia. Bola to stratégia, ktorá síce už zahŕňala príjmy zo štátnej podpory segmentu jednotlivých vozňov (pozri odôvodnenie 68), ale aj tak by viedla k tomu, že tento segment by zostal trvalo stratový na prevádzkovej úrovni (t. j. EBIT), ako je znázornené na obrázku 5 (v strednodobom pláne z roku 2021 bol tento údaj upravený tak, aby segment jednotlivých vozňov začal generovať kladný EBIT v roku 2026, avšak na základe významnej a nepretržitej finančnej štátnej podpory, pozri obrázok 7).

(399) Komisia rozumie tvrdeniam, že táto voľba čiastočne vychádzala z potreby nenarušiť sieťové prepojenia (pozri odôvodnenie 66), a tým predísť negatívnym dôsledkom na sieť (a teda zvýšeným nákladom), čo sa javí ako legitímna obava. Komisia takisto konštatuje, že v súčasnom reštrukturalizačnom pláne, ktorý však nasleduje po udalostiach z roku 2021, sa predpokladajú práve zmeny prevádzkového systému rušiace vzájomné prepojenia medzi obchodnými segmentmi (pozri odôvodnenie 262), ak je to potrebné, čo by mohlo spochybniť opodstatnenosť toho, že sa skôr nerozhodlo pre scenár zamerania.

(400) Okrem toho sa zdá, že plán nezahŕňa len pomoc vyplývajúcu zo schémy týkajúcej sa *„Anlagenpreisförderung“* (podpora zloženia vlakových súprav), ale aj dodatočnú pomoc pre segment jednotlivých vozňov, keďže suma 246 miliónov EUR uvedená na obrázku 6 presahuje celý rozpočet tejto schémy vo výške 200 miliónov EUR (pozri odôvodnenie 67). Dodatočná pomoc sa poskytla až v roku 2024 (pozri poznámku pod čiarou č. 74), a preto je opodstatnenosť zahrnutia takýchto zdrojov príjmov do plánovania veľmi otázna.

(401) Komisia posúdila čistú súčasnú hodnotu aj na základe strednodobých plánov medzi koncom pôvodného trvania dohody o prevode ziskov a strát a rokom 2020, t. j. strednodobých plánov z rokov 2017 až 2019. Komisia konštatuje, že čistá súčasná hodnota vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo by na základe strednodobých plánov z rokov 2017 a 2018 bola kladná, a to približne 1 888 miliónov EUR v roku 2017 a približne 1 883 miliónov EUR v roku 2018. Čistá súčasná hodnota na základe strednodobého plánu z roku 2019 však nie je jednoznačná. Na základe metodiky opísanej v odôvodneniach 378 a 379 by bola čistá súčasná hodnota investície záporná, približne −108 miliónov EUR. Ako sa však uvádza v odôvodnení 407, na základe mierne odlišnej metodiky by bol vlastný kapitál spoločnosti DB Cargo ako čistá súčasná hodnota mierne kladný na úrovni približne 34 miliónov EUR. Posúdenie založené na strednodobom pláne z roku 2019 je teda nepresvedčivé, takže Komisia nemôže potvrdiť, že už vzhľadom na tento strednodobý plán by rozumný súkromný akcionár vypovedal dohodu o prevode ziskov a strát. Tento strednodobý plán však už vykazuje negatívny trend.

(402) Na základe uvedených dôvodov a v kontexte neustále sa zvyšujúcich strát spoločnosti DB Cargo, ako aj skutočnosti, že už boli zavedené iné opatrenia, ako bola napríklad zmena vo vedení a v obchodnej stratégii, by obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve vypovedal dohodu o prevode ziskov a strát, aby ukončil negatívny vplyv prenesených strát na materskú spoločnosť a takisto ako prostriedok na ďalšie disciplinovanie spoločnosti tým, že by ju prinútil hľadať iné zdroje financovania ([139]).

([138]) Konkrétne ide o kritériá s číslami 1, 2, 5 a 6, t. j.: 1. prínosy pre národné hospodárstvo (vplyv na Nemecko ako priemyselnú oblasť); 2. ekologické prínosy (vplyv na udržateľnosť nákladnej dopravy v Nemecku); 5. vplyv na zamestnancov spoločnosti DB Cargo s prihliadnutím na „osobitnú zodpovednosť“ za zamestnancov štátneho podniku a 6. vplyv na domáci a európsky železničný systém.

([139]) Nemecko síce tvrdí, že kontrolný prvok dohody o prevode ziskov a strát má disciplinujúci účinok (pozri odôvodnenie 113), ale Komisia pochybuje o účinnosti týchto prvkov vzhľadom na to, že spoločnosť DB Cargo trvale nedosahuje výkonnostné ciele a má neustále ročné straty (pozri tabuľku 4).

(403) Vzhľadom na výpovednú lehotu tri mesiace pred koncom fiškálneho roka (pozri odôvodnenie 51), načasovanie vypracovania strednodobých plánov a ich predloženia dozornej rade spoločnosti DB Cargo a spoločnosti DB AG (pozri odôvodnenie 54) by preto rozhodnutie o vypovedaní dohody o prevode ziskov a strát najskôr po príprave strednodobého plánu z roku 2020 nadobudlo účinnosť na konci roka 2021 a straty, ktoré spoločnosť DB Cargo utrpí v roku 2022, by už neboli automaticky kryté.

(404) Pokiaľ ide o prvú správu E.CA a druhú správu E.CA, Komisia konštatuje, že len druhá správa E.CA obsahuje kvantifikáciu ziskovosti (v zmysle čistej súčasnej hodnoty) pre akcionára spoločnosti DB Cargo. Okrem toho boli správy zadané na vypracovanie *ex post* po úhrade strát, takže ide o dôkazy vypracované po tom, ako akcionár prijal rozhodnutie o úhrade predmetných strát.

(405) Komisia konštatuje, že v druhej správe E.CA sa používa mierne odlišná metodika na výpočet čistej súčasnej hodnoty spoločnosti DB Cargo pomocou voľných peňažných tokov smerom do firmy (FCFF), v tomto prípade FCFF pre spoločnosť DB AG. Keďže správa E.CA sa vo svojom kvantitatívnom posúdení nezaoberala obdobím roka 2019 ani nasledujúcim obdobím, Komisia vypočítala čistú súčasnú hodnotu aj na základe FCFF s použitím rovnakých predpokladov týkajúcich sa daňových výhod a diskontnej sadzby (WACC segmentu nákladnej dopravy a logistiky po zdanení) ako v správe E.CA (pozri odôvodnenia 126 a 127).

(406) Ako je zvykom pri určovaní hodnoty vlastného kapitálu pri použití FCFF ako základu pre čistú súčasnú hodnotu, Komisia vypočítala rozdiel medzi konečnou hodnotou podniku a čistým dlhom ako konečnú hodnotu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo ([140]).

(407) Na základe metodiky opísanej v odôvodneniach 405 a 406 by hodnota vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo ako čistá súčasná hodnota v roku 2019 predstavovala približne 34 miliónov EUR, v roku 2020 približne – 1 852 miliónov EUR a v roku 2021 približne – 1 445 miliónov EUR. Aj keby sa pozitívne zohľadnilo vyhnutie sa nákladom na ukončenie segmentu jednotlivých vozňov vo výške približne 1,5 miliardy EUR, ako sa odhadujú v druhej správe E.CA, hodnota vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo by stále zostala záporná. Použitím tejto odlišnej metodiky sa preto nespochybňujú zistenia, že obozretný súkromný investor v trhovom hospodárstve by vypovedal dohodu o prevode ziskov a strát s účinnosťou ku koncu roka 2021.

(408) Pokiaľ ide o tvrdenie Nemecka, že existujúci akcionár koná inak ako nový investor (pozri odôvodnenie 116), Komisia s tým vo všeobecnosti súhlasí. Komisia zohľadňuje aj svoje uvedené stanovisko vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť DB Cargo od roku 2008 nepreviedla spoločnosti DB AG žiadne zisky a vygenerovala výlučne straty, ktoré musela pokryť jej materská spoločnosť (pozri tabuľku 4). Komisia takisto súhlasí s tým, že existujúci akcionár by pri svojom rozhodovaní zohľadnil, že spoločnosť DB Cargo neustále nedosahuje výkonnostné ciele. Komisia konštatuje, že spoločnosť DB AG v tejto súvislosti vynaložila úsilie, ktoré má k dispozícii existujúci akcionár, t. j. zaviedla programy reštrukturalizácie alebo zmenila vedenie spoločnosti DB Cargo, aby sa spoločnosť DB Cargo stala opäť životaschopnou. Môže sa primerane predpokladať, že existujúci akcionár by aj vzhľadom na výhody daňovej jednotky vyvinul takéto úsilie. Nesnažil by sa však donekonečna, najmä pokiaľ by toto úsilie neprinieslo pozitívne výsledky. V tejto súvislosti Komisia pripomína, že už na základe strednodobého plánu z roku 2019 by sa hodnota vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo ako čistá súčasná hodnota pohybovala okolo nuly a napriek všetkému predchádzajúcemu úsiliu sa ďalej zhoršila na zápornú hodnotu so strednodobým plánom z roku 2020. To znamená, že žiadne opatrenie prijaté v minulosti, už od roku 2015 v rámci programu „Zukunft Bahn“, nebolo úspešné. Preto sa môže primerane predpokladať, že rozumný súkromný akcionár by vypovedal dohodu o prevode ziskov a strán, keď by sa hodnota jeho investície aj za predpokladov plánu a bez zohľadnenia skutočných historických výsledkov stala jednoznačne zápornou.

(409) Okrem toho, pokiaľ ide o tvrdenie Nemecka, že Komisia v inom prípade uznala náhradu viacročných strát ako náhradu, ktorá neposkytuje hospodársku výhodu (pozri odôvodnenie 115), Komisia pripomína, že jej posúdenie musí vychádzať výlučne zo skutočností konkrétneho prípadu. Toto tvrdenie je teda irelevantné. Prípad, na ktorý sa Nemecko odvoláva, sa týkal berlínskych letísk Schönefeld, Tegel a Tempelhof. V tomto prípade Komisia v odôvodnení 179 svojho rozhodnutia uviedla, že opatrenia nepredstavujú pomoc, keďže *„[o]d týchto dlhodobých prínosov – úspešného otvorenia a ziskovej prevádzky jediného nového letiska pre aglomeráciu Berlína (plus od očakávaných*

([140]) Komisia konštatuje, že spoločnosť E.CA nevypočítala rozdiel medzi konečnou hodnotou podniku a čistým dlhom, pričom vypočítala výlučne hodnotu podniku DB Cargo, a nie jeho hodnotu vlastného kapitálu.

ziskov z prevádzky letiska Schönefeld po niekoľkých rokoch vykonávania stratégie nízkonákladových dopravcov) – mohla skupina FBS očakávať, že prevýšia straty nahromadené letiskom Schönefeld pred otvorením letiska BER“. V tejto súvislosti sa situácia spoločnosti DB Cargo, v ktorej sa dlhodobo neočakávali žiadne významné zmeny, ako v prípade otvorenia letiska Berlín-Brandenburg (BER), nedá ani v najmenšom porovnať s prípadom, ktorý uviedlo Nemecko.

(410) Komisia preto dospieva k záveru, že po strednodobom pláne z roku 2020 by súkromný investor v trhovom hospodárstve vypovedal dohodu o prevode ziskov a strát s účinnosťou od konca roka 2021. To znamená, že automatické krytie strát v roku 2022 a nasledujúcich rokoch poskytuje hospodársku výhodu spoločnosti DB Cargo, ktorá je spolu so svojimi dcérskymi spoločnosťami, ktorých straty alebo zisky spoločnosť DB Cargo konsoliduje vo svojich podnikových účtoch, príjemcom tejto výhody.

(411) Ako stanovil Súdny dvor, v prípade, že ide o individuálnu pomoc, určenie hospodárskej výhody v zásade umožňuje predpokladať selektivitu opatrenia ([141]). To platí bez ohľadu na to, či sú subjekty na relevantných trhoch v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Keďže táto výhoda sa poskytuje len spoločnosti DB Cargo ako jedinému príjemcovi, hospodárska výhoda je selektívna.

5.1.3.2. Čiastočné pokrytie odmeňovania štátnych zamestnancov zamestnaných v spoločnosti DB Cargo z fondu BEV („opatrenie 4“)

(412) Článok 107 ods. 1 ZFEÚ obsahuje opatrenia, ktoré v rôznych formách znižujú zaťaženie, ktoré má podnik bežne znášať, a teda nie sú dotáciami v úzkom zmysle slova, ale sú im svojou povahou a účinkom podobné ([142]). V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa nerozlišujú štátne zásahy podľa príčin alebo cieľov, ale tieto zásahy sa vymedzujú na základe ich účinkov ([143]).

(413) Komisia konštatuje, že opatrenie 4 vedie k systému, v rámci ktorého boli všetci pracovníci železníc, ktorí boli predtým zamestnaní v nemeckých verejných železniciach, premiestnení do osobitného štátneho subjektu, ktorý vznikol zlúčením Deutsche Bundesbahn a Deutsche Reichsbahn – BEV – a ktorý je zodpovedný za vyplácanie miezd a iných benefitov priamo príslušným pracovníkom. BEV spravuje aj fond zdravotného poistenia pracovníkov železníc a dôchodky zamestnancov na dôchodku. Tento systém bol zavedený v čase vzniku spoločnosti DB AG ako novej spolkovej železničnej spoločnosti založenej podľa súkromného práva v roku 1994, t. j. 13 rokov pred úplnou liberalizáciou trhu so železničnou nákladnou dopravou v roku 2007, a odvtedy nebol podstatne zmenený (odôvodnenie 77) ([144]).

(414) Na základe ustanovení článku 143a nemeckej spolkovej ústavy a § 12, 21 a 23 zákona DBGrG sú pracovníci železníc, ktorých formálne zamestnáva fond BEV, pridelení spoločnosti DB AG za odmenu, ktorej výška sa vypočítava individuálne a konkrétne pre každého prideleného pracovníka a ktorú spoločnosť DB AG každoročne vypláca fondu BEV. Spoločnosť DB AG prideľuje určených pracovníkov železníc svojim dcérskym spoločnostiam vrátane spoločnosti DB Cargo. Spoločnosť DB Cargo uhrádza personálne náklady na pracovníkov železníc spoločnosti DB AG, ktorá tieto platby prevádza na fond BEV.

(415) Okrem toho z dôkazov predložených Nemeckom vyplýva, že fond BEV prideľoval pracovníkov železníc aj iným podnikom, ktoré sú konkurentmi spoločnosti DB AG. Tieto obmedzené pridelenia sú dobrovoľné v tom zmysle, že sa nezakladajú na ustanoveniach zákona DBGrG, ale výlučne na ustanoveniach § 29 zákona BBG, v ktorých sa vyžaduje súhlas príslušného úradníka (pozri odôvodnenie 77).

([141]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.
([142]) Rozsudky Súdneho dvora z 15. marca 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 13, a z 11. júla 1996, SFEI a i., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 58.
([143]) Rozsudok Súdneho dvora z 26. októbra 2016, Orange/Komisia, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, bod 38.
([144]) Obmedzené úpravy § 21 zákona DBGrG pozri v poznámke pod čiarou 48.

(416) Na základe § 21 ods. 1 a § 23 zákona DBGrG sa platby, ktoré má spoločnosť DB AG vyplatiť do fondu BEV za každého prideleného železničného úradníka, musia vypočítať podľa zásady „als-ob-Kosten“ („náklady ako keby“), čo znamená, že ich výška vychádza z personálnych nákladov porovnateľných pracovníkov spoločnosti DB AG prijatých na trhu práce, *ako keby* boli pridelení pracovníci novoprijatí spoločnosťou DB AG. Tieto platby zahŕňajú všetky zložky odmeny pracovníka zamestnaného na základe príslušnej kolektívnej zmluvy, t. j. základnú mzdu a príslušné príplatky a príspevky zamestnávateľa do povinných systémov sociálneho zabezpečenia. Tieto príspevky sa týkajú najmä dôchodkových systémov, zdravotného poistenia, úrazového poistenia a poistenia v nezamestnanosti, odvodov na dlhodobú starostlivosť, materských odvodov a odvodov v prípade platobnej neschopnosti. V dôsledku uplatňovania tejto zásady sa k nákladom, ktoré spoločnosť DB AG uhrádza do fondu BEV, pripočítavajú aj viaceré poplatky a odvody, ktoré boli zavedené po vzniku spoločnosti DB AG a ktoré sú súčasťou personálnych nákladov zmluvných pracovníkov. Na druhej strane náklady vyplývajúce zo štrukturálnych rozdielov v odmeňovaní a osobitostí zákona o verejnej službe v porovnaní so súkromným pracovným právom uhrádza fond BEV. Platby do fondu BEV zahŕňajú aj náklady spojené so správou ľudských zdrojov (odôvodnenie 79).

(417) Pravidlá opísané v odôvodnení 416 sa vzťahujú aj na spoločnosť DB Cargo, ktorá spoločnosti DB AG uhrádza personálne náklady na pracovníkov železníc, ktoré jej boli pridelené. Nemecko predložilo dôkazy týkajúce sa uplatňovania zásady „als-ob-Kosten“ v praxi v rámci spoločnosti DB Cargo vo forme tabuliek, v ktorých sa porovnávajú personálne výdavky na jednotlivých zmluvných pracovníkov zamestnaných priamo na trhu práce s personálnymi výdavkami na pracovníkov pridelených z fondu BEV v podobnej profesijnej situácii (podobný vek, funkcie, kvalifikácia a platová skupina). Z predložených dôkazov vyplýva, že personálne náklady na príslušných zmluvných zamestnancov a personálne náklady, ktoré musí spoločnosť DB Cargo – prostredníctvom spoločnosti DB AG – platiť do fondu BEV za pridelených pracovníkov, sa vypočítavajú podľa rovnakej metodiky, zahŕňajú rovnaké prvky, najmä rovnaký podiel zamestnávateľa na povinných príspevkoch na sociálne zabezpečenie, a *in fine* majú podobnú výšku. Na záver možno konštatovať, že v dôsledku uplatňovania zásady „als-ob-Kosten“ personálne náklady, ktoré musí spoločnosť DB Cargo uhrádzať do fondu BEV za pridelených pracovníkov železníc, odrážajú trhovú cenu zamestnancov s príslušnou kvalifikáciou.

(418) Okrem toho Nemecko preukázalo, že fond BEV prideľuje pracovníkov železníc iným štátnym agentúram, a čo je dôležitejšie, konkurentom spoločnosti DB AG. V takýchto prípadoch, rovnako ako v prípade spoločností DB AG a DB Cargo, fond BEV hradí časť personálnych nákladov, ktoré sú špecifické pre štatutárny režim príslušných pracovníkov, na základe individuálne uzatvorených dohôd, ktoré odrážajú zásadu „als-ob-Kosten“, ako je stanovená v § 21 ods. 1 zákona DBGrG ([145]). V dôsledku toho tieto špecifické personálne náklady nezaťažujú rozpočty príslušných podnikov. Hoci je táto prax obmedzená, dokazuje, že prideľovanie pracovníkov železníc zamestnaných fondom BEV – či už spoločnosti DB AG alebo jej konkurentom – sa v zásade uskutočňuje za trhovú cenu.

(419) Okrem toho sa, na rozdiel od tvrdení sťažovateľa, opatrenie 4 výrazne líši od opatrenia, ktoré Komisia posúdila v rozhodnutí 2012/540/EÚ z 20. decembra 2011 o štátnej pomoci, C 25/08 (ex NN 23/08) – reformy spôsobu financovania dôchodkov štátnych zamestnancov spoločnosti France Télécom, ktorú vykonala Francúzska republika v prospech France Télécom ([146]) (ďalej len „rozhodnutie o spoločnosti Orange“), potvrdenom súdmi Únie ([147]). Po prvé sa v tomto rozhodnutí skúmalo opatrenie v podobe zákona uplatniteľného len na spoločnosť France Télécom (ktorého nástupcom je spoločnosť Orange), ktorá bola ako bývalý útvar ministerstva pôšt, telegrafov a telefónov jediným zamestnávateľom štátnych zamestnancov tohto ministerstva, pre ktorých bol francúzsky štát spolu so spoločnosťou La Poste povinný zabezpečiť vyplácanie dôchodkov ([148]). Toto opatrenie spočívalo v zmene *ad hoc* zákona o spoločnosti France Télécom z roku 1990 ([149]), v ktorom sa okrem iného stanovovala povinnosť spoločnosti France Télécom vrátiť štátu dôchodky štátnych zamestnancov zamestnaných v tejto spoločnosti. Úpravou zavedenou v roku 1996 bola spoločnosť France Télécom oslobodená od dôchodkovej zodpovednosti za odhadované bremeno prípadného vyplácania dôchodkov, umožnilo sa jej tiež uvoľniť potrebné účtovné rezervy vytvorené na vyrovnanie záväzkov a výrazne znížiť výšku danej náhrady, čím sa spoločnosť France Télécom dostala do výhodnejšej pozície, než aká jej vyplývala zo zákona z roku 1990. Po druhé Komisia konštatovala, že opatrenie preskúmané v rozhodnutí o spoločnosti Orange nezabezpečovalo rovnocennosť príspevkov na sociálne

([145]) Pozri podania z 21. apríla 2022 a 27. septembra 2024.
([146]) Ú. v. EÚ L 279, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Pozri rozsudok Všeobecného súdu z 26. februára 2015, Orange/Komisia, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, a rozsudok Súdneho dvora z 26. októbra 2016, Orange/Komisia, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Pozri odôvodnenia 98 a 138 rozhodnutia o spoločnosti Orange.
([149]) Zákon č. 90-568 z 2. júla 1990.

zabezpečenie platených spoločnosťou France Télécom s poplatkami jej konkurentov. Konkrétne bol príspevok platený spoločnosťou France Télécom vypočítaný na základe sadzby, ktorá zahŕňala len príspevky zodpovedajúce spoločným rizikám zamestnancov, na ktoré sa vzťahovalo spoločné súkromné pracovné právo, a štátnych zamestnancov a v dôsledku toho boli vylúčené príspevky zodpovedajúce iným ako spoločným rizikám, na ktoré museli prispievať konkurenti – alebo spoločnosť France Télécom v prípade zamestnancov, ktorí nie sú štátnymi zamestnancami – ako napríklad príspevky v nezamestnanosti alebo v prípade nevyplatenia mzdy z dôvodu platobnej neschopnosti zamestnávateľa.

(420) V príkrom rozpore s tým je opatrenie 4 súčasťou systému, v rámci ktorého štátnych pracovníkov železníc od začiatku procesu transformácie spolkových železníc zamestnával samostatný štátny subjekt, ktorý ich ako agentúra prenajímal za rovnakých podmienok spoločnosti DB AG (a napokon jej dcérskym spoločnostiam) a iným podnikom. Tento systém sa v spoločnosti DB AG uplatňuje od jej vzniku v roku 1994 a nikdy nebol upravený tak, aby sa zlepšila situácia spoločnosti DB AG alebo jej dcérskych spoločností ([150]). Okrem toho odmena, ktorá sa má vyplatiť za pracovnú silu, ktorú fond BEV poskytuje spoločnosti DB AG, ako aj jej konkurentom, sa vypočítava individuálne a konkrétne pre každého zamestnanca a odráža trhové náklady na podobne kvalifikovaných zamestnancov, pretože zahŕňa všetky prvky nákladov, ktoré zamestnávateľ platí za takýchto zamestnancov najatých na trhu. Najdôležitejšie je, že odmena, ktorá sa má vyplatiť do fondu BEV, zahŕňa príspevky do systémov sociálneho zabezpečenia, ktoré pokrývajú všetky riziká znášané zamestnancami súkromného sektora (pozri odôvodnenie 416).

(421) Na záver možno konštatovať, že opatrenie 4 nemožno považovať za opatrenie, ktoré by viedlo k selektívnej výhode v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ pre spoločnosť DB AG alebo spoločnosti patriace do skupiny DB, ako je DB Cargo.

(422) Keďže nie je možné určiť existenciu výhody, čo je jedna z kumulatívnych podmienok existencie pomoci, Komisia dospieva k záveru, že opatrenie 4 nepredstavuje štátnu pomoc.

5.1.4. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod*

(423) Narušenie hospodárskej súťaže v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa vo všeobecnosti pokladá za existujúce vtedy, keď štát poskytne finančnú výhodu podniku v liberalizovanom odvetví, v ktorom existuje alebo môže existovať hospodárska súťaž ([151]). Spoločnosť DB Cargo poskytuje služby železničnej nákladnej dopravy v Nemecku a v iných členských štátoch, kde tieto služby poskytujú iné podniky konkurujúce spoločnosti DB Cargo, najmä po liberalizácii služieb železničnej nákladnej dopravy na vnútornom trhu (pozri poznámku pod čiarou č. 39). Z toho vyplýva, že opatrenie 1, pokiaľ sa zistí, že poskytuje selektívnu výhodu spoločnosti DB Cargo, môže narušiť hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.1.5. *Záver o existencii pomoci*

(424) Na základe úvah uvedených v oddiele 5.15.1 Komisia dospieva k záveru, že opatrenie 1 zahŕňa štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ na obdobie od 1. januára 2022. Naopak, opatrenia 2, 3 a 4, ako aj opatrenie 1 na obdobie do konca roka 2021, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

5.2. **Nová pomoc**

(425) Bez ohľadu na tvrdenia Nemecka týkajúce sa kvalifikácie štyroch opatrení, ktoré boli predmetom vyšetrovania, ako existujúcej pomoci musí Komisia sama v plnom rozsahu preskúmať, či opatrenie, ktoré kvalifikovala ako štátnu pomoc, t. j. dohoda o prevode ziskov a strát, je novou alebo existujúcou pomocou.

(426) Podľa článku 1 písm. c) procesného nariadenia je nová pomoc každá pomoc, ktorá nie je existujúcou pomocou vrátane úprav existujúcej pomoci.

([150]) Pozri poznámku pod čiarou č. 48.

([151]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, bod 187, a citovaná judikatúra.

(427) Skúmaná dohoda o prevode ziskov a strát bola uzavretá na počiatočné obdobie piatich rokov, po ktorom sa automaticky predlžovala na konci každého finančného roka o jeden ďalší rok (pozri odôvodnenie 51). Z analýzy súladu dohody o prevode ziskov a strát s trhom vyplynulo, že dohoda o prevode ziskov a strát poskytla spoločnosti DB Cargo selektívnu výhodu až od roku 2022 (pozri odôvodnenia 393 až 411) a že až od tohto momentu možno dohodu o prevode ziskov a strát považovať za opatrenie štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(428) V súlade s ustálenou judikatúrou predĺženie trvania existujúcej pomoci vytvára novú pomoc, ktorá je odlišná od pomoci, ktorá bola predĺžená ([152]), najmä ak je toto predĺženie sprevádzané zvýšením rozpočtu na jej podporu ([153]). Preto v súvislosti s tvrdením Nemecka, podľa ktorého dohoda o prevode ziskov a strát z roku 2012 bola len predĺžením predchádzajúcich dohôd o prevode ziskov a strát platných od roku 1999, Komisia konštatuje, že dohoda o prevode ziskov a strát je právny akt, ktorý sa jasne odlišuje od všetkých predchádzajúcich podobných dohôd, ktoré boli uzavreté medzi spoločnosťou DB Cargo a jej materskou spoločnosťou; uplatňuje s v novom časovom období a zahŕňa nové prostriedky, nie tie, ktoré boli mobilizované v rámci predchádzajúcej dohody. To isté platí aj pre každoročné automatické predĺženie platnosti dohody o prevode ziskov a strát po uplynutí jej pôvodnej platnosti. Komisia okrem toho konštatuje, že v roku 2016 sa zmenili aj zmluvné strany tejto dohody v dôsledku zlúčenia spoločností DB AG a AB ML (odôvodnenia 14, 45 a 46), čo takisto mení vykonateľnosť a rovnováhu záujmov zmluvných strán v porovnaní s predchádzajúcimi dohodami. Z toho vyplýva, že existencia akýchkoľvek predchádzajúcich dohôd o prevode ziskov a strát, ktoré sa vzťahujú na rôzne časové obdobia, nemá za následok, že predmetná dohoda o prevode ziskov a strát (vrátane jej automatických predĺžení) sa považuje za existujúcu pomoc.

(429) Okrem toho je potrebné poznamenať, že článok 1 písm. b) bod v) procesného nariadenia sa na dohodu o prevode ziskov a strát nevzťahuje. Toto ustanovenie sa totiž vzťahuje na opatrenia, ktoré nepredstavovali pomoc v čase svojho zavedenia a ktoré sa následne stali pomocou v dôsledku vývoja vnútorného trhu bez toho, aby ich členský štát zmenil. Na druhej strane pokračovanie dohody o prevode ziskov a strát viedlo k štátnej pomoci nie v dôsledku vývoja na vnútornom trhu, ale v dôsledku vnútorných ťažkostí spoločnosti DB Cargo, ktoré sa premietli do takých strát, že pokračovanie tejto dohody už nebolo možné považovať za také, ktoré by bolo v súlade s trhom (pozri odôvodnenia 393 až 411).

5.3. **Oprávnenosť pomoci**

(430) V súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ akékoľvek plány na poskytnutie novej pomoci sa majú oznámiť Komisii a nemali by sa uskutočniť skôr, ako ich Komisia povolí. Skúmaná pomoc sa zaviedla prostredníctvom vytvorenia vymáhateľného práva spoločnosti DB Cargo na prevedenie jej skutočných ziskov alebo strát vzniknutých od roku 2022 na spoločnosť DB AG pred schválením Komisiou. Nemecké orgány preto porušili svoje povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Preto opatrenie 1, pokiaľ sa od roku 2022 považuje za štátnu pomoc, predstavuje neoprávnenú pomoc.

5.4. **Zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom**

(431) V článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že za zlučiteľnú s vnútorným trhom možno považovať pomoc na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(432) Ak má byť štátna pomoc považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, musí spĺňať dve podmienky: i) musí byť určená na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí a ii) nesmie nepriaznivo ovplyvniť podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(433) Tieto dve podmienky platia bez toho, aby bola dotknutá skutočnosť, že rozhodnutiami, ktoré na uvedenom základe prijíma Komisia, sa musí zabezpečiť dodržiavanie práva Únie ([154]).

([152]) Rozsudok z 26. októbra 2016, DEI a Komisia/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, bod 50, a citovaná judikatúra; z 15. decembra 2022, Veejaam a Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, body 44 a 47.

([153]) Rozsudok z 20. mája 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, body 44 až 47.

([154]) Rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 20.

(434) V rámci prvej podmienky Komisia skúma, či je pomoc určená na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností. V rámci druhej podmienky Komisia vyvažuje pozitívne účinky navrhovanej pomoci s prípadnými negatívnymi účinkami pomoci na vnútorný trh ([155]).

(435) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia stanovuje kritériá, ktoré skúma pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu podniku s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ ([156]). Vzhľadom na charakter a ciele predmetnej štátnej pomoci Komisia posúdi, či je pomoc v súlade s ustanoveniami uvedenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(436) Počas preskúmania, či pomoc na reštrukturalizáciu má nepriaznivý účinok na podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, Komisia vykoná vyvažovací test podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ a usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Pri vykonávaní uvedeného testu Komisia v prípade, ak je príjemca oprávnený na získanie pomoci na reštrukturalizáciu, porovná pozitívne účinky pomoci s negatívnymi účinkami pomoci na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi v dôsledku vplyvu štátnej pomoci. Pri posudzovaní zváži potrebu štátneho zásahu, vhodnosť, primeranosť, transparentnosť pomoci a zmiernenie negatívnych vplyvov prostredníctvom zásady „jedenkrát a naposledy“ a opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže stanovené v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(437) Ako sa uvádza v odôvodnení 433, rozhodnutia prijaté Komisiou vo veciach štátnej pomoci musia zabezpečovať súlad s právom Únie. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že z vyšetrovania nevyplýva, že pomoc na reštrukturalizáciu alebo podmienky spojené s touto pomocou, či hospodárske činnosti rozvíjané touto pomocou mohli predstavovať porušenie príslušného ustanovenia práva Únie. Komisia okrem toho voči Nemecku nezačala konanie týkajúce sa možného porušenia práva Únie, ktoré by súviselo s týmto prípadom, ani jej neboli doručené žiadne sťažnosti či informácie, z ktorých by mohlo vyplývať, že by štátna pomoc, podmienky s ňou spojené alebo hospodárske činnosti rozvíjané touto pomocou mohli byť v rozpore s príslušnými ustanoveniami práva Únie inými ako s článkami 107 a 108 ZFEÚ.

5.4.1. *Oprávnenosť*

(438) Na to, aby bol podnik oprávnený na prijatie pomoci na reštrukturalizáciu, musí spĺňať kritériá podniku v ťažkostiach podľa oddielu 2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Konkrétne v bode 20 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovuje, že podnik sa považuje za podnik v ťažkostiach, keď je „bez intervencie štátu takmer s určitosťou odsúdený na vylúčenie z podnikateľskej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte“. Toto bude platiť vtedy, keď nastane jedna z okolností opísaných v bode 20 písm. a) až d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Podľa bodu 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keď „[v] prípade spoločnosti s ručením obmedzeným […] sa viac ako polovica jej upísaného základného imania […] prekryla akumulovanými stratami. To je prípad, keď odpočet akumulovanej straty z rezerv (a všetkých ostatných prvkov všeobecne považovaných za súčasť vlastných zdrojov spoločnosti) vedie k zápornej súhrnnej sume, ktorá presahuje polovicu upísaného základného imania.“

(439) Ako je zrejmé z tabuľky 4, vlastný kapitál spoločnosti DB Cargo prekročil upísané základné imanie v každom roku od roku 2012. Dôvodom je však existencia automatického prevodu strát podľa dohody o prevode ziskov a strát. Keďže straty sa prevádzajú na spoločnosť DB AG bez toho, aby ovplyvnili súvahu spoločnosti DB Cargo, nemajú negatívny vplyv na pozíciu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo, ktorá by inak musela straty absorbovať.

(440) V tejto súvislosti Komisia zistila, že prevod strát podľa dohody o prevode ziskov a strát (predlžovanej každý rok až do konca roka 2024) počnúc prevodom strát v roku 2022 poskytol spoločnosti DB Cargo hospodársku výhodu a predstavoval štátnu pomoc (pozri odôvodnenia 410 a 424), ktorú Nemecko poskytlo neoprávnene (pozri odôvodnenie 430).

([155]) Rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, body 18 až 20.
([156]) Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, bod 38.

(441) Komisia sa preto domnieva, že prevod strát z roku 2022 skreslil skutočnú finančnú situáciu spoločnosti DB Cargo, ako sa odráža v jej skutočných účtoch, pretože dobrá pozícia vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo v jej súvahe nie je spôsobená jej vlastnou finančnou výkonnosťou, ale iba neoprávnene poskytnutou štátnou pomocou, t. j. štátnym financovaním, ktoré by spoločnosť nebola schopná získať na trhu. Komisia sa preto domnieva, že na získanie realistického finančného obrazu spoločnosti DB Cargo v danom čase by sa mali vylúčiť účinky týchto prevodov a mal by sa vypočítať upravený vlastný kapitál spoločnosti DB Cargo v situácii, keď by straty ovplyvnili vlastný kapitál spoločnosti DB Cargo. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že v bode 20 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa nariaďuje, aby sa skúmala situácia príjemcu bez pomoci. Podnik sa považuje za podnik v ťažkostiach, keď je bez intervencie štátu takmer s určitosťou odsúdený na vylúčenie z podnikateľskej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte. Skutočnosť, že daný štátny zásah bol štruktúrovaný tak, aby straty príjemcu zaťažili jeho súvahu, a nie aby sa ním riešili straty, ktoré už boli v tejto súvahe vykázané, nie je relevantná, keďže bez tohto zásahu by bol podnik takmer určite odsúdený na zánik.

(442) Ako je zrejmé z tabuľky 4, pozícia vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo na konci roka 2021 predstavovala 666 miliónov EUR. Keďže Komisia považuje za štátnu pomoc len straty prevedené v rámci opatrenia 1 od roku 2022, pozícia vlastného kapitálu v roku 2021 stále predstavuje skutočnú finančnú pozíciu spoločnosti DB Cargo bez pomoci. Straty spoločnosti DB Cargo za rok 2022 však dosiahli 858 miliónov EUR. Ak by sa tieto straty započítali do vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo, pozícia vlastného kapitálu by mala zápornú hodnotu –192 miliónov EUR. Spoločnosť DB Cargo by teda mala záporný vlastný kapitál. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že straty sa kumulujú počas roka, zatiaľ čo k prevodu straty dochádza až 31. decembra daného roka. Spoločnosť DB Cargo by tak v priebehu roka 2022 stratila viac ako polovicu svojho upísaného základného imania. Bez pomoci by teda viac ako polovica upísaného základného imania spoločnosti DB Cargo zanikla v dôsledku kumulovaných strát najneskôr na konci roka 2022 a potom by zanikala až do súčasnosti. Spoločnosť DB Cargo sa preto považuje za podnik v ťažkostiach podľa bodu 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu ([157]). Preto by spoločnosť DB Cargo bola takmer určite odsúdená na to, že bez pokračovania dohody o prevode ziskov a strát, ktoré sa pripisuje Nemecku, v krátkodobom alebo strednodobom horizonte ukončí svoju činnosť, ako sa uvádza v bode 20 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(443) Podľa bodu 20 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa podnik považuje za podnik v ťažkostiach, keď je predmetom kolektívneho konkurzného konania alebo spĺňa kritériá vnútroštátneho práva na zaradenie do kolektívneho konkurzného konania na žiadosť svojich veriteľov. Spoločnosť DB Cargo nie je v kolektívnom konkurznom konaní a nespĺňa ani kritériá na zaradenie do takéhoto konania.

(444) Podľa bodu 20 písm. d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa podnik kvalifikuje ako podnik v ťažkostiach v prípade, že nejde o MSP a že za posledné dva roky: i) bol účtovný pomer dlhu podniku k vlastnému kapitálu vyšší než 7,5 a ii) pomer EBITDA tohto podniku k úrokovému krytiu bol nižší než 1,0.

(445) Spoločnosť DB Cargo nie je MSP. V rokoch 2022 a 2021 mala spoločnosť DB Cargo podľa zverejnenej výročnej správy za rok 2022 záporný EBITDA, a to vo výške približne –541 miliónov EUR v roku 2022 a –125 miliónov EUR v roku 2021, a preto by bol jej pomer EBITDA k úrokovému krytiu záporný. Vzhľadom na záporný vlastný kapitál bez pomoci na konci roka 2022 by pomer dlhu k vlastnému kapitálu spoločnosti DB Cargo bol záporný. V roku 2021 bol však pomer jej dlhu k vlastnému kapitálu, berúc do úvahy len úvery, približne 3,4. Z toho vyplýva, že bod 20 písm. d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by nebol splnený.

(446) Podľa bodu 21 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nie je novovytvorený podnik, ktorý je v prevádzke kratšie ako tri roky, oprávnený na pomoc na reštrukturalizáciu. Spoločnosť DB Cargo pôsobí pod svojím súčasným názvom a v súčasnej právnej forme od roku 2016 [pozri odôvodnenie 12 písm. d)]. Vzhľadom na rôzne názvy a rôzne právne formy pôsobí spoločnosť DB Cargo od roku 1999 ako (ne)priama dcérska spoločnosť DB AG (pozri odôvodnenie 47). Spoločnosť DB Cargo preto nie je novovytvoreným podnikom.

([157]) Z technického a účtovného hľadiska je táto podmienka striktne splnená v deň, keď takéto kumulované straty prekročia hranicu 50 % upísaného základného imania, čo môže byť potvrdené až *ex post* počas finančného roka a neskôr po overení audítorom. Na účely praktického uplatňovania je potrebné túto podmienku vykladať v zmysle kvalitatívnej definície, podľa ktorej by bol podnik podľa situácie v krátkodobom až strednodobom horizonte takmer určite odsúdený na ukončenie činnosti. V tomto prípade ide v podstate o prevádzkové straty v roku 2021 a plánované výsledky na rok 2022 a nasledujúce roky, ktoré by spôsobili, že akcionár na trhu by spoločnosti DB Cargo vypovedal dohodu o prevode ziskov a strát k 30. septembru 2021. V takomto prípade a od tohto momentu by spoločnosť DB Cargo bola takmer určite odsúdená na ukončenie činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte, pričom by sa dalo predvídať, že sa jej základňa vlastného kapitálu bude čoraz viac vyčerpávať.

(447) Ďalej podľa bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu spoločnosť, ktorá patrí do väčšej podnikateľskej skupiny, nie je za bežných okolností oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu s výnimkou prípadov, keď sa dá preukázať, že ťažkosti spoločnosti sú jej vlastné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny a že ťažkosti sú príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina.

(448) Komisia pripomína, že cieľom bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je zabrániť skupine podnikov, aby zaťažila štát nákladmi na reštrukturalizačný plán jedného z podnikov v tejto skupine, pokiaľ je tento podnik v ťažkostiach a samotná skupina je ich pôvodcom alebo má prostriedky na to, aby týmto ťažkostiam sama čelila ([158]).

(449) Ako sa uvádza v odôvodneniach 9 až 14, spoločnosť DB Cargo je súčasťou skupiny DB, a teda súčasťou väčšej podnikateľskej skupiny. Ako však vyplýva z odôvodnenia 60 a z tabuľky 6, straty spoločnosti DB Cargo vyplývajú z jej činnosti. Najmä jej obchodný segment jednotlivých vozňov bol štrukturálne stratový. Vzhľadom na to, že ťažkosti spoločnosti DB Cargo sú spôsobené neustálym vytváraním strát z dôvodu neziskovej prevádzky, jej ťažkosti sú jej vlastné a nie sú výsledkom svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny DB, svojvoľného zvyšovania nákladov spoločnosti DB Cargo, ani znižovania či prevádzania jej ziskov na materské alebo sesterské spoločnosti.

(450) Hoci skupina DB podľa svojich výročných správ za roky 2020 až 2023 vykazuje od roku 2020 stratu (– 5 707 miliónov EUR v roku 2020, –911 miliónov EUR v roku 2021, –227 miliónov EUR v roku 2022 a – 2 351 miliónov EUR v roku 2023), Komisia konštatuje, že skupina sa v skutočnosti zaoberala ťažkosťami spoločnosti DB Cargo. Všetky straty spoločnosti DB Cargo boli v skutočnosti prevedené na spoločnosť DB AG, a preto bola spoločnosť DB Cargo chránená pred dôsledkami svojich negatívnych výsledkov. Hoci Komisia považuje prevod strát počnúc stratami z roku 2022 za štátnu pomoc, nič to nemení na skutočnosti, že väčšia podnikateľská skupina pomohla spoločnosti DB Cargo, hoci bola poskytovateľom pomoci.

(451) Komisia pripomína, že cieľom bodu 22 je, ako sa uvádza v odôvodnení 448, vyhnúť sa tomu, aby štát znášal náklady na reštrukturalizáciu, keby skupina podnikov, do ktorej príjemca patrí, mala na to prostriedky. Hoci ťažkosti spoločnosti DB Cargo riešila samotná skupina, Komisia konštatuje, že skupina DB zmiernila ťažkosti spoločnosti DB Cargo poskytnutím podpory, ktorá sa síce nepovažuje za štátnu pomoc do roku 2022, ale od roku 2022 štátnu pomoc predstavuje. Situácia spoločností DB AG a DB Cargo je v tejto súvislosti špecifická, keďže materská spoločnosť sa stala poskytovateľom štátnej pomoci v roku 2022. Nejde o situáciu, ako je vysvetlené v odôvodnení 448, keď skupina prenáša náklady na reštrukturalizáciu podniku patriaceho do skupiny na štát, ale naopak, skupina sa stala poskytovateľom pomoci. V tejto špecifickej situácii, keď bola skupina DB poskytovateľom pomoci, nemohla urobiť viac pre riešenie ťažkostí spoločnosti DB Cargo. Komisia preto dospela k záveru, že skutočnosť, že spoločnosť DB Cargo patrí do skupiny DB, nie je prekážkou toho, aby spoločnosť DB Cargo bola oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu podľa bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

5.4.2. *Pomoc uľahčuje rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí*

(452) Ak sa má štátna pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ musí uľahčovať rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí.

(453) V tejto súvislosti na dôkaz toho, že pomoc na reštrukturalizáciu je určená na rozvoj takýchto činností alebo oblastí, musí členský štát, ktorý ju poskytuje, preukázať, že účelom pomoci je predísť sociálnym ťažkostiam alebo riešiť zlyhanie trhu (pozri oddiel 3.1.1 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu) obnovením dlhodobej životaschopnosti podniku (pozri oddiel 3.1.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu). Komisia konštatuje, že v skutočnosti, ako sa uvádza v bode 43 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, má odchod z trhu význam pre proces rastu produktivity, takže samotné zabránenie odchodu podniku z trhu nepredstavuje dostatočné odôvodnenie štátnej pomoci. Naopak, pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu patrí medzi najviac narúšajúce druhy štátnej pomoci, keďže zasahujú do procesu odchodu z trhu.

([158]) Pozri rozsudok Všeobecného súdu z 13. mája 2015, Niki Luftfahrt/Komisia, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, bod 159, a rozsudok Všeobecného súdu z 18. mája 2022, Ryanair DAC/Komisia, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, bod 46.

(454) V určitých situáciách však reštrukturalizácia podniku v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, a to aj nad rámec samotných činností vykonávaných príjemcom. To platí v prípade, keď bez takejto pomoci neúspech príjemcu povedie k situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam, čím sa zabrzdí rozvoj hospodárskych činností a/alebo oblastí, ktoré budú postihnuté takýmito situáciami. V bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza neúplný zoznam takýchto situácií.

(455) Komisia najprv posúdi, či je účelom pomoci predchádzať situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam (oddiel 5.4.2.1) a či pomoc na reštrukturalizáciu dopĺňa reštrukturalizačný plán, ktorým sa má obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu (oddiel 5.4.2.2).

5.4.2.1. Predchádzanie sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu, ktoré prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti alebo oblasti

(456) V súlade s bodom 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musia členské štáty preukázať, že neúspech príjemcu by pravdepodobne viedol k vážnym sociálnym ťažkostiam alebo závažnému zlyhaniu trhu, a to najmä preukázať jednu zo situácií uvedených v bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Podľa bodu 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu možno predchádzanie sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu preukázať najmä tým, že sa preukáže splnenie jednej z okolností uvedených v bode 44 písm. a) až g). V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že na posúdenie opatrenia pomoci sú relevantné najmä okolnosti uvedené v bode 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, konkrétne prípady, keď je cieľom pomoci zabrániť riziku narušenia hospodárskeho rastu v dôsledku prerušenia poskytovania dôležitej služby pre odchod príjemcu z trhu.

5.4.2.2. Pomoc predchádza narušeniu dôležitej služby

(457) Hospodárskou činnosťou podporovanou pomocou je nákladná preprava tovaru, ktorá sa v prevažnej miere a trvale uskutočňuje cestnou dopravou v prípade viac ako dvoch tretín celkového objemu tovaru prepraveného v Nemecku (tabuľka 31).

Tabuľka 31

Rozdelenie podľa druhov dopravy z hľadiska nákladnej dopravy v Nemecku

(v %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Cestná doprava	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Železničná doprava	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Ostatné druhy dopravy	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Zdroj: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe“, s. 12, obrázok 3 ([159]).

(458) Napriek prevažujúcemu podielu cestnej dopravy Komisia konštatuje, že železničná nákladná doprava ponúka oproti cestnej doprave významné výhody, ktoré prispievajú k udržateľnému a hospodárnemu rozvoju odvetvia nákladnej dopravy. Železničná nákladná doprava je v skutočnosti oveľa šetrnejšia k životnému prostrediu ako cestná doprava, pretože vlaky produkujú až o 80 % menej emisií CO_2 na tonu nákladu v porovnaní s nákladnými vozidlami. V oznámení Komisie Európska zelená dohoda ([160]) sa uvádza, že „[p]okiaľ chceme dosiahnuť klimatickú neutralitu, musíme do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %“ a že „75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách. Bude prvoradé, aby sa jej podstatná časť presunula na železnice a vnútrozemské vodné

([159]) K dispozícii na stránke: 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 z 11. decembra 2019. K dispozícii na adrese: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

cesty“. Podobne Komisia vo svojom oznámení *Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti* ([161]) (ďalej len „stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu“) uviedla, že sú potrebné „rozhodné opatrenia na presun väčšej časti aktivít na udržateľnejšie druhy dopravy (najmä [...] presun značného objemu nákladnej dopravy na železničnú, vnútrozemskú vodnú dopravu a príbrežnú námornú dopravu)“. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa takisto potvrdilo, že „[k]eďže budúcu mobilitu [...] nákladu budú formovať inovácie, mal by sa zaviesť správny rámec a nástroje na zabezpečenie tohto prechodu, vďaka ktorému dopravný systém výrazne zvýši svoju efektivitu a udržateľnosť“.

(459) Okrem toho železničná doprava znižuje znečistenie ovzdušia, hluk a preťaženie ciest spôsobené cestnou dopravou, čím sa stáva kľúčovou súčasťou prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo. Železničná doprava je takisto oveľa energeticky efektívnejšia ako cestná doprava, pretože vlaky môžu prepravovať veľké objemy nákladu na dlhé vzdialenosti s použitím menšieho množstva paliva, čo znižuje celkovú spotrebu energie z fosílnych palív. Táto účinnosť sa zvyšuje, keď sú železničné siete napájané obnoviteľnou elektrickou energiou, čím sa preprava tovaru stáva čistejšou a udržateľnejšou.

(460) Okrem toho môže železničná nákladná doprava na dlhé vzdialenosti ponúknuť významné nákladové výhody, najmä pri preprave ťažkého alebo voľne loženého tovaru, keďže železnica dokáže prepraviť väčšie množstvo nákladu počas jednej cesty, čo vedie k nižším nákladom na prepravu na tonu v porovnaní s cestnou dopravou. Znížená spotreba paliva a potreba menšieho počtu zamestnancov ďalej znižujú prevádzkové náklady, čo umožňuje spoločnostiam ekonomicky optimalizovať svoje dodávateľské reťazce.

(461) Železničnou dopravou sa môžu prepravovať veľké objemy tovaru s väčšou plynulosťou a menším meškaním, pretože je menej ako cestná doprava ovplyvnená preťažením, počasím a nehodami. Táto spoľahlivosť je dôležitá pre odvetvia s prísnymi harmonogramami dodávok, pretože zabezpečuje, aby bol tovar dodaný načas a s menším počtom narušení. Železnice ponúkajú aj lepšiu škálovateľnosť, pretože dokážu ľahšie prijať veľké zásielky ako cestné siete, vďaka čomu sú ideálne pre voľne ložený a kontajnerový náklad.

(462) Ďalšou výhodou železničnej nákladnej dopravy je to, že presunom nákladnej dopravy na železnicu sa znižuje zaťaženie cestných sietí. Výsledkom sú menšie dopravné zápchy, menej dopravných nehôd a nižšie náklady na údržbu ciest. Znížené využívanie cestnej dopravy predlžuje životnosť verejnej infraštruktúry a pomáha znižovať celkové nákladové zaťaženie vlád a daňových poplatníkov. A napokon možno železničnú nákladnú dopravu účinne začleniť do multimodálnych dopravných systémov, v ktorých sa kombinuje železničná doprava s námornou, cestnou a leteckou dopravou a vytvárajú sa tak plynulé logistické reťazce. Toto prepojenie zlepšuje globálne obchodné trasy a uľahčuje účinný pohyb tovaru medzi regiónmi a cez hranice. Železnica je obzvlášť výhodná pri spájaní veľkých prístavov s vnútrozemskými destináciami, čo umožňuje plynulý a efektívny tok nákladu.

(463) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že železničná nákladná doprava zohráva kľúčovú úlohu pri zodpovednom rozvoji nákladnej dopravy vo všeobecnosti tým, že rieši naliehavú potrebu udržateľných logistických riešení. Menší vplyv na životné prostredie, energetická účinnosť a schopnosť prepravovať veľké objemy tovaru na dlhé vzdialenosti pomáhajú podnikom dosahovať ich environmentálne, sociálne ciele a ciele v oblasti správy a riadenia (ESG) a zároveň znižujú náklady na dopravu.

(464) Podporou nákladnej železničnej dopravy podniky prispievajú k udržateľnejšiemu globálnemu dodávateľskému reťazcu, pomáhajú znižovať emisie CO_2 a podporujú dlhodobý hospodársky rast, ktorý je v súlade s environmentálnymi cieľmi. Presunom nákladnej dopravy z ciest na železnicu tak môžu podniky a vlády zohrávať priamu úlohu pri dosahovaní klimatických cieľov a znižovaní vplyvu logistiky na životné prostredie.

(465) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že cieľom reštrukturalizačných opatrení je zabrániť situácii, v ktorej by spoločnosť DB Cargo ukončila svoju činnosť v dôsledku finančných ťažkostí, ktorým čelí.

([161]) Oznámenie Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, COM(2020) 789 final z 9. decembra 2020, k dispozícii na adrese: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Hoci európsky sektor železničnej nákladnej dopravy, najmä segment prepravy jednotlivými vozňami, zohráva v logistickej sieti kľúčovú úlohu, najmä v Nemecku, čelí napriek tomu významným štrukturálnym a prevádzkovým výzvam, ako je podrobne vysvetlené v odôvodneniach 60 až 68. Preprava jednotlivými vozňami, ktorá je prepravou tovaru v individuálnych vozňoch namiesto celých vlakov, ponúka flexibilitu pre menšie zásielky. Komisia však konštatuje, že má problémy konkurovať cestnej nákladnej doprave, ktorá je rýchlejšia a dokáže sa lepšie prispôsobiť rôznym logistickým potrebám. Prežitie tohto odvetvia je kľúčové nielen pre priemyselné dodávateľské reťazce, ale aj pre plnenie európskych cieľov v oblasti udržateľnosti. Napriek svojmu významu je preprava jednotlivými vozňami zraniteľným obchodným segmentom z dôvodu mnohých problémov vrátane obmedzeného pokrytia železničnou sieťou, vysokých nákladov a neefektívnosti.

(467) Komisia konštatuje, že jednou z hlavných prekážok prepravy jednotlivými vozňami je obmedzená kapacita železničnej siete v porovnaní s cestnou sieťou. Železničná doprava je síce vynikajúca na prepravu na dlhé vzdialenosti, ale často jej chýba miestne prepojenie potrebné na efektívne dodávky z miesta na miesto. V dôsledku toho je často potrebná doplnková cestná doprava na poslednom úseku, čo komplikuje logistický reťazec a spomaľuje dodávky. K tomuto problému prispieva aj veľmi nízka priemerná rýchlosť vlakov pri preprave jednotlivými vozňami, ktorá sa pohybuje v rozpätí 22 až 25 km/h, čo je oveľa menej ako v cestnej doprave. Toto pomalé tempo spolu s častými prekládkami oslabuje schopnosť prepravy jednotlivými vozňami ponúknuť konkurencieschopné dodacie lehoty na trhu, ktorý si čoraz viac vyžaduje rýchlosť a flexibilitu.

(468) Ďalšou naliehavou otázkou je finančná životaschopnosť prepravy jednotlivými vozňami. Tento model je zaťažený vysokými fixnými nákladmi na infraštruktúru, železničné vozidlá a prevádzku. Ziskovosť je možná len pri preprave veľkých objemov na veľké vzdialenosti, ale pri preprave jednotlivými vozňami sa často prepravujú menšie zásielky, čo vedie k neefektívnosti a vyšším nákladom. Prevádzku ďalej komplikujú problémy s interoperabilitou v európskych železničných sieťach. Hoci iniciatívy, ako je Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS), prispeli k odstráneniu problémov s interoperabilitou, vnútroštátne regulačné rozdiely, rozdiely v rozchode koľají a nekompatibilné systémy signalizácie stále vedú k meškaniam a zvýšeným nákladom na cezhraničnú prevádzku prepravy jednotlivými vozňami.

(469) Prevádzkovatelia v segmente prepravy jednotlivými vozňami čelia intenzívnej konkurencii nielen zo strany cestnej nákladnej dopravy, ale aj zo strany nových subjektov na železničnom trhu, keďže títo noví prevádzkovatelia sa zameriavajú výlučne na ziskové segmenty, ako sú napríklad ucelené vlaky, ktoré ponúkajú služby z miesta na miesto bez medzizastávok, čím sa vyhýbajú prevádzkovým zložitostiam a neefektívnosti prepravy jednotlivými vozňami, v rámci ktorej zastarané systémy, staršie zariadenia a vysoké fixné náklady zaťažujú etablovaných prevádzkovateľov, ako je napríklad spoločnosť DB Cargo.

(470) Napriek tomu, že výzvy sú značné, opätovne sa zdôrazňuje strategický význam prepravy jednotlivými vozňami pri prechode Európy na udržateľnú nákladnú dopravu. Železničná nákladná doprava je základným kameňom politiky Zelenej dohody ([162]) a Fit for 55 ([163]) Únie, ktorých cieľom je znížiť emisie uhlíka o 55 % do roku 2030. Podpora prechodu z cestnej dopravy na železničnú, najmä v prípade prepravy jednotlivými vozňami a intermodálnej dopravy, je nevyhnutná na dosiahnutie týchto environmentálnych cieľov. V tejto súvislosti ponúka určitú nádej na zlepšenie efektívnosti a konkurencieschopnosti prepravy jednotlivými vozňami technologický pokrok. Očakáva sa, že investície do digitálnej infraštruktúry a modernizácie sietí prepravy jednotlivými vozňami zvýšia spoľahlivosť a rýchlosť služieb, čím sa v budúcnosti stane preprava jednotlivými vozňami životaschopnejšou alternatívou k cestnej doprave.

([162]) Európska zelená dohoda, ktorú Európska komisia spustila v decembri 2019, je plánom EÚ na dosiahnutie udržateľného, uhlíkovo neutrálneho hospodárstva a jej cieľom je dosiahnuť, aby EÚ bola do roku 2050 klimaticky neutrálna. Medzi jej kľúčové ciele patrí zníženie emisií skleníkových plynov o 55 % do roku 2030, dekarbonizácia energetiky, podpora obehového hospodárstva, obnova biodiverzity a podpora udržateľného poľnohospodárstva prostredníctvom stratégie Z farmy na stôl. V pláne sa podporujú ekologické inovácie, priemyselná transformácia a Mechanizmus spravodlivej transformácie na pomoc pracovníkom v postihnutých regiónoch. Jej časový harmonogram je takýto: 2019: spustenie Zelenej dohody, 2020 – 2021: vypracovanie osobitných stratégií (napr. biodiverzita a obehové hospodárstvo), 2021: zavedenie balíka Fit for 55, 2022 – 2030: vykonávanie politiky zameranej na zníženie emisií o 55 % do roku 2030, resp. 2050: cieľ klimatickej neutrality.

([163]) Program Fit for 55 je legislatívny balík Únie, ktorý bol spustený v júli 2021 ako súčasť Európskej zelenej dohody a ktorého cieľom je znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2030 o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050. Medzi kľúčové opatrenia patria: i) reforma systému obchodovania s emisiami v EÚ (ETS) a zavedenie mechanizmu uhlíkovej kompenzácie na hraniciach (CBAM); ii) aktualizácia smernice o energii z obnoviteľných zdrojov (RED) s cieľom dosiahnuť 40 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov do roku 2030 a smernice o energetickej efektívnosti (EED) na zlepšenie využívania energie; iii) posilnenie záchytov uhlíka v rámci nariadenia o využívaní pôdy, zmenách vo využívaní pôdy a lesnom hospodárstve (LULUCF); iv) vytvorenie Sociálno-klimatického fondu na podporu zraniteľných domácností. Jej časový harmonogram je takýto: 2021: balík spustený a prerokovaný, 2022: dosiahnuté politické dohody, 2023 – 2025: realizácia hlavných politík, 2030: cieľ znížiť emisie o 55 %, 2050: cieľ klimatickej neutrality.

(471) V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že strategický význam prepravy jednotlivými vozňami nemožno preceňovať. Vzhľadom na to Komisia konštatuje, že je nevyhnutná pre mnohé priemyselné odvetvia vrátane chemického, automobilového a výrobného, ktoré využívajú železničnú nákladnú dopravu menších, flexibilných zásielok, ktoré nemôžu zaplniť celé vlaky. Neúspech spoločnosti DB Cargo, a teda aj jej prevádzky v oblasti prepravy jednotlivými vozňami, by mal pre tieto odvetvia vážne dôsledky, pretože alternatívne logistické riešenia, najmä cestná nákladná doprava, by sa kapacitne a environmentálne ťažko vyrovnali železnici. Takýto neúspech by mohol viesť k zvýšeniu nákladov, narušeniu dodávateľského reťazca, a dokonca k strate pracovných miest v kľúčových odvetviach, ktoré sú závislé od železničnej nákladnej dopravy pri preprave medziproduktov a surovín.

(472) Okrem toho sa Komisia domnieva, že prerušenie poskytovania služieb prepravy jednotlivými vozňami by malo výrazný vplyv na spoločnosť. Presmerovanie nákladnej dopravy na cesty by v skutočnosti zhoršilo problémy so životným prostredím a infraštruktúrou, keďže cestná doprava produkuje výrazne viac emisií a prispieva k preťaženiu. V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že tento presun by ohrozil vnútroštátne ciele aj ciele EÚ v oblasti udržateľnosti, akými sú iniciatívy Zelená dohoda a Fit for 55, v ktorých sa zdôrazňuje znižovanie emisií uhlíka presunom nákladnej dopravy z ciest na železnice. Strata služieb prepravy jednotlivými vozňami by preto predstavovala zlyhanie trhu a zároveň neúspech v širšom úsilí o zníženie škôd na životnom prostredí.

(473) Komisia uznáva, že zložitosť prepravy jednotlivými vozňami sťažuje ostatným železničným prevádzkovateľom zopakovanie tohto modelu alebo rozšírenie v tomto segmente. Na rozdiel od ucelených vlakov, ktoré premávajú priamo medzi dvoma miestami, sa pri preprave jednotlivými vozňami jednotlivé vozne od rôznych zákazníkov zostavujú do jedného vlaku v zriaďovacích staniciach. Tento pracovne náročný proces si vyžaduje sofistikovanú logistiku, špecializované vybavenie a rozsiahlu infraštruktúru. Marže sú nízke a konkurencia cestnej nákladnej dopravy, ktorá ponúka rýchlejšie a flexibilnejšie služby, sťažuje ostatným spoločnostiam investovanie do veľkokapacitnej prepravy jednotlivými vozňami, akú vykonáva spoločnosť DB Cargo.

(474) Ako vedúci prevádzkovateľ prepravy jednotlivými vozňami v Dánsku (s podielom [...] %) ([164]), Nemecku (s podielom 90 %) ([165]), Holandsku (s podielom [...] %) ([166]) a Taliansku (s podielom [...] %) ([167]) má spoločnosť DB Cargo rozsiahlu sieť zriaďovacích staníc, rušňov a vyškoleného personálu, čo poskytuje úspory z rozsahu, ktoré by noví účastníci na trhu v týchto členských štátoch len ťažko dosiahli. Okrem toho spoločnosti DB Cargo jej pozícia etablovaného prevádzkovateľa železničnej nákladnej dopravy v Nemecku umožňuje začleniť služby prepravy jednotlivými vozňami do riešení širšieho dodávateľského reťazca, čo je výhoda, ktorá môže chýbať menším alebo novším prevádzkovateľom. Komisia sa domnieva, že vysoké fixné náklady spolu s prevádzkovými problémami, ktoré sú vlastné preprave jednotlivými vozňami ([168]), vytvárajú významné prekážky pre potenciálnych účastníkov trhu v segmente prepravy jednotlivými vozňami, takže je nepravdepodobné, že by v prípade neúspechu spoločnosti DB Cargo, a najmä jej segmentu prepravy jednotlivými vozňami, mohli na trh vstúpiť iní účastníci a bez narušenia trhu zaplniť medzeru.

(475) Komisia sa domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu podporujúca reštrukturalizačný plán zabraňuje odchodu podniku, ktorý by mohol zabrániť narušeniu dôležitých služieb poskytovaných spoločnosťou DB Cargo, najmä v súvislosti s prepravou jednotlivými vozňami. Komisia dospela k záveru, že odvrátením rizika prerušenia poskytovania služieb spoločnosťou DB Cargo prispieva pomoc na reštrukturalizáciu podporujúca reštrukturalizačný plán k presne vymedzenému cieľu zabrániť sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu, ako sa uvádza v bode 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a teda k rozvoju hospodárskej činnosti poskytovania služieb pozemnej nákladnej dopravy na celom území Nemecka a ostatných členských štátov, v ktorých spoločnosť DB Cargo pôsobí.

([164]) Pozri oddiel 2.2, odôvodnenia 27 a 37.
([165]) Pozri oddiel 2.2, odôvodnenia 27 a 37.
([166]) Pozri oddiel 2.2, odôvodnenia 27 a 37.
([167]) Pozri oddiel 2.2, odôvodnenia 27 a 37.
([168]) Pozri odôvodnenia 466 až 469.

5.4.2.3. Reštrukturalizačný plán a návrat k dlhodobej životaschopnosti

(476) Podľa bodu 46 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí byť v prípadoch pomoci *ad hoc* udelenie pomoci na reštrukturalizáciu podmienené realizáciou reštrukturalizačného plánu, ktorým sa obnoví životaschopnosť príjemcu. Náprava príčin, ktoré viedli k ťažkostiam príjemcu, prostredníctvom uľahčenia jeho návratu k dlhodobej životaschopnosti, je nevyhnutnou podmienkou na to, aby pomoc na reštrukturalizáciu slúžila rozvoju hospodárskych činností a oblastí, v ktorých príjemca pôsobí.

(477) Z toho vyplýva, že zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu, ktorá pokryla straty spoločnosti DB Cargo, ktoré vznikli v priebehu roka 2022 a ktoré by v prípade neexistencie dohody o prevode ziskov a strát vykázala do 31. decembra 2022, sa musí posúdiť ako podmienená realizáciou reštrukturalizačného plánu, ktorého príprava a vypracovanie sa začali v júli 2022, aj keď bol plán formálne odovzdaný Komisii už v priebehu realizácie po tomto dátume (odôvodnenia 173 a 174). Vznik strát, na ktoré sa vzťahuje dohoda o prevode ziskov a strát a ktoré má plán obmedziť, a chronológia prípravy a realizácie plánu v roku 2022 sú si v tomto prípade časovo blízke.

(478) Je preto vhodné domnievať sa, že zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu plánovanej do konca roka 2025 vrátane, aj keď bola na začiatku poskytnutá neoprávnene, je potrebné posúdiť v súvislosti s reštrukturalizačným plánom a jeho súladom s požiadavkami usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(479) Podľa bodov 45 až 48 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by sa pomoc na reštrukturalizáciu mala poskytovať iba na podporu realistického, koherentného a ďalekosiahleho reštrukturalizačného plánu, ktorého opatrenia musia byť navrhnuté tak, aby sa nimi obnovila dlhodobá životaschopnosť v primeranom čase a v čo najkratšom období, a musia vylučovať akúkoľvek ďalšiu pomoc okrem pomoci na podporu reštrukturalizačného plánu príjemcu. V reštrukturalizačnom pláne musia byť určené príčiny ťažkostí príjemcu a jeho vlastné slabé stránky a musí sa v ňom opisovať, ako navrhované reštrukturalizačné opatrenia zabezpečia nápravu príslušných problémov príjemcu.

(480) Podľa bodu 49 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí reštrukturalizačný plán obsahovať informácie o obchodnom modeli príjemcu a preukázať, ako plán podporí jeho dlhodobú životaschopnosť. Plán by mal obsahovať najmä informácie o organizačnej štruktúre príjemcu, financovaní, správe a riadení a všetky ďalšie relevantné aspekty. V reštrukturalizačnom pláne je potrebné posúdiť, či sa ťažkostiam príjemcu mohlo zabrániť vhodným a včasným manažérskym opatrením. Ak áno, je potrebné preukázať, že došlo k príslušným zmenám riadenia. Ak ťažkosti príjemcu plynú z nedostatkov jeho obchodného modelu alebo systému správy a riadenia, budú nutné príslušné zmeny.

(481) Podľa bodov 50 až 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa výsledky reštrukturalizácie musia preukázať v rôznych scenároch, najmä určením parametrov výkonnosti a hlavných predvídateľných rizikových faktorov. Návrat príjemcu k životaschopnosti musí mať za následok primeranú návratnosť investovaného kapitálu po vykrytí nákladov a nesmie závisieť od optimistických predpokladov o vonkajších faktoroch, ako sú napríklad zmeny cien alebo dopyt. Dlhodobá životaschopnosť sa dosiahne vtedy, keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov, a preto je schopný obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami.

(482) Tieto požiadavky sa skúmajú v oddieloch 5.4.2.3.1 až 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Posúdenie dôveryhodnosti reštrukturalizačného plánu na riešenie príčin finančných ťažkostí spoločnosti DB Cargo

(483) Finančné ťažkosti spoločnosti DB Cargo boli spôsobené predovšetkým segmentom prepravy jednotlivými vozňami, ktorý bol od roku 2013 významným zdrojom strát (len on sám predstavoval 64 % strát spoločnosti v roku 2022 a 82 % v roku 2023), zatiaľ čo segmenty ucelených vlakov a kombinovanej dopravy vykazovali nestále, ale menej negatívne výsledky. Okrem strát v segmente prepravy jednotlivými vozňami sa problémy spoločnosti DB Cargo v rokoch 2019 až 2022 zhoršili pre pandémiu COVID-19, narušenie globálneho dodávateľského reťazca a problémy s infraštruktúrou na miestnom nemeckom trhu.

(484) Tieto nepriaznivé finančné výsledky, ktoré sa opakovane premietli do vysokých strát, podmieňujú potrebu reštrukturalizačného plánu, ktorým sa výrazne zmení prevádzkový model a stratégia spoločnosti DB Cargo s cieľom posilniť jeho finančné základy a zefektívniť náklady na prevádzku podniku s cieľom obnoviť životaschopnosť do konca obdobia reštrukturalizácie.

(485) V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že reštrukturalizačný plán obsahuje súbor závažných, početných, konzistentných a vzájomne sa posilňujúcich opatrení (oddiely 5.4.2.2.1 až 5.4.2.2.31), ktorými sa riešia hlavné príčiny prevádzkových a finančných ťažkostí spoločnosti DB Cargo, keďže prispievajú k zvýšeniu efektívnosti zabezpečovania a poskytovania služieb zákazníkom zo strany spoločnosti DB Cargo, ako aj k zefektívneniu jej nákladovej základne v najrôznejších smeroch. Očakáva sa, že najmä transformácia vysoko komplexného spoločného prevádzkového systému umožní spoločnosti DB Cargo pružnejšie reagovať na požiadavky zákazníkov. Reštrukturalizácia na menšie, zacielenejšie obchodné oblasti založené na obchodných sektoroch a/alebo skupinách zákazníkov by mala výrazne znížiť zložitosť prevádzkového modelu, čo by malo výrazne znížiť náklady a zlepšiť konkurencieschopnosť spoločnosti DB Cargo.

(486) Očakáva sa napríklad, že opatrenie reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo týkajúce sa optimalizácie siete jednotlivých vozňov prostredníctvom revízie jej koncepcie radikálne zjednoduší prevádzku a zvýši jej spoľahlivosť a prehĺbi štandardizáciu obchodnej ponuky spoločnosti DB Cargo v tomto segmente. Vyčlenenie personálu a vybavenia na segment jednotlivých vozňov predstavuje naozaj radikálnu zmenu v porovnaní s dnešnou integrovanou prevádzkou jednotlivých vozňov, ucelených vlakov a kombinovanej dopravy. Tieto zlepšenia výrobného modelu by mali viesť aj k zlepšeniu kvality služieb pre zákazníkov a v dôsledku toho sa očakáva, že umožnia pozitívne úpravy cien s cieľom lepšie zachytiť ochotu zákazníkov platiť za služby jednotlivých vozňov. Očakáva sa, že opatrenia reštrukturalizačného plánu, ktoré sa zameriavajú na segment jednotlivých vozňov spoločnosti DB Cargo, významne prispejú k zlepšeniu finančnej situácie spoločnosti, keďže sa očakáva, že od roku 2025 prinesú dodatočný EBIT vo výške viac ako 100 miliónov EUR, ako je uvedené v oddiele 4.1.5.2.

(487) Podobne sa očakáva, že opatrenia reštrukturalizačného plánu zamerané na optimalizáciu portfólia segmentu ucelených vlakov spoločnosti DB Cargo a vývoj inteligentných logistických riešení pre zákazníkov významne prispejú k zlepšeniu EBIT spoločnosti DB Cargo, keďže sa očakáva, že inovatívne riešenia v oblasti železničnej dopravy umožnia spoločnosti lepšie využívať diferencovanú ochotu zákazníkov platiť, ako aj identifikovať tie trasy, ktoré by sa mali zrušiť, aby sa lepšie alokovali zdroje na činnosti s vyššou maržou. Okrem toho, podobne ako v segmente jednotlivých vozňov, reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo zahŕňa opatrenie, ktoré sa týka prevádzky ucelených vlakov s pridelením osobitných zdrojov s cieľom zvýšiť kvalitu prevádzky. Opísaným zlepšením kvality služieb pre zákazníkov by sa mala odôvodniť aj úprava cien kvalitatívnejších služieb ucelených vlakov nad rámec náhrad nákladov na výrobné faktory. Očakáva sa, že opatrenia reštrukturalizačného plánu, ktoré sa zameriavajú na segment ucelených vlakov spoločnosti DB Cargo, významne prispejú k zlepšeniu finančnej situácie spoločnosti, keďže sa očakáva, že od roku 2025 prinesú dodatočný EBIT vo výške značne presahujúcej 200 miliónov EUR, ako je uvedené v oddiele 4.1.5.2.

(488) Očakáva sa, že k zlepšeniu finančnej situácie spoločnosti DB Cargo prispejú aj opatrenia reštrukturalizačného plánu zamerané na segment kombinovanej dopravy, ktoré okrem iného zahŕňajú i) prepracovanie koncepcie námornej siete, integráciu jej terminálov a optimalizáciu jej portfólia; ii) zmenu rozmerov kontinentálnej kombinovanej dopravy, zlepšenie kvality jej prevádzkového systému a iii) optimalizáciu portfólia predaja uskutočňovaného dopravcami, keďže sa očakáva, že od roku 2025 prinesú dodatočný EBIT vo výške viac ako 50 miliónov EUR (a následne viac ako 100 miliónov EUR ročne), ako je uvedené v oddiele 4.1.5.2.

(489) A napokon sa bude reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo zameriavať na odstránenie neefektívnosti vyplývajúcej z nadbytočných procesov, nadmernej kapacity a služieb s obmedzenou pridanou hodnotou prostredníctvom zníženia zložitosti rôznych obchodných jednotiek spoločnosti a modernizácie IT systémov spoločnosti DB Cargo. Očakáva sa, že k zlepšeniu finančnej situácie spoločnosti DB Cargo prispeje aj zníženie výdavkov na kancelárske priestory a marketing, ako aj zmenšenie štruktúry administratívneho riadenia spoločnosti DB Cargo. Tieto opatrenia majú podľa predpokladov spolu priniesť dodatočný EBIT vo výške viac ako 50 miliónov EUR od roku 2025 (a potom viac ako 100 miliónov EUR ročne), ako je uvedené v oddiele 4.1.5.2.

(490) Celkovo sa očakáva, že opatrenia reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo prispejú od roku 2025 k dodatočnému EBIT viac ako 500 miliónmi EUR. Očakáva sa preto, že realizácia reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo zmení túto spoločnosť na štíhlejšieho, efektívnejšieho a na zákaznícke riešenia zameraného poskytovateľa služieb, takže návrat k životaschopnosti sa predpokladá od roku 2026, teda od posledného roku obdobia reštrukturalizácie, keď sa očakáva, že spoločnosť dosiahne svoj prvý kladný čistý príjem (ktorý by mal následne ďalej rásť).

(491) Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že v reštrukturalizačnom pláne sa primerane riešia príčiny finančných ťažkostí spoločnosti DB Cargo. Komisia sa takisto domnieva, že trvanie reštrukturalizačného plánu do konca roka 2026 nie je neprimerane dlhé vzhľadom na počet a rozsah uvedených reštrukturalizačných opatrení, ako aj na veľké straty, ktoré boli východiskovým bodom pre spoločnosť DB Cargo.

(492) Ďalej musí Komisia najprv posúdiť vierohodnosť predpokladov tvoriacich základ reštrukturalizačného plánu príjemcu, a potom dôkazy o jeho návrate k životaschopnosti na konci reštrukturalizačného plánu.

5.4.2.3.2. Posúdenie vierohodnosti predpokladov reštrukturalizačného plánu

(493) V rámci posúdenia predpokladov reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo Komisia preskúmala prognózy príjmov (v cenách aj objemoch) a nákladov, ktoré Nemecko predložilo na obdobie reštrukturalizácie.

(494) Po prvé, pokiaľ ide o prognózy príjmov, Komisia konštatuje, že v predpokladoch Nemecka týkajúcich sa vývoja príjmov spoločnosti DB Cargo počas obdobia reštrukturalizácie sa predpokladá, že príjmy spoločnosti DB Cargo zostanú počas obdobia reštrukturalizácie relatívne stabilné (+4,9 %, ak sa zohľadnia ostatné prevádzkové príjmy) a v skutočnosti záporné (–2 %), ak sa vylúčia ostatné prevádzkové príjmy ([169]) a zohľadní sa len očakávaný rast príjmov spoločnosti DB Cargo z jej hlavných činností počas obdobia reštrukturalizácie (tabuľka 21). Komisia považuje tento vývoj za primeraný do tej miery, že je v súlade so znížením objemu, ktoré spoločnosť DB Cargo očakáva v rámci realizácie opatrení svojho reštrukturalizačného plánu v tejto oblasti.

(495) Okrem toho sa Komisia po dôkladnejšej analýze objemov a cien domnieva, že pokiaľ ide o objemy, vývoj celkového objemu spoločnosti DB Cargo na základe tonokilometrov, ako ho predpokladá Nemecko, možno považovať za primeraný a realistický v kontexte súčasného trhu, keďže je naďalej obmedzený na nárast CAGR o [...] % v období rokov 2025 až 2029. Predpoklady spoločnosti DB Cargo týkajúce sa rastu objemu sú skutočne konzervatívne, keďže Nemecko nepredpokladá žiadne dodatočné vplyvy trhovo motivovaného rastu v preprave jednotlivými vozňami a mieru rastu pod úrovňou trhu v segmentoch ucelených vlakov a kombinovanej dopravy.

(496) Ďalej platí, že hoci Nemecko predpokladá, že príjmy spoločnosti DB Cargo na tonokilometer sa v rokoch 2025 až 2029 zvýšia a CAGR dosiahne [...] %, Komisia takisto považuje tieto predpoklady za primerané a realistické do tej miery, že takéto prenesenie väčšiny zvýšených nákladov je založené na zlepšení produktivity a kvality služieb spoločnosti DB Cargo v dôsledku realizácie rôznych opatrení reštrukturalizačného plánu, ktorých cieľom je práve možnosť ponúknuť lepšie služby zákazníkom výmenou za vyššie ceny.

(497) Na základe toho sa Komisia domnieva, že predpoklady Nemecka týkajúce sa celkového vývoja príjmov sú primerané a vierohodné.

(498) Po druhé, pokiaľ ide o prognózy nákladov, Komisia konštatuje, že tri hlavné kategórie nákladov (materiál, zamestnanci a ostatné prevádzkové náklady), ktoré sa predpokladajú počas obdobia reštrukturalizácie, by sa mali znížiť približne o 10 % (2026 oproti 2023), pokiaľ ide o náklady na materiál a osobné náklady, ktoré spolu predstavujú viac ako [...] % celkovej nákladovej základne príjemcu (zatiaľ čo ostatné prevádzkové náklady spoločnosti DB Cargo by sa mali znížiť ešte viac). Tieto zníženia nákladov, ktoré sa v absolútnom vyjadrení môžu zdať výrazné, ale v relatívnom vyjadrení nie až do takej miery, sa považujú za primerané práve z posledného dôvodu, a preto, lebo sú založené na dobre vymedzených a dohodnutých programoch znižovania nákladov a ako

([169]) Ostatné prevádzkové výnosy zahŕňajú jednorazový vplyv účtovného zisku z predaja rušňov v roku 2026.

také podporujú zlepšenie úrovne EBITDA spoločnosti DB Cargo a umožňujú jej dosiahnutie kladných hodnôt (107 miliónov EUR) už v roku 2025, t. j. jeden rok pred uplynutím obdobia reštrukturalizácie.

(499) Zníženie odpisov vyplývajúce zo znížených kapitálových výdavkov, ktoré možno pozorovať v súvahe spoločnosti DB Cargo, ďalej prispieva k zlepšeniu EBIT a prevádzkovej marže spoločnosti DB Cargo, ktoré by sa na základe toho mali do konca obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 dostať do kladných čísel ([...] EUR a [...] %).

(500) Na základe rôznych reštrukturalizačných opatrení, ktoré spoločnosť DB Cargo zaviedla v rámci svojho reštrukturalizačného plánu, možno predpoklady, ktoré Nemecko predložilo v súvislosti s vývojom nákladov a na základe ktorých spoločnosť DB Cargo znovu dosiahne životaschopnosť, považovať za primerané a vierohodné.

(501) Komisia na záver dôkladne preskúmala kľúčové predpoklady, z ktorých vychádzajú finančné prognózy reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo predložené Nemeckom, a konštatuje, že predpoklady, z ktorých vychádzajú finančné prognózy, sú primerané a dôveryhodné, a preto sú vierohodné.

5.4.2.3.3. Posúdenie vierohodnosti návratu príjemcu k životaschopnosti

(502) Komisia po určení vierohodnosti predpokladov tvoriacich základ finančných prognóz pristúpi k posúdeniu toho, či na základe týchto prognóz je príjemca schopný vrátiť sa k životaschopnosti na konci obdobia reštrukturalizácie. Komisia konkrétne overí, či príjemca očakáva, že do konca finančného roka 2026 dosiahne dostatočnú mieru návratnosti svojich operácií, a či bude schopný obstáť v konkurencii vlastnými silami.

(503) Predpokladá sa, že rozpätie EBIT spoločnosti DB Cargo (z výnosov bez ostatných prevádzkových príjmov) bude na konci roka 2024 záporné na úrovni [...] % a na konci obdobia reštrukturalizácie v decembri 2026 kladné na úrovni [...] %. Očakáva sa, že ziskovosť spoločnosti DB Cargo, meraná ako rozpätie EBIT, sa následne počas obdobia reštrukturalizácie výrazne zvýši (a potom stabilizuje) ([170]). Tieto zlepšené výsledky neumožňujú správne porovnanie s minulými výsledkami, keďže tie boli v podstate negatívne, a toto výrazné zlepšenie je založené na realizácii reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo.

(504) Okrem toho sa očakáva, že spoločnosť DB Cargo bude generovať kladný čistý príjem v prípade základného aj pesimistického scenára. Okrem toho takýto pozitívny vývoj pozitívne prispeje k pozícii vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo, keďže sa plánuje, že bude pokračovať aj po skončení obdobia reštrukturalizácie.

(505) Okrem toho z finančných údajov reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo vyplýva, že ukazovatele návratnosti sa budú zlepšovať počas celého obdobia reštrukturalizácie a do konca roka 2026 dosiahne ROCE [...] %, ktoré sa po skončení obdobia reštrukturalizácie ďalej zvýši napríklad na [...] % v roku 2030. Podľa výpočtov Nemecka by teda návratnosť kapitálu spoločnosti DB Cargo meraná ukazovateľom ROCE bola od konca obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 stále vyššia ako úroveň [...] (poznámka pod čiarou č. 112). Komisia sa preto domnieva, že úroveň ROCE spoločnosti DB Cargo je dostatočne vysoká na to, aby sa považovala za primeranú plánovaná návratnosť kapitálu, pokiaľ umožňuje spoločnosti DB Cargo po pokrytí všetkých jej nákladov vrátane odpisov a finančných poplatkov konkurovať na trhu na základe jej vlastných zásluh.

([170]) Je dôležité poznamenať, že toto rozpätie EBIT možno dosiahnuť len kombináciou ambicióznych vnútorných opatrení spoločnosti a nemeckej dotácie na dopravu jednotlivými vozňami vo výške približne 300 miliónov EUR ročne. Bez dotácie by sa obchodný segment dopravy jednotlivými vozňami nevrátil k ziskovosti. Rovnako je dôležité poznamenať, že žiadosť spoločnosti DB Cargo o financovanie dopravy jednotlivými vozňami na rok 2024 zatiaľ nemecký Spolkový úrad pre železnice neschválil. Preto zatiaľ nie je jasné, do akej miery sa finančné prostriedky vo výške 300 miliónov EUR ročne pre tento sektor nakoniec dostanú k spoločnosti DB Cargo. V základnom scenári sa predpokladá, že [...] % tohto objemu ([...] EUR ročne) sa pridelí spoločnosti DB Cargo.

(506) Komisia sa domnieva, že to platí o to viac, že nemecká prognóza ROCE spoločnosti DB Cargo zahŕňa obmedzený príspevok segmentu dopravy jednotlivými vozňami k celkovej ziskovosti spoločnosti DB Cargo, ktorý, ako sa uvádza v oddiele 5.4.2.1, čelí mnohým výzvam (vysoké fixné náklady, obmedzené pokrytie železničnou sieťou a konkurencia zo strany rýchlejšej a prispôsobivejšej cestnej dopravy), ale zohráva rozhodujúcu úlohu v európskej logistickej sieti (najmä pre priemyselné odvetvia, ako sú chemické, automobilové a výrobné odvetvie, ktoré sú závislé od flexibilných služieb železničnej nákladnej dopravy) a má zásadný význam pre zníženie emisií CO_2 a dosiahnutie klimatického cieľa EÚ ako udržateľnejšia a efektívnejšia alternatíva k cestnej doprave.

(507) Komisia sa ďalej domnieva, že očakávaná výkonnosť spoločnosti DB Cargo má byť lepšia ako výkonnosť porovnateľnej skupiny. Pri porovnaní príslušných úrovní rozpätia EBIT (EBIT je dôležitou zložkou ukazovateľa ROCE) Komisia skutočne konštatuje, že rozpätie EBIT spoločnosti DB Cargo má do konca obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 dosiahnuť [...] %, zatiaľ čo rozpätie jej konkurentov bolo v období 2021/2023 v priemere 2 % pri porovnateľných činnostiach (a 5 %, ak sa berú do úvahy len tí konkurenti, ktorí neprevádzkujú dopravu jednotlivými vozňami). Očakáva sa teda, že spoločnosť DB Cargo bude dosahovať rovnaké alebo lepšie výsledky ako jej súčasní konkurenti.

(508) Pokiaľ ide o ukazovatele platobnej schopnosti, očakáva sa, že spoločnosť DB Cargo si počas celého obdobia vykonávania svojho reštrukturalizačného plánu udrží kladnú a rastúcu pozíciu vlastného kapitálu a jej pomer vlastného kapitálu (vlastný kapitál/celkové aktíva) sa bude do konca obdobia reštrukturalizácie ([...]% v decembri 2026) a po ňom postupne zvyšovať (až na [...]% v decembri 2030). Podobne sa očakáva, že pomer k úrokovému krytiu spoločnosti DB Cargo (EBIT/úrokové náklady) sa bude počas trvania reštrukturalizačného plánu vyvíjať kladne a do konca roka 2026 dosiahne viac ako jedenkrát vyššiu úroveň (a do decembra 2030 narastie na 1,5 násobok).

(509) Ako alternatívu k základnému scenáru finančných prognóz Komisia považuje za primeraný a vierohodný aj pesimistický scenár, ako je vymedzený v reštrukturalizačnom pláne, keďže sa v ňom predpokladá niekoľko možných nepriaznivých vývojových trendov, ktoré ovplyvňujú parametre stimulovania výkonnosti príjemcu, ako sú možné oneskorenia pri realizácii opatrení reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo, výrazné straty objemov alebo intenzívna cenová konkurencia. Komisia preto konštatuje, že v pesimistickom scenári sa účinne zohľadňujú pravdepodobné zmeny v príjmových a nákladových faktoroch, ktoré by mohli jednotlivo alebo spoločne ovplyvniť životaschopnosť spoločnosti DB Cargo. Komisia ďalej konštatuje, že faktory negatívne ovplyvňujúce výnosy a náklady v pesimistickom scenári sa považujú za súbežné.

(510) V takomto pesimistickom scenári sú výsledky spoločnosti DB Cargo ovplyvnené, ale zostávajú pozitívne a udržateľné, čím sa neohrozuje návrat k životaschopnosti príjemcu. Očakávaný čistý príjem pesimistického scenára po pokrytí všetkých prevádzkových nákladov vrátane úrokov a nákladov na odpisy je do konca obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 a potom naďalej kladný ako v základnom scenári. Okrem toho, zatiaľ čo podľa pesimistického scenára by rozpätie EBIT spoločnosti DB Cargo v roku 2026 predstavovalo [...] EUR (t. j. [...] % marža z výnosov), v nasledujúcich rokoch by sa zvýšilo na takmer [...] EUR (t. j. približne [...] % marža z výnosov).

(511) Podobne sa očakáva, že ROCE spoločnosti DB Cargo podľa pesimistického scenára klesne na [...] % v porovnaní s [...] % podľa základného scenára, ale do roku 2030 sa zvýši na [...] % (v porovnaní s úrovňou [...] % podľa základného scenára). To potvrdzuje, že v pesimistickom scenári zostáva návrat spoločnosti DB Cargo k dlhodobej životaschopnosti stabilný napriek všetkým nepriaznivým predpokladom, ktoré tento scenár obsahuje.

(512) Potvrdzuje to aj očakávaný vývoj ukazovateľa ROA spoločnosti DB Cargo, ktorý bude podľa pesimistického scenára na konci obdobia reštrukturalizácie takmer [...] % (v porovnaní s [...] % podľa základného scenára) a do roku 2030 vzrastie na 2,5 % (v porovnaní s [...] % podľa základného scenára).

(513) Pokiaľ ide o ukazovatele platobnej schopnosti, podľa pesimistického scenára sa očakáva, že spoločnosť DB Cargo si taktiež počas celého obdobia vykonávania svojho reštrukturalizačného plánu udrží kladnú a rastúcu pozíciu vlastného kapitálu. Pomer vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo (vlastný kapitál/celkové aktíva) sa rovnako ako v základnom scenári bude do konca obdobia reštrukturalizácie a neskôr postupne zvyšovať (až na [...] %). Podobne sa očakáva, že pomer k úrokovému krytiu spoločnosti DB Cargo (EBIT/úrokové náklady) podľa pesimistického scenára sa bude počas trvania reštrukturalizačného plánu vyvíjať kladne a do konca roka 2026 dosiahne úroveň blížiacu sa 1 x (a do decembra 2030 viac ako 1 x).

(514) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospieva k záveru, že navrhovaný reštrukturalizačný plán je v základnom aj pesimistickom scenári uskutočniteľný, koherentný a ďalekosiahly a je schopný obnoviť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti DB Cargo v primeranom časovom rámci.

5.4.3. *Pozitívne účinky pomoci na rozvoj hospodárskych činností alebo hospodárskych oblastí prevažujú nad negatívnymi účinkami, pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže a nepriaznivé účinky na obchod*

(515) S cieľom posúdiť, či pomoc neprimerane nenarúša hospodársku súťaž a obchodné podmienky, je potrebné preskúmať nevyhnutnosť pomoci, jej primeranosť a proporcionalitu a zabezpečiť transparentnosť. Preskúmať sa musia aj účinky pomoci na hospodársku súťaž a obchod a musia sa porovnať pozitívne účinky pomoci na rozvoj hospodárskych činností a oblastí, ktoré sa majú pomocou podporiť, ako aj ďalšie pozitívne účinky uvedenej pomoci, s jej negatívnymi účinkami na vnútorný trh.

5.4.3.1. Nevyhnutnosť pomoci a stimulačný účinok

(516) Podľa bodu 53 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu členské štáty, ktoré zamýšľajú poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu, musia vykonať porovnanie s dôveryhodným alternatívnym scenárom, ktorý nezahŕňa štátnu pomoc, prostredníctvom ktorého preukážu, že rozvoj hospodárskych činností alebo oblastí, ktorý je cieľom pomoci uvedeným v oddiele 3.1.1 uvedených usmernení, sa bez pomoci nedosiahne alebo sa dosiahne v menšej miere. Na preukázanie toho, že pomoc na reštrukturalizáciu má stimulačný účinok, musia členské štáty dokázať, že bez pomoci by došlo k reštrukturalizácii, predaju alebo likvidácii príjemcu spôsobom, ktorým by sa nedosiahol zamýšľaný cieľ zabrániť zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam (bod 59 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu).

(517) V alternatívnom scenári, v ktorom by spoločnosť DB AG nevypovedala dohodu o prevode ziskov a strát a poskytla a potom ďalej poskytovala pomoc na reštrukturalizáciu, ktorá by vyriešila zápornú kapitálovú situáciu, by spoločnosť DB Cargo najprv mohla vyvolať možnú nedôveru klientov alebo dodávateľov, čo by ju prinútilo náhle znížiť svoje prevádzkové straty v obchodných segmentoch, v ktorých sú vyššie, najmä v segmente dopravy jednotlivými vozňami. Spoločnosť DB Cargo by čoskoro vykázala veľké straty, čo by v podstate viedlo k jej platobnej neschopnosti.

(518) Okrem toho, keďže jediným akcionárom spoločnosti DB Cargo je historicky spoločnosť DB AG (pozri odôvodnenie 13), reálne by sa v krátkom čase nenašiel alebo ešte nenašiel alternatívny ovládajúci akcionár, ktorý by poskytol kapitál na pokrytie strát spoločnosti DB Cargo. Preto bolo na spoločnosti DB AG, aby zabránila tomu, že príjemca ukončí alebo výrazne obmedzí svoju činnosť. V opačnom scenári bez pomoci by spoločnosť DB Cargo riskovala a stále riskuje, že prestane poskytovať dôležité služby pozemnej dopravy v segmente dopravy jednotlivými vozňami v Nemecku, ktoré konkurenti vzhľadom na ich veľkosť a povahu nemohli a nemôžu ľahko a včas zopakovať.

(519) Pomoc na reštrukturalizáciu teda preukázateľne mala a stále má rozhodujúci účinok, ktorý stimuluje realizáciu všetkých plánovaných reštrukturalizačných opatrení s cieľom obnoviť dlhodobú životaschopnosť a zároveň zabraňuje riziku, že príjemca ukončí alebo výrazne obmedzí pozemnú dopravu v rámci činností dopravy jednotlivými vozňami alebo iných segmentov železničnej nákladnej dopravy, ktoré sú nevyhnutným prínosom pre udržateľný hospodársky rozvoj prepravy tovaru v rámci vnútorného trhu.

5.4.3.2. Vhodnosť

(520) Pomoc na reštrukturalizáciu sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak menej narúšajúce opatrenia umožnia dosiahnuť rovnaký cieľ; pomoc sa musí primerane nahradiť a zvolené nástroje musia byť vhodné na problémy týkajúce sa platobnej schopnosti alebo likvidity, ktoré majú riešiť ([171]).

(521) Pomoc na reštrukturalizáciu má formu prevodu straty zo spoločnosti DB Cargo na spoločnosť DB AG. Tento prevod strát má pozitívny vplyv na platobnú schopnosť spoločnosti DB Cargo, pretože chráni pozíciu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo pred negatívnym vplyvom vzniknutých strát. Komisia konštatuje, že prevod straty neposkytuje spoločnosti DB Cargo priamo žiadnu likviditu v súlade so skutočnosťou, že spoločnosť DB Cargo nemala žiadny problém s likviditou, keď sa stala podnikom v ťažkostiach.

([171]) Bod 38 písm. c) a body 54 a 58 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(522) Pokiaľ ide o aspekt pomoci na zvýšenie platobnej schopnosti, ako sa uvádza v odôvodnení 442, bez pomoci by vlastný kapitál spoločnosti DB Cargo musel absorbovať straty, a preto by sa v roku 2022 dostal do záporných hodnôt. Záporná pozícia vlastného kapitálu, čo znamená, že záväzky spoločnosti prevyšujú jej aktíva, by predstavovala vážny problém pre platobnú schopnosť, ktorému sa poskytnutím pomoci v rokoch 2022 až 2024 predišlo.

(523) Pokiaľ ide o otázku primeranej náhrady za nástroje, Komisia konštatuje, že straty sa podľa dohody o prevode ziskov a strát automaticky účtujú materskej spoločnosti DB Cargo, čiže spoločnosti DB AG. Spoločnosť DB AG nedostáva za prevod straty žiadnu priamu čistú kladnú odmenu. Spoločnosť DB Cargo je však v úplnom vlastníctve spoločnosti DB AG, preto spoločnosť DB AG ako jediný akcionár spoločnosti DB Cargo bude v plnej miere využívať všetky výhody vyplývajúce z obnovenia dlhodobej životaschopnosti spoločnosti DB Cargo.

(524) V tejto súvislosti sa v posúdení predpokladajú primerané budúce finančné výnosy spoločnosti DB Cargo, ktoré by mali zabezpečiť širšie strategické záujmy spoločnosti DB AG, ako je napríklad zachovanie kľúčovej dcérskej spoločnosti, akou je spoločnosť DB Cargo, najmä prostredníctvom služieb pre odvetvia, ako sú oceliarsky, automobilový a chemický priemysel, ktoré generujú podstatnú časť ročných príjmov spoločnosti DB Cargo vo výške 4,5 miliardy EUR. Zabezpečením ďalšej prevádzky prostredníctvom pomoci preto Nemecko zachováva dlhodobú strategickú pozíciu spoločnosti DB Cargo. V posúdení prognóz v základnom scenári sa primerane predpokladajú kumulatívne finančné výnosy spoločnosti DB Cargo počas nasledujúcich piatich až desiatich rokov, ktoré sú v súlade s očakávaným odmeňovaním počas celého obdobia reštrukturalizácie a po ňom. Výnosy sú však nižšie ako tie, ktoré by mohol mať trhový investor v podobnej situácii znášajúci nedávne straty, ktoré vznikli od roku 2022, a zostávajú primerané a adekvátne, najmä od posledného roku obdobia reštrukturalizácie a po ňom. V tejto súvislosti Komisia vypočítala vnútornú mieru návratnosti (IRR), ktorú by spoločnosť DB AG mohla očakávať od úspešného reštrukturalizačného plánu. Komisia používa prístup opísaný v odôvodneniach 378 a 379. Namiesto strednodobých plánov však Komisia používa ako základ prognózy základného scenára reštrukturalizačného plánu. Na základe tohto výpočtu by spoločnosť DB AG mohla očakávať IRR vo výške približne [...] %. Tento ukazovateľ IRR by sa pohyboval v rozmedzí výnosov najnovších dlhopisov vydaných spoločnosťou Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), ktoré v súčasnosti prinášajú výnos v rozpätí od [...] % do [...] % ([173]). Preto je odmena do veľkej miery v súlade s nákladmi na financovanie spoločnosti DB AG.

(525) V tomto štádiu sa očakávaným nástrojom pomoci vyrieši a napraví zhoršená platobná schopnosť a zároveň sa dostatočne odškodní spoločnosť DB AG, a tým aj nemecký štát, ktorého hodnota podielu v príjemcovi sa zvýši.

(526) Z toho vyplýva, že nástroj pomoci na reštrukturalizáciu je vhodný.

5.4.3.3. Primeranosť pomoci a rozdelenie zaťaženia

(527) Podľa bodu 38 písm. e) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nesmie výška pomoci na reštrukturalizáciu presiahnuť minimum potrebné na dosiahnutie cieľa uvedenej pomoci. Rozsah a intenzita pomoci na reštrukturalizáciu sa musí obmedziť na striktné minimum potrebné na uskutočnenie reštrukturalizácie vzhľadom na existujúce finančné zdroje príjemcu, jeho akcionárov alebo podnikateľskú skupinu, do ktorej patrí (bod 61 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu). Musí sa zabezpečiť predovšetkým dostatočná úroveň vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizáciu a na rozdelenie zaťaženia, ak sa štátna pomoc poskytuje vo forme, ktorá zlepšuje pozíciu vlastného kapitálu príjemcu. V posúdení týchto požiadaviek sa zohľadní akákoľvek vopred poskytnutá pomoc na záchranu.

([172]) Dlhopisy s medzinárodnými identifikačnými číslami cenných papierov (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Podľa údajov zo stránky https://www.boerse-frankfurt.de/en, online stav k 27. novembru 2024.

5.4.3.3.1. Vlastný príspevok

(528) Vlastný príspevok príjemcu na náklady na reštrukturalizáciu z vlastných prostriedkov spoločnosti DB Cargo, jej akcionára alebo veriteľov – alebo nových investorov – musí byť skutočný a reálny a mal by byť zvyčajne porovnateľný s poskytnutou pomocou z hľadiska vplyvu na platobnú schopnosť alebo likviditu príjemcu. V súlade s bodom 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí Komisia posúdiť, či sú rôzne zdroje vlastného príspevku skutočné a neobsahujú pomoc. Podľa bodu 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia zvyčajne považuje vlastný príspevok za primeraný, ak jeho suma predstavuje aspoň 50 % nákladov na reštrukturalizáciu.

(529) Po prvé je potrebné ako predbežné hľadisko na posúdenie primeranosti uviesť, že výška pomoci na reštrukturalizáciu na podporu nákladov na reštrukturalizačný plán je v podstate podľa návrhu obmedzená výškou čistých strát vzniknutých počas obdobia reštrukturalizácie do 31. decembra 2024. Potom by sa každá čistá strata, ktorá vznikne spoločnosti DB Cargo – ako sa očakáva v roku 2025 – musela zaúčtovať a vzniknúť, ak by nedošlo k vypovedaniu dohody o prevode ziskov a strát so spoločnosťou DB AG, ako sa zaznamenáva vo výkaze ziskov a strát a v súvahe spoločnosti DB Cargo. Okrem toho vlastný príspevok akcionára spoločnosti DB Cargo zahŕňa mezanínový kapitál (podriadené konvertibilné úvery vo výške 842 miliónov EUR), ktorý by sa v prípade potreby mohol konvertovať a podporiť vlastný kapitál a platobnú schopnosť spoločnosti DB Cargo podobným spôsobom, ako to urobila a robí pomoc na reštrukturalizáciu do roku 2024 (vrátane).

(530) Prípadné problémy s platobnou schopnosťou po vypovedaní dohody o prevode ziskov a strát alebo ich oneskorené účinky až do očakávaných ziskov sa riešia dostupnosťou finančných liniek, ktorými prispela spoločnosť DB AG, a najmä mezanínovým kapitálom (842 miliónov EUR podriadených úverov), ktorý predstavuje najväčšiu jednotlivú sumu vlastného príspevku. Pokiaľ ide o platobnú schopnosť spoločnosti DB Cargo, mezanínový kapitál by zohrával podobnú úlohu ako dohoda o prevode ziskov a strát, teda posilňoval by pozíciu vlastného kapitálu spoločnosti DB Cargo vzhľadom na jej podriadenosť, a teda hodnotenie cenných papierov blízke vlastnému kapitálu.

(531) Pokiaľ ide o bod 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, Komisia musí overiť, či sú rôzne zdroje financovania vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizačný plán opísané v oddiele 4.1.5.3.2.2 bez pomoci a reálne, t. j. či je dostatočne pravdepodobné, že sa v priebehu jeho vykonávania zrealizujú, s výnimkou ziskov. Pokiaľ ide o charakter vlastného príspevku príjemcu neobsahujúceho pomoc, s výnimkou odčlenenia aktív a faktoringu, ktorého väčšinu tvoria finančné nástroje alebo podpora, ktorú spoločnosť DB AG poskytla spoločnosti DB Cargo prostredníctvom štátnych prostriedkov, vyžaduje sa, aby bol prísne štruktúrovaný a poskytnutý za trhových podmienok.

5.4.3.3.1.1. Mezanínový kapitál (podriadené konvertibilné úvery vo výške 842 miliónov EUR) a úverové linky (325 miliónov EUR a 434 miliónov EUR)

(532) Komisia sa domnieva, že spoločnosť DB AG dodržala túto zásadu trhových podmienok tým, že po prvé na základe vnútorných finančných charakteristík spoločnosti DB Cargo pridelila merateľný, overiteľný a trhovo založený interný rating, a po druhé porovnávala finančné nástroje, ktoré poskytuje spoločnosti DB Cargo, s údajmi z renomovaných trhových nástrojov oceňovania, ako je LSEG Data & Analytics ([174]), čím zabezpečila, že úrokové sadzby uplatňované na rôzne nástroje odrážajú riziko spojené s ratingom spoločnosti DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, predtým Refinitiv, je americko-britský globálny poskytovateľ údajov a infraštruktúry finančného trhu. Spoločnosť bola založená v roku 2018 ako dcérska spoločnosť Thomson Reuters, ktorá potom v auguste 2018 predala 55 % podiel spoločnosti Blackstone Group LP. V októbri 2019 spoločnosti Blackstone a Thomson Reuters oznámili predaj spoločnosti skupine London Stock Exchange Group (LSEG). Spoločnosť LSEG Data & Analytics sa považuje za veľmi spoľahlivú v oblasti údajov o finančných trhoch vďaka svojej dlhodobej dobrej povesti, komplexnému globálnemu pokrytiu a presnosti. Poskytuje presné údaje v reálnom čase o rôznych triedach aktív a je súčasťou hlavných finančných systémov. Spoločnosť LSEG Data & Analytics uvádza, že sa riadi prísnymi regulačnými normami, čím zabezpečuje transparentnosť a dodržiavanie predpisov. Jej príslušnosť k skupine LSEG ešte viac upevnila jej dôveryhodnosť. Finančné inštitúcie, analytici a regulačné orgány závisia od spoločnosti LSEG Data & Analytics, pretože vďaka svojim spoľahlivým dátovým a analytickým nástrojom predstavuje základný kameň finančného odvetvia.

(533) V oblasti podnikových financií slúžia úverové ratingy ako rozhodujúci nástroj na posúdenie rizika zlyhania podniku a následne jeho nákladov na dlh. Podľa teórie kompromisu v kapitálovej štruktúre podniky vyvažujú výhody dlhu (daňová ochrana) a náklady (riziko bankrotu a úrokové náklady). Keďže podniky, ako je DB Cargo, čelia finančnej tiesni, čo sa odráža v nižších úverových ratingoch, ich náklady na pôžičky sa zvyšujú v dôsledku zvýšeného rizika nesplácania.

(534) V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že skutočnosť, že spoločnosť DB AG interne hodnotí úverovú bonitu spoločnosti DB Cargo s použitím zavedených zásad podnikových financií, ktoré sú v súlade so zásadami ratingových agentúr, ako je S&P ([175]), je dobrým základom na stanovenie interného úverového ratingu spoločnosti DB Cargo, keďže vo veľkých spoločnostiach interný ratingový proces zvyčajne odráža metodiky externých agentúr, ale je prispôsobený tak, aby sa doň lepšie premietali strategické a prevádzkové poznatky spoločnosti. Komisia sa preto domnieva, že interný ratingový proces spoločnosti DB AG zabezpečuje, že príspevok spoločnosti DB AG je štruktúrovaný v súlade s platnými regulačnými normami a podľa trhových zásad, ktoré tvoria základ na určenie primeraných rizikových prirážok a úrokových sadzieb finančných nástrojov, ako sú podriadené úvery, mezanínové financovanie a úverové linky, ktoré spoločnosť DB AG poskytuje spoločnosti DB Cargo ako vlastný príspevok príjemcu na finančné náklady reštrukturalizačného plánu spoločnosti DB Cargo.

(535) Komisia okrem toho uznáva, že finančné ukazovatele, ako je „krytie návratnosti“ (t. j. prevádzkový peňažný tok po zdanení vydelený čistým dlhom), „čistý dlh/EBITDA ([176])“ a „EBITDA/úrokové krytie ([177])“, ktoré spoločnosť DB AG používa ako referenčné ukazovatele na zaradenie svojich dcérskych spoločností vrátane spoločnosti DB Cargo do rôznych úverových a ratingových tried pomocou finančných ukazovateľov, sú základom hodnotenia úverového rizika a sú všeobecne uznávané v teórii podnikových financií ([178]) na hodnotenie udržateľnosti dlhu, likvidity a prevádzkovej výkonnosti podniku, a preto ich pravidelne používajú analytici finančného trhu pri posudzovaní úverovej bonity podnikov.

(536) Pokiaľ ide o spoločnosť DB Cargo, Komisia sa domnieva, že rozhodnutie spoločnosti DB AG po preskúmaní finančných výsledkov a prognóz spoločnosti DB Cargo (napr. plánovaný EBITDA na rok 2024) znížiť interný rating DB Cargo z „[...]“ „[...]“ najmä na základe zhoršenia finančného zdravia spoločnosti DB Cargo v rokoch 2021 až 2023, je obozretným prístupom, ktorý prispieva k určeniu realistickejších a primeranejších úrokových sadzieb platných pre príslušné finančné nástroje, ktoré spoločnosť DB AG poskytuje spoločnosti DB Cargo.

(537) Zníženie ratingu na „[...]“ naznačuje, že spoločnosť DB Cargo patrí do kategórie vysokovýnosových (prašivých) dlhopisov, často spájaných s problémovými firmami, ktorých pravdepodobnosť zlyhania sa kvantifikuje pomocou modelov úverového rizika, ako je Altmanovo Z-skóre a Mertonov model ([179]), ktoré odrážajú používanie finančných ukazovateľov a trhových podmienok v internom ratingovom procese spoločnosti DB AG.

(538) Komisia sa preto domnieva, že interný úverový rating spoločnosti DB Cargo na úrovni „[...]“ primerane odráža jej zhoršenú úverovú bonitu v dôsledku očakávaného zhoršenia jej EBITDA v roku 2024, ktoré je spôsobené výzvami v odvetví a prevádzkovými ťažkosťami, čo oslabuje jej schopnosť vytvárať dostatočné prevádzkové príjmy na plnenie dlhových záväzkov, najmä vzhľadom na jej kapitálovú náročnosť ako logistickej spoločnosti.

([175]) Napríklad historické pravdepodobnosti zlyhania uverejnené agentúrou S&P.

([176]) Pomerom čistého dlhu/EBITDA sa meria zadlženosť firmy a udáva sa, za koľko rokov by firma splatila svoj dlh, keby dlh aj EBITDA zostali konštantné. Podľa osvedčených postupov sa pomer nad tri často považuje za znak zvýšeného úverového rizika a v prípade spoločnosti DB Cargo vysoký pomer čistého dlhu k EBITDA pravdepodobne prispel k zníženiu jej ratingu.

([177]) Pomerom EBITDA k úrokovému krytiu sa meria schopnosť podniku obsluhovať svoje dlhové záväzky, pričom vyššie hodnoty odrážajú väčšiu finančnú stabilitu.

([178]) Podľa moderných postupov podnikových financií komplexný interný ratingový model hodnotí kvantitatívne faktory (finančné ukazovatele) aj kvalitatívne faktory (obchodné vyhliadky, kvalitu riadenia, riziko odvetvia).

([179]) Altmanovo Z-skóre je finančný model, ktorý sa používa na predpovedanie pravdepodobnosti bankrotu spoločnosti. Kombinuje niekoľko finančných ukazovateľov do jedného skóre, pričom vyššie skóre znamená nižšie riziko platobnej neschopnosti. V Mertonovom modeli sa odhaduje úverové riziko spoločnosti výpočtom pravdepodobnosti zlyhania na základe hodnoty aktív firmy v pomere k jej záväzkom s využitím teórie oceňovania opcií.

(539) Tento rating, ktorý zahŕňa vyššie úverové riziko v porovnaní s dcérskymi spoločnosťami s lepším ratingom, priamo ovplyvňuje úrokové sadzby účtované za dlhové financovanie, keďže podľa teorémy Modiglianiho a Millera ([180]) sa v prípade finančných ťažkostí dlh stáva čoraz drahším, čo odráža zvýšenú prémiu za riziko zlyhania. Komisia sa preto domnieva, že úrokové sadzby, ktoré spoločnosť DB AG uplatnila na mezanínový kapitál spoločnosti DB Cargo (označovaný aj ako podriadené konvertibilné úvery) vo výške 842 miliónov EUR a dve úverové linky vo výške 325 miliónov EUR a 434 miliónov EUR, odrážajú túto rizikovú prirážku, dodržiavajú všeobecne uznávané zásady podnikových financií týkajúce sa výnosu upraveného o riziko a primerane zohľadňujú rating spoločnosti DB Cargo „[...]“, čím sa zabezpečuje, že podmienky úveru sú konkurencieschopné s podobnými dlhopismi s vysokým výnosom na trhu.

(540) Po posúdení prvkov a prirážok predmetných úrokových sadzieb a ich finančného zdôvodnenia je v praxi vhodné posúdiť aj úroveň sadzieb, ktorá vyplýva z uplatňovania ustanovení príslušných zmlúv o financovaní mezanínového kapitálu (alebo podriadených úverov) a dvoch úverových liniek poskytnutých spoločnosti DB Cargo.

(541) Keďže spoločnosť DB Cargo si v tejto súvislosti nepožičiava od externých finančných inštitúcií alebo bánk, neexistuje žiadny pozorovateľný trhový úrok účtovaný jej úverom, ktorý by bol k dispozícii ako referenčná hodnota na porovnanie. Nie je možné identifikovať prevádzkovateľa nákladnej železničnej dopravy, ktorý by si požičal za trhových podmienok a ktorý by mal dostatočne podobný prevádzkový a finančný profil a podľa ktorého by bolo možné vyvodiť platné závery o nákladoch spoločnosti DB Cargo na požičiavanie si, ak by získala finančné prostriedky z trhov alebo od finančných inštitúcií. V takejto situácii sa v oznámení Komisie o revízii metódy stanovenia referenčných a diskontných sadzieb stanovujú kritériá na určenie náhradného ukazovateľa trhovej sadzby ([181]).

(542) Vhodným náhradným ukazovateľom vyplývajúcim z oznámenia o revízii metódy stanovenia referenčných a diskontných sadzieb by preto bola pôžička od materskej spoločnosti dcérskej spoločnosti, ako je spoločnosť DB Cargo, so slabým ratingom a bez externých pôžičiek. V prípade neplnenia záväzkov by materská spoločnosť/veriteľ mala naďalej právo požadovať plnenie z nezaťažených aktív dcérskej spoločnosti. Dlhodobý neobežný majetok spoločnosti DB Cargo má v súvahe hodnotu [...] mld. EUR, čo výrazne prevyšuje celkovú sumu finančných nástrojov vo výške 1,7 mld. EUR, ktoré spoločnosť DB AG poskytuje na podporu nákladov na reštrukturalizačný plán spoločnosti DB Cargo. Veriteľ by teda nemal žiadnu alebo mal iba malú stratu, ak by spoločnosť DB Cargo nesplácala svoje záväzky. Výsledná (náhradná) úroková sadzba účtovaná materskou spoločnosťou/veriteľom by bola [...] a [...], ako sa uvádza v oznámení o revízii metódy stanovenia referenčných a diskontných sadzieb. Ročná úroková sadzba vo výške [...] %, ktorú spoločnosť DB AG účtuje spoločnosti DB Cargo za dve úverové linky, ktoré sú najprednostnejšími úvermi s vlastným vkladom, sa pohybuje v rozmedzí náhradných sadzieb: výrazne nad prvým a blízko druhého náhradného ukazovateľa trhovej sadzby. Rizikovejšie financovanie z hľadiska nadriadenosti, ako je napríklad mezanínový kapitál ([182]) (alebo podriadené konvertibilné úvery), priťahuje oveľa vyššie úrokové sadzby, pri uplatnení trhovej a objektívnej metodiky stanovenej v úverových zmluvách so spoločnosťou DB AG, v súčasnosti až do [...] %.

(543) Okrem toho Komisia zhromaždila finančné údaje z databázy *S&P Capital IQ* ([183]) na porovnanie úrokových sadzieb, ktoré musí spoločnosť DB Cargo platiť za úverové linky a mezanínový kapitál. V tejto súvislosti Komisia zhromaždila údaje o výnosoch podnikových dlhopisov nefinančných spoločností s podobným rizikovým profilom ako spoločnosť DB Cargo, t. j. spoločností s ratingom „[...]“ a „[...]“. ***Obr. 9*** znázorňuje výnosové krivky podnikových dlhopisov týchto spoločností. Pre konkrétnu rizikovú skupinu krivka poskytuje relevantný odhad výnosu, za ktorý trh v súčasnosti oceňuje dlh týchto emitentov. Komisia používa výnosy z dlhopisov ako referenčný náhradný ukazovateľ, keďže výnos z dlhopisov je výška výnosu, ktorú investor dosiahne z dlhopisu, čo poskytuje dobrý ukazovateľ „celkových“ nákladov na pôžičku pre spoločnosť.

([180]) Teoréma Modiglianiho a Millera naznačuje, že na dokonalom trhu úverové ratingy, riziká ťažkostí a bankrotu neovplyvňujú hodnotu firmy, pretože kapitálová štruktúra je irelevantná. V skutočnosti sú však tieto faktory dôležité, pretože trhy nie sú dokonalé. Úverové ratingy a riziká bankrotu preto vždy ovplyvňujú náklady na pôžičky/úroky, vnímanie investorov a finančnú stabilitu spoločností v ťažkostiach, čím sa rozhodnutia o kapitálovej štruktúre stávajú v reálnych scenároch kľúčovými.

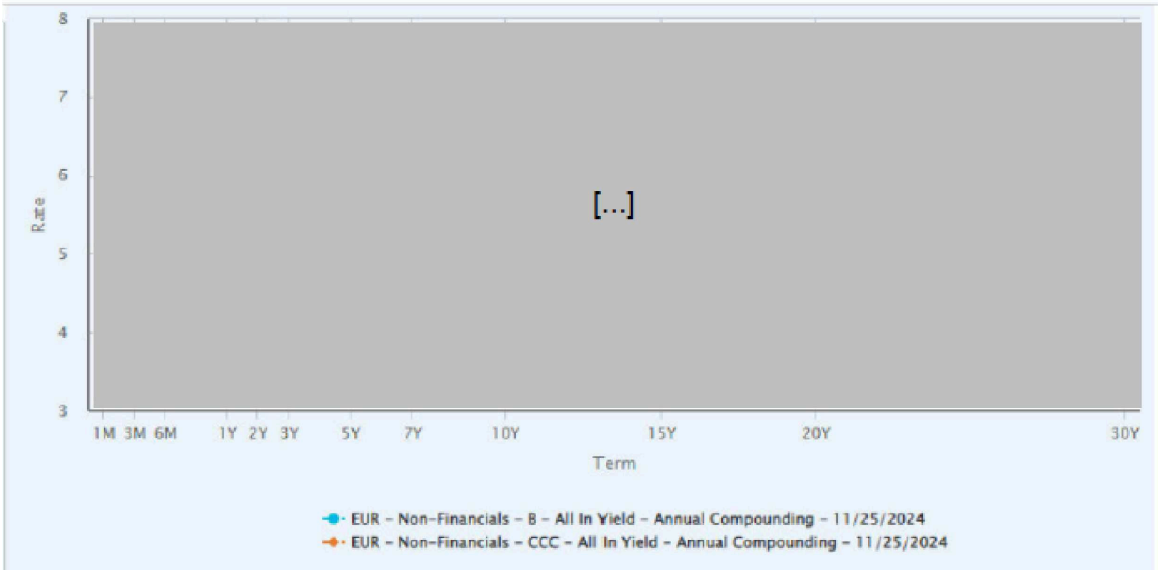
([181]) Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

([182]) Mezanínové financovanie má zvyčajne vyššiu úrokovú sadzbu vzhľadom na svoju pozíciu v kapitálovej štruktúre pod dlhom v prvom rade, čo je v súlade s teóriou hierarchie postupnosti podnikových financií. Podľa tejto teórie spoločnosti uprednostňujú získavanie kapitálu v poradí od najmenej nákladného po najnákladnejší, pričom mezanínové financovanie predstavuje možnosť medzi vlastným kapitálom a dlhom v prvom rade. V konkrétnom prípade spoločnosti DB Cargo a na rozdiel od iných prípadov mezanínového financovania mezanínový úver spoločnosti DB AG neumožňuje pozastavenie platenia úrokov ani posunutie dátumu splatnosti, čo vedie k nižším úrokovým nákladom ako v prípade priameho kapitálového financovania, ktoré nemá splatnosť ani povinnosť platiť úroky.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Obr. 9

Výnosová krivka podnikových dlhopisov pre rôzne splatnosti a ratingy



Zdroj: S&P Capital IQ, online stav k 26. novembru 2024.

(544) Komisia konštatuje, že v prípade dočasných úverových liniek, pozri odôvodnenie 257 písm. f) a 257 písm. b), sa platná úroková sadzba vypočítava pre jednotlivé čerpania. Na príklade šesťmesačného obdobia, pre ktoré podľa úrokovej metodiky opísanej v dohodách v súčasnosti predstavujú úrokové sadzby [...] % na ročnom základe, Komisia konštatuje, že trh v súčasnosti oceňuje dlh so šesťmesačnou splatnosťou na úrovni [...] % pre spoločnosti s ratingom „[...]“, resp. na úrovni [...] % pre spoločnosti s ratingom „[...]“. Úrok spoločnosti DB Cargo by sa nachádzal v rámci týchto dvoch hraníc, pričom by bol bližšie k hornej hranici. Zdá sa teda, že úroková sadzba je v súlade s očakávaniami trhu.

(545) Komisia konštatuje, že pokiaľ ide o podriadené konvertibilné úvery, pozri odôvodnenia 257 písm. a) až 257 písm. e), tieto úvery majú splatnosť približne päť až sedem rokov a platnú úrokovú sadzbu, ktorá v súčasnosti predstavuje [...] % ročne. V súčasnosti trh oceňuje dlh s päťročnou splatnosťou pre spoločnosti s ratingom „[...]“ na [...] % a [...] % pre spoločnosti s ratingom „[...]“. Okrem toho, v prípade dlhopisov so sedemročnou splatnosťou sa výnos v súčasnosti oceňuje na „[...] %“ pre spoločnosti s ratingom „[...]“, resp. na [...] % pre spoločnosti s ratingom „[...]“. To znamená, že spoločnosť DB Cargo platí značnú prémiu za rizikovejší charakter podriadených konvertibilných úverov v porovnaní so súčasnými výnosmi z dlhopisov. Preto ani v prípade podriadených konvertibilných úverov z porovnávacieho hodnotenia nevyplýva, že by spoločnosť DB AG poskytla spoločnosti DB Cargo financovanie za zjavne výhodných podmienok.

(546) Z toho vyplýva, že podmienky, za ktorých sú mezanínový kapitál a financovanie prostredníctvom úverových liniek k dispozícii pre spoločnosť DB Cargo ako zdroje vlastného príspevku, sú v súlade s náhradnými ukazovateľmi a referenčnými trhovými sadzbami a v skutočnosti ich prevyšujú, a teda neobsahujú pomoc.

5.4.3.3.1.2. Výnosy z odčlenenia aktív ([460 – 560] miliónov EUR)

(547) Odčlenenia aktív spoločnosti DB Cargo vo výške [460 – 560] miliónov EUR, ktoré sa musia uskutočniť počas obdobia reštrukturalizácie, vylučujú vnútroskupinové nákupy, a preto ich možno považovať za predaj bez štátnych prostriedkov. Okrem toho dostupné prípady predaja súkromným prevádzkovateľom a zásady, ktorými sa riadi plánovaný predaj, naznačujú trhový prístup výberu kupujúceho, ktorý zachováva záujem o spoločnosť DB Cargo (pozri oddiel 4.1.5), ktorým by sa Nemecko a spoločnosť DB Cargo mali riadiť pri odčlenení a predaji aktív, ku ktorým sa zaviazali.

(548) V bode 63 usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa však očakávania budúcich ziskov vylučujú z rozsahu skutočných príspevkov. Reálny a skutočný vlastný príspevok spoločnosti DB Cargo, ktorý určilo Nemecko, zahŕňa [460 – 560] miliónov EUR očakávaných príjmov z predaja aktív alebo podielov, ktorý sa musí uskutočniť [...]. Táto plná výška výnosov ešte nie je dostatočne istá. V inom minulom prípade zlučiteľnej pomoci pre konkurenta v oblasti nákladnej železničnej dopravy Komisia usúdila, že záväzok odčleniť aktíva alebo podiely v priebehu plnenia reštrukturalizačného plánu, okrem financovania zo strany materskej spoločnosti, bol platným zdrojom skutočného vlastného príspevku, aj keď nebol úplne realizovaný alebo chýbali odhodlaní kupujúci ([184]).

(549) Komisia však pri posudzovaní primeranosti pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosti DB Cargo konzervatívne vylúči sumu očakávaných príjmov z odčlenenia alebo predaja aktív, ktoré ešte neboli odpísané a pre ktoré nie sú určení dostatočne odhodlaní kupujúci a/alebo predajná cena je len odhadom. Príslušné náklady, ktoré sa plánujú vynaložiť v rovnakej výške, bude teda potrebné financovať z očakávaných prevádzkových príjmov z bežnej prevádzky.

(550) Z opisu súčasného stavu, ktorý poskytli nemecké orgány, vyplýva, že očakávané príjmy z odčlenenia alebo predaja aktív, ktoré sú odpísané, a z tých, na ktoré sú k dispozícii záväzné ponuky od identifikovaných kupujúcich, predstavujú [...] EUR z celkovej očakávanej sumy predaja [460 – 560] miliónov EUR (odôvodnenie 325). Tieto bývalé príjmy, ktoré už boli vyplatené spoločnosti DB Cargo alebo jej budú vyplatené v najbližšej budúcnosti, by sa mali považovať za skutočné a aktuálne príspevky príjemcu.

5.4.3.3.1.3. Faktoring pohľadávok zo strany HSBC ([100 – 140] miliónov EUR)

(551) Faktoring pohľadávok vo výške [100 – 140] miliónov EUR je schválený [...], súkromnou bankou s najlepšou záväznou ponukou, vybratou na základe výberového konania [odôvodnenie 257 písm. c) bod f)]. Faktoring pohľadávok znižuje a bude znižovať náklady spoločnosti DB Cargo a zlepší jej prevádzkový kapitál a peňažné toky. Z dôvodu poskytovania z prostriedkov, ktoré nie sú pod kontrolou nemeckého štátu, je faktoring zo strany [...] zdrojom neobsahujúcim pomoc a skutočným vlastným príspevkom.

5.4.3.3.1.4. Prevod a pokrytie nákladov na mzdy a odstupné zamestnancov ([100 – 140] miliónov EUR)

(552) Náklady spojené so znižovaním počtu zamestnancov spoločnosti DB Cargo, ktoré sa začalo v dôsledku reštrukturalizačného plánu, sa pokryjú z príspevku spoločnosti DB JobService Gmbh [odôvodnenie 257 písm. c) bod f)]. Zníženie a prerozdelenie v rámci skupiny DB bolo odsúhlasené príslušnými internými orgánmi pre presný počet zamestnancov, takže účasť spoločnosti DB JobService Gmbh je istá, vymedzená a presne vyčíslená. Tento príspevok je výsledkom uplatňovania vopred stanovených firemných pravidiel a zásad spoločnosti DB AG. Rozhodnutie spoločnosti DB Cargo využívať túto službu je nezávislým rozhodnutím v rámci skupiny, ktoré pravdepodobne nie je spôsobené účasťou alebo zasahovaním štátu ako akcionára spoločnosti DB AG.

(553) Okrem toho je úloha spoločnosti DB JobService Gmbh ako interného poskytovateľa služieb pri prerozdeľovaní prepustených zamestnancov podobná úlohe agentúr sprostredkujúcich zamestnanie na trhu práce. Vnútroskupinová povaha rozsahu, poskytovania a hodnoty poskytovanej služby nebráni posúdeniu, že služba sa poskytuje za trhových podmienok, ako by to bolo v prípade súkromne vlastnenej skupiny podobnej veľkosti a činností. Z toho vyplýva, že tento zdroj príspevku je bez pomoci, reálnej a skutočnej.

5.4.3.3.1.5. Záver

(554) Prostriedky poskytnuté príjemcom a jeho akcionárom a faktoringovou bankou možno považovať za zdroje bez štátnej pomoci. Tieto príspevky Nemecka v skutočnosti predstavujú 2 291 miliónov EUR a prevyšujú odhadovanú sumu pomoci na reštrukturalizáciu vo výške 1 914 miliónov EUR, takže predstavujú 54 % potrebných finančných prostriedkov na pokrytie nákladov na plán. Pomoc je obmedzená maximálne do výšky strát vzniknutých v rokoch 2022 a 2023 a strát plánovaných na rok 2024, takže by zostala primeraná, keby skutočné straty zaznamenané k 31. decembru 2024, ktoré boli ešte prevedené pri uplatňovaní dohody o prevode ziskov a strát, zostali nižšie ako výška vlastného príspevku spoločnosti DB Cargo.

([184]) Rozhodnutie C(2004) 3955 final z 2. marca 2005.

(555) Aj tieto príspevky však musia byť reálne a skutočné, čo neplatí pre celú sumu [460 – 560] miliónov EUR, ktorá sa očakáva z odčlenenia podielov alebo predaja aktív počas obdobia reštrukturalizácie. Dokonca aj za mimoriadne konzervatívneho predpokladu, že by neboli žiadne príjmy z predaja a odčlenenia, ktoré musí spoločnosť DB Cargo uskutočniť počas obdobia reštrukturalizácie a pre ktoré zatiaľ neexistujú dostatočne odhodlaní kupujúci, by skutočný vlastný príspevok na náklady zo zostávajúcich prostriedkov financovania nezahŕňajúceho pomoc, ktoré sú v súčasnosti zabezpečené, stále predstavoval 50 % celkovej sumy.

(556) Preto je splnená požiadavka bodu 64 usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, podľa ktorej je vlastný príspevok príjemcu zvyčajne primeraný, ak dosahuje 50 % nákladov na reštrukturalizáciu a je značný.

5.4.3.3.2. Rozdelenie zaťaženia

(557) Podľa bodov 65 až 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu môže mať štátna podpora poskytovaná vo forme, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, vplyv na ochranu akcionárov a podriadených veriteľov pred dôsledkami ich voľby investovať do príjemcu, čo môže vytvárať morálny hazard a oslabiť trhovú disciplínu. Pomoc na pokrytie strát by sa teda mala poskytovať len za podmienok, ktoré zahŕňajú primerané rozdelenie zaťaženia medzi existujúcich investorov, a k štátnemu zásahu by sa malo prikročiť až potom, čo boli straty v plnom rozsahu zaúčtované a pripísané existujúcim akcionárom alebo držiteľom podriadeného dlhu.

(558) Primerané rozdelenie zaťaženia zvyčajne znamená, že existujúci akcionári, a v prípade potreby aj podriadení veritelia, musia znášať straty v plnej výške. Podriadení veritelia by mali prispievať k absorbovaniu strát buď prostredníctvom konverzie na kapitál, alebo odpísaním istiny príslušných nástrojov. Preto k štátnej intervencii by sa malo prikročiť až potom, čo boli straty v plnom rozsahu zaúčtované a pripísané existujúcim akcionárom alebo držiteľom podriadeného dlhu. V každom prípade sa v rozsahu prípustnom zo zákona musí počas obdobia reštrukturalizácie predísť odlivu hotovosti od príjemcu k držiteľom vlastného kapitálu alebo podriadeného dlhu, s výnimkou prípadu, keď by to neúmerne postihlo tých, ktorí vložili čerstvý kapitál (bod 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu).

(559) Okrem toho sa v bode 67 usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu stanovuje, že akákoľvek štátna pomoc, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, by sa mala poskytovať za podmienok, ktoré štátu umožnia, aby sa primerane podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu s prihliadnutím na sumu štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným imaním spoločnosti po zaúčtovaní strát.

(560) V tomto prípade pomoc na reštrukturalizáciu nestimuluje morálny hazard ani nadmerné podstupovanie rizika, ktoré by prinášalo výhody akcionárom alebo veriteľom príjemcu. V skutočnosti neexistujú žiadni podriadení veritelia, ktorí by financovali spoločnosť DB Cargo, keďže všetky finančné prostriedky spoločnosti DB Cargo boli poskytnuté na medzipodnikovom základe priamo z finančného útvaru spoločnosti DB AG. V tomto štádiu straty spoločnosti DB Cargo, ktorých vzniku zabránila dohoda o prevode ziskov a strát, boli a budú v roku 2024 *de facto* absorbované jediným akcionárom spoločnosti DB AG prostredníctvom prevodu týchto strát v rámci vykonávania dohody o prevode ziskov a strát od 31. decembra 2022. Z tohto dôvodu nie sú zaznamenané žiadne straty, ktoré by mala spoločnosť DB AG absorbovať alebo ktoré by jej bolo možné pripísať. Účtovné straty neboli zaznamenané ani absorbované, *de facto* ich však už podporil jediný akcionár spoločnosti DB Cargo. Súbežne s prevodom straty, pomocou na reštrukturalizáciu a ukončením platnosti dohody o prevode ziskov a strát od 31. decembra 2024, ktoré bránia automatickému prevodu ziskov spoločnosti DB Cargo na spoločnosť DB AG, je takáto pomoc na zvýšenie vlastného kapitálu v súlade s bodom 66 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(561) Pomoc na reštrukturalizáciu je takisto v súlade s bodom 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, pretože pri zohľadnení zlepšenia vlastného imania, ktoré pomoc prináša tým, že zabraňuje znižovaniu čistých strát, Nemecko, ktoré je prostredníctvom spoločnosti DB AG jediným akcionárom spoločnosti DB Cargo, v plnej miere získa všetky potenciálne výhody pre akcionárov vyplývajúce z prínosov očakávaných po realizácii reštrukturalizačného plánu a návrate spoločnosti DB Cargo k dlhodobej životaschopnosti. Je to tak bez ohľadu na to, či sa budúce príjmy zvýšia vo forme budúcich dividend alebo vo forme nerozdeleného čistého zisku, čím sa zvýši vlastné imanie a hodnota nepriameho štátneho podielu, ktorý sa od roku 2022 zvýšil o prevody strát a v roku 2024 sa bude ďalej zvyšovať. Z toho vyplýva, že podmienky štátneho zásahu prostredníctvom spoločnosti DB AG poskytujú Nemecku primeraný podiel na budúcich prírastkoch hodnoty spoločnosti DB Cargo.

5.4.3.3.3. Záver

(562) Komisia preto dospieva k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu je primeraná a je spojená s primeraným rozdelením zaťaženia.

5.4.3.4. Zásada „jedenkrát a naposledy“ a obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže

(563) V záujme obmedzenia negatívnych účinkov pomoci, aby sa zabránilo neprípustným účinkom na hospodársku súťaž a obchod, a zabezpečenia pozitívnej celkovej bilancie ([185]) musí byť pomoc poskytnutá podnikom v ťažkostiach v súlade so zásadou „jedenkrát a naposledy“, ktorou sa takáto pomoc obmedzuje na obdobie desiatich rokov.

(564) Komisia povoľuje poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu len na podporu jednej reštrukturalizačnej operácie a ak je to vhodné za predpokladu, že od minulého poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu alebo skončenia či zastavenia reštrukturalizačného plánu uplynulo desať rokov ([186]). Komisia povoľuje výnimky z uvedeného pravidla vtedy, ak pomoc na reštrukturalizáciu nasleduje po pomoci na záchranu v rámci jednej reštrukturalizačnej operácie ([187]).

5.4.3.4.1.1. Zásada „jedenkrát a naposledy“

(565) Pomoc na reštrukturalizáciu podporuje len jednu reštrukturalizačnú operáciu príjemcu. Nemecké orgány potvrdili, že príjemca v minulosti nevyužil žiadnu pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu alebo dočasnú podporu na reštrukturalizáciu a nepatrí do väčšej skupiny podnikov, ktoré by mohli takúto pomoc získať. Toto vyhlásenie potvrdzuje posúdenie finančnej situácie spoločnosti DB Cargo v minulosti, ktoré vykonala Komisia, ako aj záznamy Komisie o predchádzajúcej pomoci na záchranu alebo reštrukturalizáciu a o dočasnej podpore na reštrukturalizáciu. Pomoc na reštrukturalizáciu preto rešpektuje zásadu „jedenkrát a naposledy“.

(566) Podľa bodu 74 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa zásada „jedenkrát a naposledy“ rozširuje na skupinu v tom zmysle, že ak podnikateľská skupina dostala pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu alebo dočasnú podporu na reštrukturalizáciu, Komisia zvyčajne nepovolí ďalšiu pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu samotnej skupine alebo niektorému zo subjektov patriacich do skupiny, pokiaľ neuplynulo desať rokov od poskytnutia pomoci alebo od ukončenia obdobia reštrukturalizácie alebo od zastavenia vykonávania reštrukturalizačného plánu, podľa toho, čo nastalo neskôr. Okrem toho musia členské štáty preukázať, že ak subjekt patriaci do podnikateľskej skupiny dostal pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu alebo dočasnú podporu na reštrukturalizáciu, avšak skupina ako celok, ako aj ostatné subjekty skupiny sú naďalej oprávnené na pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu, žiadna pomoc sa neprenesie zo skupiny alebo ostatných subjektov skupiny na predchádzajúceho príjemcu pomoci.

(567) Pokiaľ ide o skupinu DB, nemecké orgány potvrdili, že materská spoločnosť príjemcu a jej sesterské spoločnosti v minulosti nevyužili žiadnu pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu, ani dočasnú podporu na reštrukturalizáciu. Toto vyhlásenie potvrdzujú záznamy Komisie o predchádzajúcej pomoci na záchranu alebo reštrukturalizáciu a o dočasnej podpore na reštrukturalizáciu. Pomoc na záchranu preto rešpektuje zásadu „jedenkrát a naposledy“.

5.4.3.4.1.2. Obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže

(568) Podľa bodu 76 a nasledujúcich bodov usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu v prípade, ak sa poskytne pomoc na reštrukturalizáciu, musia byť prijaté opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže tak, aby sa nepriaznivé účinky na obchod minimalizovali a aby pozitívne účinky prevažovali nad akýmikoľvek negatívnymi. Ako sa vysvetľuje v bodoch 87 až 93 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže by sa mali kalibrovať a nastaviť primerane k rušivým vplyvom pomoci. Relevantnými faktormi sú najmä veľkosť a povaha pomoci a podmienky a okolnosti, za ktorých sa poskytuje, miera vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia, ako aj veľkosť a relatívny význam spoločnosti DB Cargo na trhu a charakteristiky dotknutého trhu. Okrem toho by opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže nemali ohroziť vyhliadky na návrat k životaschopnosti ani nesmú byť na úkor spotrebiteľov a hospodárskej súťaže.

([185]) Bod 38 písm. f) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
([186]) Body 70 a 71 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
([187]) Pozri bod 72 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(569) A napokon sa v bode 122 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu pripomína, že príjemca musí v plnej miere realizovať reštrukturalizačný plán a plniť všetky ostatné povinnosti stanovené v rozhodnutí Komisie, ktorým sa pomoc povoľuje. Ako sa podrobne uvádza v oddiele 4.1.5, Nemecko sa zaväzuje, že spoločnosť DB Cargo zavedie tieto opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže, ktoré sa budú uplatňovať [...]: i) predaj podielov (ako je opísané v oddiele 4.1.5.1.2); ii) zákaz reklamy na prijatú štátnu pomoc (pozri odôvodnenie 301); iii) zákaz nadobúdania (pozri oddiel 4.1.5.1.1); iv) záväzok zveriť určité objemy prevádzky externým dodávateľom (pozri oddiel 4.1.5.2); v) záväzok obmedziť objem prevádzky spoločnosti DB Cargo (pozri oddiel 4.1.5.3) a vi) predaj rušňov (pozri oddiel 4.1.5.4). Spoločnosť DB Cargo by preto mala z vlastnej iniciatívy dôsledne a včas vykonať príslušné opatrenia.

(570) Pri posudzovaní správnej kalibrácie týchto opatrení sa musí zohľadniť vplyv pomoci na reštrukturalizáciu v prospech spoločnosti DB Cargo na hospodársku súťaž vzhľadom na mieru vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia dosiahnutého v tomto prípade. Pokiaľ ide o vlastný príspevok, povaha a výška rôznych prostriedkov a nástrojov podporuje záver, že pomoc je primeraná, a zároveň dokazuje dôveru súčasného akcionára v pokračovanie činnosti spoločnosti DB Cargo po jej reštrukturalizácii. Okrem toho je zabezpečené primerané rozdelenie zaťaženia, keďže existujúci akcionár absorboval straty spoločnosti DB Cargo (aj prostredníctvom opatrenia pomoci), spoločnosť DB Cargo nemá podriadený dlh a štát má prostredníctvom spoločnosti DB AG nárok na primeraný podiel na budúcich prírastkoch hodnoty spoločnosti DB Cargo.

(571) Pokiaľ ide o výšku a povahu pomoci (bod 88 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu), Komisia konštatuje, že straty prevedené v rámci dohody o prevode ziskov a strát od roku 2022 predstavujú celkovo približne 1 914 miliónov EUR (pozri tabuľku). Aj keď sú celkové straty značné a dosahujú [...] očakávaných ročných príjmov spoločnosti DB Cargo v roku 2024 (pozri tabuľku 21 v odôvodnení 282), pri samostatnom porovnaní ročne prevedených strát s ročnými príjmami v danom roku (tabuľka 21 v odôvodnení 282) alebo s celkovými aktívami (tabuľka 22) sa ich význam znižuje: [...] % príjmov v roku 2022, [...] % v roku 2023 a [...] % v roku 2024, ako aj [...] % celkových aktív v roku 2022, [...] % v roku 2023 a [...] % v roku 2024. Výška pomoci sa nezdá nadmerná ani vzhľadom na podiel železničnej nákladnej dopravy na celkovom trhu s nákladnou dopravou v Nemecku (tabuľka 31) alebo dokonca na rozmer trhu železničnej nákladnej dopravy v Nemecku, ktorý podľa odhadov v roku 2022 vygeneruje príjmy vo výške približne 6,3 miliardy EUR a v porovnaní s rokom 2021 sa bude zvyšovať (ako to vyplýva z obrázka 10).

Obr. 10

Vývoj príjmov na nemeckom železničnom trhu v miliardách EUR (železničná nákladná doprava v sivej farbe/horná časť stĺpcov)

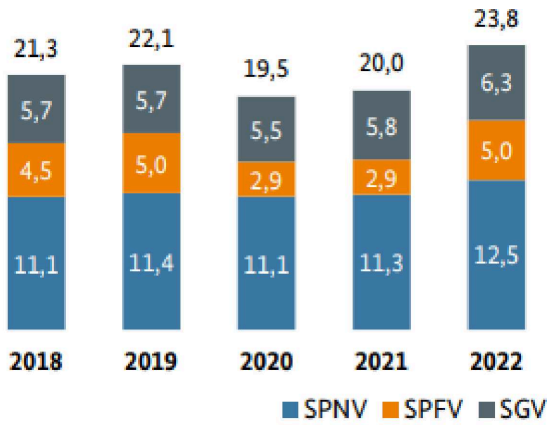


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Zdroj: Spolková agentúra pre siete [Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), online stav k 10. októbru 2024].

(572) Komisia konštatuje, že spoločnosť DB Cargo poskytuje približne 8,5 % služieb nákladnej dopravy v rámci Nemecka (2022, relatívne stabilný podiel s podobnými hodnotami okolo 10 % alebo menej v predchádzajúcich rokoch). Pokiaľ ide o užšiu hospodársku činnosť železničnej nákladnej dopravy, jej trhový podiel v Nemecku pre všetky segmenty kombinovanej cestnej/železničnej dopravy jednotlivými vozňami a ucelenými vlakmi spolu je v roku 2022 významnejší, približne 43 %. Podiel spoločnosti DB Cargo na železničnej nákladnej doprave však neustále klesá a ostatní poskytovatelia služieb získavajú väčšie podiely (odôvodnenie 26). Okrem toho pri širšom geografickom zábere činností železničnej nákladnej dopravy na vnútornom trhu spoločnosť DB Cargo poskytuje služby nákladnej dopravy vo viacerých ďalších členských štátoch, pričom v týchto krajinách má trhový podiel v rozpätí [...] % až [...] %. Napriek tomu, ako je uvedené na obrázku 2, spoločnosť DB Cargo má celkový podiel na trhu približne 22 %, ktorý v posledných rokoch neustále klesá a znižuje trhovú pozíciu spoločnosti DB Cargo. Navyše spoločnosť DB Cargo dosahuje okrem Nemecka významné trhové podiely len v dvoch ďalších členských štátoch, a to [...] (pozri odôvodnenia 26 a 27, tabuľku 2 a tabuľku 12). Pri posudzovaní rôznych obchodných segmentov (kombinovaná cestná/železničná doprava jednotlivými vozňami a ucelenými vlakmi) má spoločnosť DB Cargo v Nemecku takmer monopolné postavenie na trhu v prípade dopravy jednotlivými vozňami, pričom v segmentoch ucelených vlakov a kombinovanej dopravy má významné trhové podiely v rozpätí [...] % až [...] % (pozri tabuľku 3). Podľa správy Spolkovej agentúry pre siete mala spoločnosť DB Cargo v roku 2023 v skutočnosti len 39,3 % podiel na relatívne diverzifikovanom celkovom trhu so železničnou nákladnou dopravou v Nemecku, čo zahŕňa aj segment jednotlivých vozňov, v ktorom väčšina z početných dodávateľov železničnej nákladnej dopravy nepôsobí (tabuľka 3).

Obr. 11

Trh so železničnou nákladnou dopravou v Nemecku v roku 2023

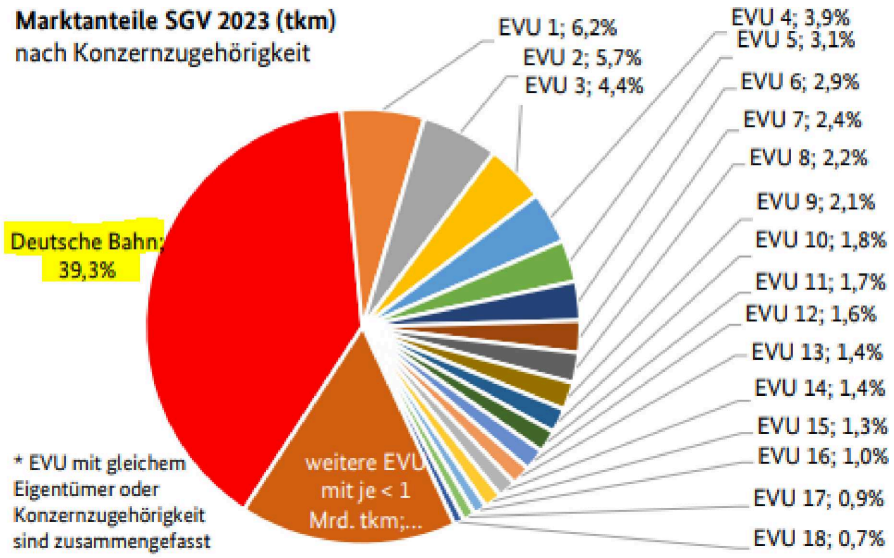


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Zdroj: Spolková agentúra pre siete [Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), online stav k 10. októbru 2024].

(573) Komisia posúdi vhodnosť opatrení na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže, ktoré navrhlo Nemecko, s prihliadnutím na veľkosť a povahu pomoci, mieru vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia a trhovú pozíciu spoločnosti DB Cargo (pozri odôvodnenia 570 až 572).

5.4.3.4.1.2.1. Štrukturálne opatrenia

Predaj podielov

(574) Predaj podielov opísaný v odôvodnení 305 a nasl. sa týka odčlenenia obchodných podielov v životaschopných podnikoch za predpokladu nepretržitého fungovania. Predovšetkým odčlenenia v [...] sa týkajú odčlenenia dcérskych spoločností nepriamo kontrolovaných spoločnosťou DB Cargo (pozri odôvodnenie 324). Ako dokazuje Nemecko, spoločnosti boli v minulosti ziskové (pozri tabuľku 30), a preto by sa odchodom skupiny DB Cargo okamžite otvorili nové príležitosti pre konkurentov, ako to dokazuje záujem, ktorý už prejavili potenciálni kupujúci (pozri odôvodnenie 325). Komisia konštatuje, že odčlenenie sa netýka len Nemecka ([...]), ale aj [...], kde má skupina DB Cargo významný podiel na trhu.

(575) Okrem toho sa odčlenenie viac ako [...] týka historicky ziskových podnikov, ako je uvedené v tabuľke.

(576) Pokiaľ ide o odčlenenie [...], prebieha proces náležitej starostlivosti [pozri odôvodnenie 325 písm. c)], preto záujem o tieto aktíva poukazuje na potenciálne príležitosti pre konkurentov skupiny DB Cargo. Aj toto odčlenenie sa týka životaschopných podnikov, hoci [...] v roku 2023 vygenerovali stratu.

(577) Okrem toho, ak sa záväzok do 31. decembra 2026 úplne nezrealizuje, bude úlohou Komisie posúdiť, či zavedené alternatívy majú porovnateľný rozsah a vplyv.

Predaj rušňov

(578) Ako sa uvádza v odôvodnení 318, spoločnosť DB Cargo plánuje okrem predaja podielov aj odčlenenie značného počtu rušňov. Predaj rušňov sa týka maximálne [...] rušňov, čo je značný objem.

(579) V tejto súvislosti sa odčlenením rušňov znižuje kapacita a schopnosť spoločnosti DB Cargo poskytovať služby nákladnej dopravy, a preto má negatívny vplyv na konkurencieschopnosť spoločnosti DB Cargo. Okrem toho sa rušne predajú konkurentom, čím sa zvýši ich konkurencieschopnosť v porovnaní so spoločnosťou DB Cargo. Komisia napokon tiež konštatuje, že príslušné rušne sa používajú v segmentoch ucelených vlakov a kombinovanej dopravy, teda v dvoch segmentoch, v ktorých spoločnosť DB Cargo čelí intenzívnejšej konkurencii.

(580) Plánovaným vykonávaním a postupným zavádzaním tohto opatrenia, ku ktorému sa Nemecko zaviazalo, sa nespochybňuje pozitívne posúdenie jeho účinnosti. Poskytujú sa najmä záruky, aby spoločnosť DB Cargo nebola nútená stratiť viac ako [...] % trhovej hodnoty rušňov v dôsledku povinnosti predať ich v stanovenom termíne do roku 2026. Nútený predaj pod trhovou hodnotou by zasa neprimerane znížil vlastné prostriedky spoločnosti DB Cargo, ktoré sú k dispozícii a ktoré by boli cenné najmä v pesimistickom scenári, ako je opísaný. Okrem toho, ak sa predaj rušňov dovtedy úplne nezrealizuje, bude úlohou Komisie posúdiť, či zavedené alternatívy majú porovnateľný rozsah a vplyv.

5.4.3.4.1.2.2. Behaviorálne opatrenia

Obmedzenie objemu prevádzky

(581) Ako sa uvádza v odôvodnení 317, spoločnosť DB Cargo neprekročí určitý objem prevádzky. Komisia konštatuje, že tento záväzok do konca obdobia reštrukturalizácie 31. decembra 2026 v skutočnosti vedie k zníženiu objemu prevádzky približne o [...] % v porovnaní s objemom služieb poskytovaných spoločnosťou DB Cargo v roku 2022. Toto zníženie prevádzky v geografickej oblasti, v ktorej spoločnosť DB Cargo pôsobí najviac, je významné v absolútnom vyjadrení a *a fortiori* v relatívnom vyjadrení. Spoločnosť DB Cargo v nadchádzajúcich rokoch očakáva rastúci trh (pozri odôvodnenie 279). V prípade očakávaného rastúceho dopytu na trhu bude obmedzenie objemu spoločnosti DB Cargo viesť aj k výraznejšiemu zníženiu prítomnosti spoločnosti DB Cargo na trhu než v prípade stagnujúceho alebo klesajúceho dopytu. Takéto zníženie objemov pravdepodobne spôsobí oneskorené účinky po skončení obdobia reštrukturalizácie, čím sa zvýši alebo urýchli pozorované a pravidelné ročné znižovanie podielu spoločnosti DB Cargo na celkovom objeme služieb železničnej nákladnej dopravy poskytovaných v Nemecku.

Outsourcing objemu prevádzky

(582) Okrem obmedzenia objemu bude spoločnosť DB Cargo zadávať prevádzku prevádzkovateľom tretích strán (pozri odôvodnenie 314). Hoci toto opatrenie samo osebe nemá vplyv na prítomnosť spoločnosti DB Cargo na trhu v nominálnom vyjadrení, keďže prevádzka by sa zadávala len externe, pričom spoločnosť DB Cargo by stále dodržiavala zmluvy so zákazníkmi, aj tak poskytne konkurentom príležitosti na rozšírenie ich súčasného podnikania a zvýšenie konkurencie v budúcnosti. Dôvodom je, že outsourcing bude mať negatívny vplyv na využitie kapacity spoločnosti DB Cargo, ak sa kapacita nezníži. Okrem dodatočných príjmov z poskytovaných služieb môžu navyše vzniknúť príležitosti pre konkurentov, ktorí plnia zmluvy o outsourcingu, ak sú klienti s poskytovanými službami spokojní.

Zákaz reklamy a zákaz nadobúdania

(583) Okrem toho obchodný rast spoločnosti DB Cargo bude brzdiť aj zákaz nadobúdania, ktorý spoločnosti ukladá zdržať sa počas obdobia reštrukturalizácie nadobúdania akcií akejkoľvek spoločnosti s výnimkou prípadov, keď je to potrebné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti DB Cargo (odôvodnenie 302). Nemecko nepredložilo žiadne plánované nadobudnutie, ktoré by v tejto fáze spĺňalo podmienku nevyhnutnosti. Každé nadobudnutie, ktoré Nemecko považuje za nevyhnutné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti DB Cargo v budúcnosti, bude musieť byť oznámené Komisii a riadne odôvodnené, pričom spoločnosť sa zdrží jeho realizácie, kým Komisia nepotvrdí, že nadobudnutie je nevyhnutné na podporu dlhodobej životaschopnosti spoločnosti DB Cargo.

(584) Vzhľadom na to, že spoločnosť DB Cargo do konca reštrukturalizačného plánu zníži svoju prevádzku, zadá služby externým dodávateľom a bude ďalej obmedzovať svoj rast prostredníctvom externého nadobúdania konkurentov alebo dodávateľov produktov alebo služieb, ktoré sú doplnkové k jej vlastným, opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže zabezpečujú, že spoločnosť DB Cargo nezíska späť svoj podiel na trhu prostredníctvom nadobúdania, nebude podstupovať zbytočné riziká a sústredí prostriedky na dokončenie svojej reštrukturalizácie. Preto spoločnosť DB Cargo na rozdiel od konkurentov nebude môcť expandovať prostredníctvom nadobúdania, ktoré by nepriamo umožnila pomoc na reštrukturalizáciu.

(585) Spoločnosť DB Cargo sa takisto zdrží propagácie štátnej podpory ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní výrobkov a služieb na trh (odôvodnenie 301).

(586) Komisia sa preto domnieva, že opatrenia na zmenšenie obmedzení hospodárskej súťaže navrhnuté Nemeckom sú vhodné na zníženie negatívnych účinkov pomoci na reštrukturalizáciu.

5.4.3.5. Pomoc poskytnutá spoločnosti DB Cargo alebo jej dcérskym spoločnostiam počas obdobia reštrukturalizácie.

(587) Podľa bodov 127 až 130 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu poskytnutie akejkoľvek inej pomoci počas obdobia reštrukturalizácie, dokonca v súlade so schémou, ktorá už bola schválená, má tendenciu ovplyvniť posúdenie Komisie, pokiaľ ide o nevyhnutný rozsah opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Komisia musí túto pomoc zohľadniť pri posudzovaní pomoci na reštrukturalizáciu a musí zabezpečiť, aby takáto iná pomoc neobchádzala požiadavky usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(588) Nemecko uviedlo pomoc, ktorá sa príjemcovi poskytuje alebo plánuje poskytnúť počas obdobia reštrukturalizácie, a informovalo, že spoločnosť DB Cargo dostáva alebo má dostať pomoc do konca obdobia reštrukturalizácie v rámci 29 schém platných od roku 2019, či už so všeobecnou platnosťou pre železničný sektor, alebo špecifických pre železničnú nákladnú dopravu z 12 členských štátov, konkrétne z Belgicka, Česka, Dánska, Nemecka, Španielska, Francúzska, Talianska, Maďarska, Holandska, Rakúska, Poľska a Švédska. Skutočné alebo očakávané sumy sú 337,7 milióna EUR (2023), 340 miliónov EUR (2024), 502,9 milióna EUR (2025) a 502,5 milióna EUR (2026).

(589) Komisia je presvedčená, že individuálna pomoc, ktorú poskytlo alebo plánuje poskytnúť 12 členských štátov v prospech príjemcu, sa týka najmä zníženia nákladov na energiu alebo poplatkov za prístup na trať alebo podpory železničnej nákladnej dopravy, ktorá je všeobecne dostupná pre iných poskytovateľov služieb nákladnej dopravy, hoci s výnimkou cestnej dopravy. Takáto individuálna pomoc sa *de iure* ani *de facto* nepovažuje za pomoc *ad hoc*. Vzhľadom na koncepciu a historické pozadie nástroja pomoci na reštrukturalizáciu vo forme dohody o prevode ziskov a strát, ako aj na chronológiu a geografickú rôznorodosť predmetných schém nie je zrejmé, že cieľom alebo dôsledkom predmetnej individuálnej pomoci poskytnutej alebo plánovanej toľkými rôznymi členskými štátmi je obchádzanie požiadaviek usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a to konkrétne umelým znížením výšky pomoci na reštrukturalizáciu podporujúcej plán. Za okolností tohto prípadu preto nie je vhodné považovať za primerané prijatie dodatočných opatrení na zníženie narušenia hospodárskej súťaže v dotknutých členských štátoch.

(590) Ako sa uvádza v oddiele 5.4.2.1, dekarbonizácia nákladnej dopravy má pre Zelenú dohodu Únie mimoriadny význam a služby, ktoré poskytuje spoločnosť DB Cargo, majú v porovnaní s cestnou dopravou nákladnými vozidlami prirodzené nákladové nevýhody. V predmetných 29 schémach sa čiastočne riešia tieto nákladové nevýhody a v zásade sú dostupné prevádzkovateľom nákladnej železničnej dopravy, ktorí spĺňajú požadované podmienky oprávnenosti. V tomto ohľade si spoločnosť DB Cargo počas celého reštrukturalizačného plánu zachová solídnu pozíciu vlastného kapitálu a za predpokladu, že sa tento plán riadne a včas vykoná, Komisia nemá námietky proti tomu, aby spoločnosť DB Cargo naďalej využívala predmetné systémy bez toho, aby bolo dotknuté dodržiavanie príslušných podmienok, ktoré musia posúdiť príslušné členské štáty.

(591) Komisia žiada Nemecko, aby v súlade s bodom 130 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu informovalo o akejkoľvek budúcej pomoci príjemcovi, ktorá sa má poskytnúť počas obdobia reštrukturalizácie, vrátane pomoci poskytnutej v súlade so schválenou schémou, okrem individuálnej pomoci, o ktorej Nemecko informovalo Komisiu, ako sa uvádza v odôvodnení 588.

5.4.3.6. Transparentnosť

(592) Podľa bodu 38 písm. g) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musia mať členské štáty, Komisia, hospodárske subjekty a verejnosť nesťažený prístup k všetkým príslušným aktom a informáciám, ktoré sa týkajú poskytnutej pomoci. Znamená to, že Nemecko musí rešpektovať ustanovenia týkajúce sa transparentnosti stanovené v bode 96 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia konštatuje, že Nemecko sa zaväzuje dodržiavať tieto záväzky. Príslušné informácie budú k dispozícii na tejto webovej stránke:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komisia považuje za potrebné, aby Nemecko predkladalo pravidelné správy o realizácii reštrukturalizačného plánu každých šesť mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia až do konca obdobia reštrukturalizácie. V týchto správach sa budú uvádzať najmä dátumy a výšky skutočného vyplácania finančných prostriedkov viazaných buď ako pomoc na reštrukturalizáciu, alebo ako vlastné príspevky, každá plánovaná budúca pomoc pre príjemcu alebo jeho dcérske spoločnosti, a to aj v rámci schválených schém, stav vykonávania opatrení na zmiernenie narušení hospodárskej súťaže, všetky odchýlky od finančných alebo prevádzkových trajektórií reštrukturalizačného plánu, obmedzenia a zníženia nákladov a príjmy dosiahnuté reštrukturalizačnými opatreniami, prípadne nápravné opatrenia zamýšľané alebo prijaté Nemeckom, spoločnosťou DB AG alebo príjemcom v rámci ich príslušných právomocí. Povinnosť Nemecka predkladať takéto správy je stanovená v článku 4 tohto rozhodnutia.

(594) Komisia okrem toho pripomína Nemecku povinnosť predkladať Komisii výročné správy v súlade s bodom 131 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a podávať správy o každej pomoci poskytnutej spoločnosti DB Cargo alebo jej dcérskym spoločnostiam v rámci vnútorného trhu počas obdobia reštrukturalizácie vrátane pomoci poskytnutej v súlade so schválenou schémou podľa bodu 129 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

5.4.4. *Vyváženie pozitívnych a negatívnych účinkov*

(595) Dôkladne navrhnuté opatrenie štátnej pomoci musí zabezpečovať celkovú pozitívnu vyváženosť účinkov opatrenia tým, že sa ním predchádza nepriaznivému vplyvu na podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(596) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia stanovila kritériá, ktoré skúma pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu s vnútorným trhom, čím sa zabezpečí, aby rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti nepriaznivo neovplyvňoval podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Ako sa vysvetľuje v pododsekoch 5.4.3.1, 5.4.3.2 a 5.4.3.3, pomoc na reštrukturalizáciu má stimulačný účinok, je potrebná, vhodná a primeraná. Okrem toho existujú dostatočné záruky na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže vrátane transparentnosti (pododdiely 5.4.3.4 a 5.4.3.6) a primerané opatrenia na ochranu hospodárskej súťaže, ktorými sa znižujú negatívne účinky pomoci na reštrukturalizáciu (pododdiel 5.4.3.4).

(597) V dôsledku toho pozitívny vplyv pomoci na reštrukturalizáciu na rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti prevažuje nad potenciálnymi negatívnymi účinkami na hospodársku súťaž a obchod, ktoré preto nie sú nepriaznivo ovplyvnené v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

6. **ZÁVER**

(598) Komisia zistila, že Nemecko neoprávnene poskytlo predmetnú pomoc v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Komisia však na základe uvedených zistení dospieva k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu spĺňa podmienky zlučiteľnosti s vnútorným trhom stanovené v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu za predpokladu, že spoločnosť DB Cargo v plnej miere vykoná opatrenia stanovené v reštrukturalizačnom pláne a/alebo opatrenia, ku ktorým sa Nemecko zaviazalo. Pomoc umožňuje rozvoj hospodárskej činnosti a nemá nepriaznivý vplyv na obchodné podmienky v miere, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom. Pomoc je preto zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Opatrenia spočívajúce v poskytovaní vnútroskupinových služieb spoločnosťou Deutsche Bahn spoločnosti DB Cargo AG, v poskytovaní úverového financovania finančným útvarom spoločnosti Deutsche Bahn spoločnosti DB Cargo AG, v čiastočnej úhrade odmien štátnych zamestnancov zamestnaných spoločnosťou DB Cargo AG a v prevode ročných strát spoločnosti DB Cargo AG do 31. decembra 2021 na základe dohody o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG uzavretej 25. októbra 2012, v znení jej predĺženia, nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“).

Článok 2

1. Prevod ročných strát spoločnosti DB Cargo AG na spoločnosť Deutsche Bahn AG za obdobie od 1. januára 2022 do 31. decembra 2024 podľa predĺženej dohody o prevode ziskov a strát medzi spoločnosťami Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG uzavretej 25. októbra 2012, v znení jej predĺženia, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Pomoc bola poskytnutá v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

2. Pomoc uvedená v odseku 1 je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ za podmienok stanovených v článku 3 tohto rozhodnutia a povinností stanovených v článku 4 tohto rozhodnutia.

Článok 3

Nemecko zabezpečí, aby spoločnosť DB Cargo AG, prípadne Deutsche Bahn AG, v lehotách uvedených v reštrukturalizačnom pláne, prípadne najneskôr do konca obdobia reštrukturalizácie 31. decembra 2026, v plnom rozsahu vykonala opatrenia zahrnuté v reštrukturalizačnom pláne spoločnosti DB Cargo AG, ako aj súvisiace opatrenia obmedzujúce narušenie hospodárskej súťaže.

Článok 4

Nemecko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia informuje Komisiu o opatreniach, ktoré zamýšľa prijať alebo prijalo na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Nemecko následne predkladá Komisii pravidelné správy o realizácii reštrukturalizačného plánu každých šesť mesiacov do konca obdobia reštrukturalizácie 31. decembra 2026. V týchto správach by sa mali uvádzať najmä dátumy skutočného vyplácania finančných prostriedkov viazaných ako vlastný príspevok príjemcu, každá plánovaná budúca pomoc pre spoločnosť DB Cargo AG alebo jej dcérske spoločnosti, a to aj v rámci schválených schém, pokrok dosiahnutý pri plnení podmienok stanovených v tomto rozhodnutí, všetky odchýlky od finančných alebo prevádzkových trajektórií reštrukturalizačného plánu, obmedzenia a zníženia nákladov, zvýšenia príjmov dosiahnutých prevádzkovými reštrukturalizačnými opatreniami a nápravné opatrenia zamýšľané alebo prijaté Nemeckom, prípadne spoločnosťou DB Cargo AG alebo Deutsche Bahn AG.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Spolkovej republike Nemecko.

V Bruseli 29. novembra 2024

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka