2025/1167

30.6.2025

SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1167

z dne 29. novembra 2024

o državni pomoči SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), ki jo je Nemčija izvedla za družbo DB Cargo

(notificirano pod dokumentarno številko C(2024) 8610)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

ob upoštevanju sklepa Komisije o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi z ukrepi, opredeljenimi v zadevi SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Komisija je 19. aprila 2018 prejela pritožbo v zvezi z domnevno državno pomočjo, dodeljeno družbi DB Cargo Aktiengesellschaft (v nadaljnjem besedilu: DB Cargo) ([3]).

(2) Komisija je z dopisom z dne 31. januarja 2022 (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) po različnih v njem opisanih pripombah pritožnika in Nemčije, zlasti po tem, ko je 20. septembra 2018 posredovala pritožbo s prvo zahtevo za informacije, Nemčijo obvestila, da se je odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) v zvezi s štirimi ukrepi, odobrenimi v korist družbe DB Cargo.

(3) Sklep o začetku postopka je bil 19. avgusta 2022 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]). Komisija je nemške organe in zainteresirane strani pozvala, naj v enem mesecu predložijo svoje pripombe k sklepu o začetku postopka.

(4) Nemški organi so z dopisom z dne 21. aprila 2022 Komisiji predložili svoje pripombe k sklepu o začetku postopka. Poleg tega je Nemčija 17. maja, 8. junija, 25. julija, 28. avgusta, 26. septembra in 23. oktobra 2023 poslala dodatne pripombe in informacije. 13. marca, 10. junija in 1. julija 2024 je predložila dodatne informacije.

([1]) Sklep Komisije C(2022)639 final dne 31. januarja 2022 v zadevi SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Nemčija – Domnevni ukrepi državne pomoči v korist DB Cargo.
([2]) UL C 316, 19.8.2022, str. 20.
([3]) Identiteta pritožnika je zaupna.
([4]) Glej opombo 1.

(5) Komisija je 19. septembra 2022 prejela pripombe Evropskega združenja za železniški tovorni promet (ERFA), evropske organizacije, ki zastopa interese zasebnih in neodvisnih prevoznikov v železniškem tovornem prometu, ter pritožnika. 18. novembra 2022 je nemškim organom poslala pripombe zainteresiranih strani in jih pozvala, naj predložijo svoje pripombe, kar so storili z dopisom z dne 18. januarja 2023.

(6) Komisija je z dopisom z dne 26. julija 2022 od Nemčije zahtevala dodatne informacije in pojasnila, na kar je Nemčija odgovorila z dopisom z dne 26. septembra 2022. Komisija je od Nemčije zahtevala dodatne informacije z dopisoma z dne 1. avgusta in 27. septembra 2023 (na katera je Nemčija odgovorila z dopisoma z dne 31. oktobra in 9. novembra 2023). Komisija je zahteve podala tudi z dopisi z dne 15. maja, 5. septembra in 17. novembra 2024, na katere je Nemčija odgovorila z dopisi z dne 10. junija, 5. in 27. septembra ter 1., 21., 22., 23. in 25. novembra 2024.

(7) Službe Komisije so se sestale z nemškimi organi, tudi na naslednje datume v letu 2023: 24. februarja, 19. aprila, 12. maja, 30. junija, 28. julija, 18. avgusta, 29. avgusta, 21. septembra, 21. novembra in 20. decembra ter na naslednje datume v letu 2024: 13. marca, 30. aprila, 13. junija, 5. julija, 11. julija, 12. in 19. septembra ter 19. in 25. novembra.

(8) Vlada Zvezne republike Nemčije se je z dopisom z dne 21. novembra 2024 izjemoma strinjala, da se odpove pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 ter da se ta sklep sprejme in priglasi v skladu s členom 297 Pogodbe v angleščini.

2. PODROBEN OPIS UKREPOV

2.1 DB Cargo: poslovna zgodovina, struktura in poslovna pravila

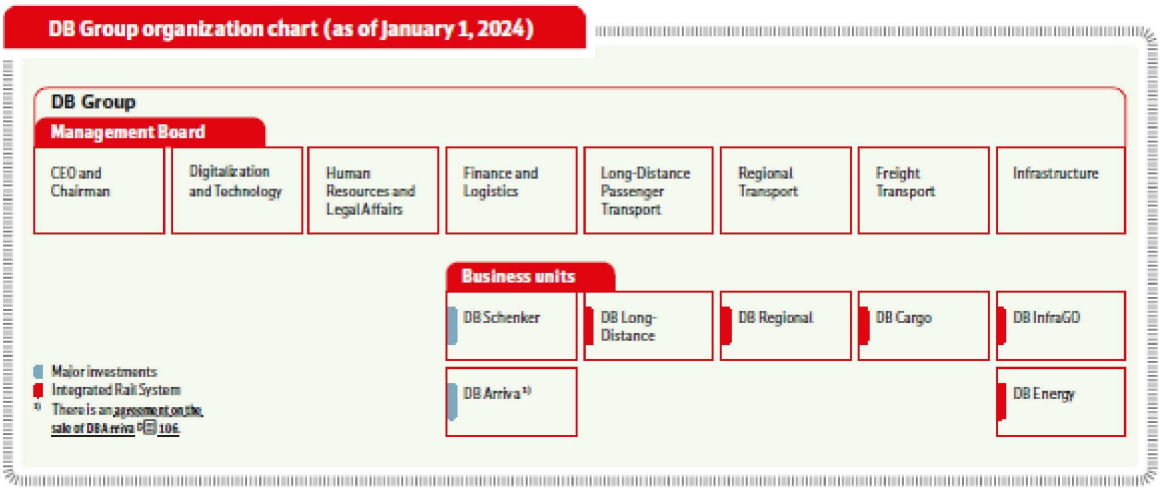
(9) Družba DB Cargo je prevoznik v železniškem tovornem prometu s sedežem v Mainzu v Nemčiji. Zagotavlja storitve železniškega tovornega prometa v 17 državah, vključno z državami članicami. Deluje na notranjem trgu prek domačih odvisnih družb, kot je TFG Transfracht GmbH, in mednarodnih odvisnih družb, tudi v drugih državah članicah, kot so DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. ali Transfesa Logistics, S.A. (Španija) (v nadaljnjem besedilu skupaj: skupina DB Cargo Group) ([5]).

(10) DB Cargo je odvisna družba družbe Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (v nadaljnjem besedilu: družba DB AG). Družba DB AG je holdinška družba in matična družba številnih domačih in mednarodnih odvisnih družb, vključno z družbo DB Cargo (družba DB AG in vse družbe v njeni lasti so v nadaljevanju imenovane skupina DB). Skupina DB deluje na področju nacionalnega in mednarodnega prevoza blaga in potnikov, logistike ter pomožnih storitev v železniškem prometu. Na sliki 1 je poenostavljen prikaz različnih dejavnosti skupine DB.

([5]) Kar zadeva ukrep 1 (glej uvodno izjavo 39), je v skladu z informacijami, ki jih je predložila Nemčija, osnova za izračun prenosa dobička ali izgube dobiček po obdavčitvi (*Ergebnis nach Steuern*) družbe DB Cargo AG. Dobiček po obdavčitvi družbe DB Cargo AG vključuje tudi dobiček po obdavčitvi domačih odvisnih družb. Poleg družbe DB Cargo AG se upoštevajo naslednje domače odvisne družbe:
— 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 in
— DB Cargo Eurasia GmbH.

Slika 1

Poslovna organizacija skupine DB



Vir: *celovito letno poročilo družbe Deutsche Bahn za leto 2023.*

(11) Družba DB AG je od ustanovitve leta 1994 v celoti v lasti nemške zvezne dežele (*Bund*). Družba DB AG med drugim nadzoruje dejavnosti železniškega tovornega prometa skupine DB. V preteklih letih je imela od 92- do 100-odstotni delež v družbi, ki je opravljala dejavnost železniškega tovornega prometa; od leta 2011 ima 100-odstotni delež v družbi, ki opravlja dejavnost železniškega tovornega prometa. Poslovna organiziranost in lokacija dejavnosti na področju železniškega tovornega prometa v strukturi skupine DB sta se sčasoma spremenili.

(12) Kot je opisano v oddelku 2.3, je v obdobju preiskave (od 1. januarja 2012 za ukrep 1 in od 20. septembra 2008 za ukrepe 2 do 4) dejavnost železniškega tovornega prometa družbe DB AG opravljalo več subjektov. Zaradi lažjega sklicevanja, razen če ni navedeno drugače, izraz „DB Cargo“ označuje subjekt, ki pripada skupini DB in opravlja dejavnost železniškega tovornega prometa navedene skupine:

(a) subjekt, ki opravlja dejavnost železniškega tovornega prometa, je bil od 1. septembra 2003 do 15. februarja 2009 registriran pod firmo Railion Deutschland AG;

(b) subjekt, ki opravlja dejavnost železniškega tovornega prometa, je bil od 16. februarja 2009 do 29. oktobra 2012 registriran pod firmo DB Schenker Rail Deutschland AG;

(c) 30. oktobra 2012 je bila firma spremenjena v DB Schenker Rail AG;

(d) od 1. marca 2016 se dejavnost železniškega tovornega prometa opravlja pod firmo DB Cargo.

(13) DB Cargo je od leta 2016 neposredna odvisna družba v 100-odstotni lasti družbe DB AG. Pred tem je bila od 1. januarja 2012 neposredna odvisna družba družbe DB Mobility Logistics AG (v nadaljnjem besedilu: DB ML). Pred letom 2012 je bila od leta 2003 posredna odvisna družba družbe DB ML. Družba DB ML je bila neposredno v 100-odstotni lasti družbe DB AG, njen delež v družbi za opravljanje železniškega tovornega prometa pa je znašal najmanj 92 %, kot je opisano v uvodni izjavi 11. Tako je bila družba DB Cargo od leta 2011 v celoti v posredni lasti družbe DB AG, medtem ko je imela družba DB AG pred letom 2011 vsaj 92-odstotni posredni delež v družbi DB Cargo.

(14) Družba DB ML je bila do 31. decembra 2015 zadolžena za opravljanje različnih storitev, ki jih je ponujala skupina DB, zlasti za dejavnosti železniškega prevoza (potnikov in blaga) skupine DB. Družba DB Cargo (ki je bila do 29. februarja 2016 registrirana kot DB Schenker Rail AG) je bila odvisna družba v 100-odstotni lasti družbe DB ML, skupaj z drugimi odvisnimi družbami, kot sta bili odvisni družbi za železniški prevoz potnikov DB Regio AG in DB Fernverkehr AG. Družba DB ML je bila 26. avgusta 2016 združena z družbo DB AG. Posledično so družbe DB Cargo, DB Regio AG in DB Fernverkehr AG postale neposredne odvisne družbe družbe DB AG. Med družbama DB AG in DB ML je bila podpisana pogodba o združitvi, ki sta jo nato 15. julija 2016 odobrili zadevni generalni skupščini obeh družb. Pogodba o združitvi je imela retroaktivni učinek od 1. januarja 2016.

(15) Družba DB AG od svoje ustanovitve leta 1994 in družba DB Cargo od leta 2009 sta delniški družbi (*Aktiengesellschaften* – AG) po nemškem pravu gospodarskih družb. Enako je veljalo za družbo DB ML v času njenega obstoja. *Aktiengesellschaften* ureja zlasti nemški zakon o delniških družbah (*Aktiengesetz* – AktG). V AG so delničarji zastopani v generalni skupščini (*Hauptversammlung*). Generalna skupščina izvoli predstavnike delničarjev v nadzorni svet (*Aufsichtsrat*). Predstavniki zaposlenih so izvoljeni v skladu z nemškim zakonom o soodločanju (*Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG). Nadzorni svet izvoli člane upravnega odbora (*Vorstand*), odgovornega za upravljanje AG. Člane upravnega odbora izvoli nadzorni svet v skladu z zakonodajo, ki ureja *Aktiengesellschaften*. Upravni odbor v *Aktiengesellschaft* je neodvisen od nadzornega sveta in generalne skupščine v smislu, da generalna skupščina načeloma ne more dajati navodil upravnemu odboru ([6]).

(16) V preglednici 1 so prikazani prihodki skupine DB ter skupine DB Cargo in družbe DB Cargo, obravnavanih posamično, za obdobje preiskave.

Preglednica 1

Prihodki skupine DB ter skupine DB Cargo in družbe DB Cargo v obdobju 2012–2023 ([7])

(v milijonih 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
Družba 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

Vir: *celovita poročila skupine DB in letni računovodski izkazi družbe DB Cargo.*

(17) V zvezi s postopkom odločanja v skupini DB so v poslovniku (*Geschäftsordnung*) upravnega odbora družbe DB AG odločitve o kratko- in srednjeročnem načrtovanju ter dolgoročnih strateških ciljih pridržane za upravni odbor. Poleg tega upravni odbor odloča tudi o izdaji, spremembi in razveljavitvi smernic skupine. V zvezi s posebnimi, posameznimi ukrepi so potrebne tudi odločitve upravnega odbora, tudi če se nanašajo na odvisne ali povezane družbe, za ([8]):

(a) začetek in prenehanje ključnih področij delovanja, temeljne spremembe v organizaciji družbe ter sklepanje, spreminjanje in preklic pogodb družbe ([9]);

(b) ustanavljanje družb; prevzem, prodajo in spremembo deležev (vključno s preoblikovanjem in ukrepi v zvezi s kapitalom) v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR, z izjemo ukrepov znotraj skupine;

(c) nakup, prodajo, obremenitev in drugo odtujitev nepremičnin in drugih lastninskih pravic v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR, pri čemer je odobritev zemljiških hipotek izključena;

(d) izdajanje vrednostnih papirjev, najemanje posojil in odobritev posojil, kar ne vključuje posojil zunaj skupine z ročnostjo, krajšo od enega leta, ter odobritve in najemanja posojil znotraj skupine;

([6]) To izhaja iz člena 76(1) *Aktiengesetz*.

([7]) Podatki za skupini DB in DB Cargo temeljijo na računovodskih standardih MSRP, posamezni prihodki družbe DB Cargo pa temeljijo na računovodskih standardih, določenih v nemškem trgovinskem zakoniku (*Handelsgesetzbuch* – HGB). Zato navedeni podatki niso povsem primerljivi.

([8]) Seznam posameznih ukrepov, za katere je potrebna odobritev upravnega odbora, se od leta 2010 ni spremenil, pred navedeno različico pa so bili denarni pragovi iz točk (b), (c), (e) in (f) nižji.

([9]) Izraz „pogodbe družbe“ (*Unternehmensverträge*) se nanaša na pogodbe, ki jih urejajo člen 291 in naslednji členi AktG, ki vključuje pogodbe o nadzoru in pogodbe o prenosu dobička.

(e) sprejemanje in odobritev jamstev in poroštev zunaj običajnega poslovanja; sprejemanje in odobritev jamstev in poroštev v okviru običajnega poslovanja v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR;

(f) odobritev projektov, povezanih z naložbami, odhodki, najemi in zakupi, vključenih v poslovno načrtovanje, v vrednosti najmanj 250 milijonov EUR; odobritev projektov, vključenih v poslovno načrtovanje, katerih skupna vrednost / napovedana skupna vrednost ali zahteva glede lastniškega kapitala presega načrtovanje za najmanj 10 milijonov EUR; nadaljnjo odobritev projektov, ki niso vključeni v poslovno načrtovanje, v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR;

(g) spremembe v sestavi upravnega odbora, vodstva in drugih vodilnih položajev, če spadajo v krog upravljanja skupine;

(h) imenovanje in razrešitev generalnih zastopnikov družbe ter podelitev in preklic pooblastil za zastopanje družbe.

(18) V skladu s poslovnikom se odločitve v upravnem odboru družbe DB AG sprejemajo soglasno. Če soglasja ni mogoče doseči, mora biti odločitev, da bi bila veljavna, sprejeta z dvotretjinsko večino članov, ki sodelujejo v postopku odločanja.

(19) Kar zadeva odnose z nadzornim svetom družbe DB AG, upravni odbor družbe DB AG nadzornemu svetu vsako leto pisno predloži kratko- in srednjeročni poslovni načrt, ki zajema vsa ključna področja dejavnosti družbe.

(20) Poleg tega je za nekatere posamezne ukrepe, tudi če se nanašajo na odvisne ali povezane družbe, potrebna odobritev nadzornega sveta družbe DB AG. V skladu s katalogom poslovnih transakcij, za katere je potrebna takšna odobritev nadzornega sveta družbe DB AG, taki ukrepi vključujejo zlasti naslednje ([10]):

(a) uvedbo pomembnih novih področij dejavnosti ali opustitev obstoječih pomembnih področij dejavnosti;

(b) temeljne spremembe v organizaciji družbe in skupine;

(c) spremembe v porazdelitvi dejavnosti upravnega odbora in spremembe v zvezi z generalnimi zastopniki družbe;

(d) ustanovitev, prevzem ali prenehanje družb ter prevzem in prodajo deležev družb, vključno s spremembami razmerja med deleži in udeležbe pri povečanju kapitala z vložki, v vsakem primeru z izjemo transakcij znotraj skupine, če vrednost posameznega ukrepa presega 25 milijonov EUR;

(e) ukrepe v zvezi z družbami v skupini in deleži, ki so temeljnega pomena ali škodljivi za družbo ali skupino ali imajo znatne finančne posledice;

(f) nakup, prodajo in obremenitev nepremičnin in lastninskih pravic ter druge odtujitve nepremičnin in lastninskih pravic, če vrednost posameznega ukrepa presega 25 milijonov EUR;

(g) izdajanje obveznic ali drugih posojil z rokom trajanja, daljšim od enega leta, razen posojil pri odvisnih ali povezanih družbah;

(h) prevzemanje jamstev in dajanje obljub o poplačilu dolga ter drugih poroštev zunaj običajnega poslovanja, če vrednost posameznega ukrepa presega 5 milijonov EUR;

(i) odobritev posojil zunaj običajnega poslovanja, če vrednost posameznega ukrepa presega 5 milijonov EUR, razen posojil odvisnim ali povezanim družbam;

([10]) Seznam navedenih ukrepov v različnih različicah poslovnika, ki so se uporabljale od leta 2008 do datuma tega sklepa, se ni spremenil.

(j) pogodbe o sodelovanju, ki presegajo okvir običajnega poslovanja in so bistvenega pomena za družbo;

(k) naložbene projekte, ki še niso vključeni v kratko- in srednjeročno poslovno načrtovanje, če njihov znesek v posameznih primerih presega 10 milijonov EUR.

(21) Nadzorni svet družbe DB AG v skladu z njenim statutom sestavlja 20 članov: deset predstavnikov delničarjev in deset predstavnikov zaposlenih. Od desetih predstavnikov delničarjev jih sedem izvoli generalna skupščina, zvezna vlada pa ima pravico neposredno napotiti tri člane v nadzorni svet. V skladu s poslovnikom nadzornega sveta družbe DB AG je za odločitve nadzornega sveta potrebna večina oddanih glasov, razen če zakon ali statut družbe DB AG zahteva drugačno večino. Če je izid glasovanja neodločen, ima predsednik dva glasova pri nadaljnjem glasovanju o isti zadevi.

(22) V poslovniku upravnega odbora družbe DB Cargo je določeno, da upravni odbor kolektivno odloča o vseh zadevah, ki so temeljnega ali bistvenega pomena za družbo, ter o zadevah, ki so ji z zakonom, statutom ali poslovnikom družbe dodeljene v skupno odločanje. Odločitve se sprejemajo soglasno ali, če to ni mogoče, s kvalificirano večino, po enakem postopku, kot je opisan v uvodni izjavi 18 za upravo družbe DB AG. Poslovnik upravnega odbora družbe DB Cargo je dopolnjen z obveznim katalogom poslovnih transakcij, za katere je potrebna odobritev neposredne matične družbe družbe DB Cargo. Ti ukrepi so ([11]):

(a) vse zadeve temeljnega in bistvenega pomena;

(b) uvajanje in opuščanje ključnih področij dejavnosti, temeljne spremembe v organizaciji družbe ter sklepanje, spreminjanje in prekinitev pogodb družbe;

(c) ustanavljanje družb;

(d) prevzem, prodaja in sprememba (vključno s preoblikovanjem in ukrepi v zvezi s kapitalom) deležev, razen ukrepov, (i) v katere so vključene samo družbe, ki so – neposredno ali posredno – v izključni lasti družbe DB AG, ali (ii) katerih cilj je udeležba v alu, ki ni v celoti konsolidiran in katerega vrednost je manjša od 10 milijonov EUR;

(e) prevzem in prodaja dejavnosti ali delov dejavnosti, razen ukrepov, (i) v katere so vključene samo družbe, ki so – neposredno ali posredno – v izključni lasti družbe DB AG, ali (ii) katerih vrednost je manjša od 10 milijonov EUR;

(f) nakup, prodaja, obremenitev in druga odtujitev nepremičnin ter drugih lastninskih pravic v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR, pri čemer je odobritev zemljiških hipotek izključena;

(g) izdajanje vrednostnih papirjev, najemanje posojil in dajanje posojil, kar ne vključuje posojil zunaj skupine z ročnostjo, krajšo od enega leta, ter odobritve in najemanja posojil za družbi DB AG in DB Finance B.V.;

(h) prevzemanje in dajanje jamstev in poroštev zunaj običajnega poslovanja; prevzemanje in dajanje jamstev in poroštev v okviru običajnega poslovanja v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR;

(i) odobritev projektov, povezanih z naložbami, odhodki, najemi in zakupi, vključenih v poslovno načrtovanje, v vrednosti najmanj 250 milijonov EUR; odobritev in začetek projektov, vključenih v poslovno načrtovanje, katerih skupna vrednost ali zahteva glede lastniškega kapitala presega načrtovanje za najmanj 10 milijonov EUR; odobritev in začetek projektov, ki niso vključeni v poslovno načrtovanje, v vrednosti najmanj 10 milijonov EUR;

(j) spremembe v sestavi uprav in drugih izvršnih položajev.

([11]) Tako kot pri posameznih ukrepih, opisanih v uvodni izjavi 17, se starejši različici iz let 2009 in 2011 nanašata na nižje denarne pragove. Poleg tega različica iz leta 2011 v točki (f) vsebuje tudi sklicevanje na družbo DB ML, ne le na družbi DB AG in DB Finance B.V.

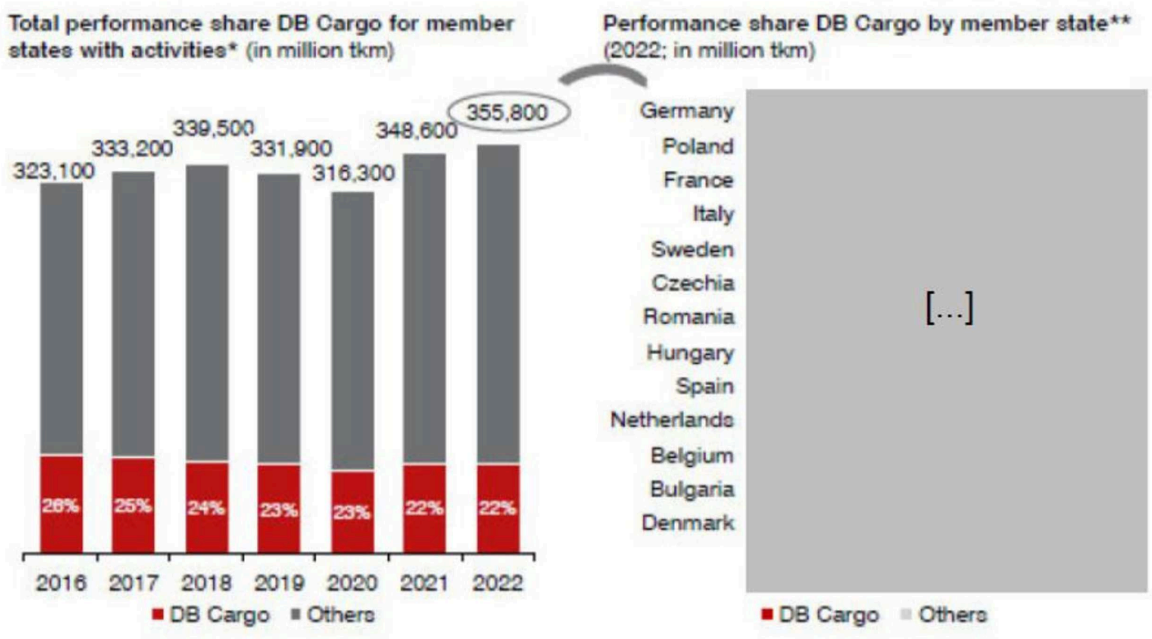
2.2 Dejavnosti družbe DB Cargo in položaj na različnih storitvenih trgih

(23) Nemčija navaja, da je družba DB Cargo eden od vodilnih evropskih prevoznikov v železniškem tovornem prometu, ki ima ključno vlogo pri prevozu blaga po vsej Uniji. Pojasnjuje, da je poslanstvo družbe DB Cargo zagotavljanje trajnostnih storitev notranjega in čezmejnega železniškega tovornega prometa s poudarkom na zmanjšanju emisij ogljika in zagotavljanju zanesljivih logističnih rešitev v različnih panogah.

(24) Nemčija nadalje navaja, da družba DB Cargo upravlja obsežno omrežje po vsej Evropi in letno prepelje na milijone ton tovora, vključno s surovinami, industrijskim blagom in potrošniškimi izdelki, ter da uporablja svoje obsežno evropsko železniško omrežje za zagotavljanje integrirane čezmejne logistike, ki je v skladu s cilji trajnostnega razvoja EU. V zvezi s tem Nemčija pojasnjuje, da je družba DB Cargo dejavna v 13 državah članicah, pri čemer njen delež v celotnem železniškem tovornem prometu (merjeno v tonskih kilometrih ali tkm) ([12]) na nacionalni ravni v Belgiji, na Danskem, v Franciji, Nemčiji, na Nizozemskem in v Romuniji presega [...] % (preglednica 2). Na splošno je imela družba DB Cargo leta 2022 v državah članicah, v katerih je dejavna, približno [...]-odstotni delež v sektorju železniškega tovornega prometa. Na sliki 2 je prikazan skupni tržni delež družbe DB Cargo na notranjem trgu, omejen na države članice, v katerih je družba dejavna. Prikazano je, da je družba DB Cargo v obdobju 2016–2022 izgubila tržne deleže glede na obseg del, tj. tonskih kilometrov.

Slika 2

Skupni tržni delež družbe DB Carga v državah članicah, v katerih je dejavna



Vir: študija SCI/Verkehr z dne 6. septembra 2023, ki jo je predložila Nemčija, stran 9.

(25) Nemčija navaja, da odvisne družbe družbe DB Cargo zaradi vse večje integracije evropskega trga železniškega tovornega prometa prispevajo k olajšanju čezmejnega prevoza za stranke družbe DB Cargo v Evropi in Aziji, saj je bilo leta 2022 približno [...] % dejavnosti železniškega tovornega prometa v Nemčiji opravljenih s čezmejnimi prevozi.

([12]) „Tonski kilometer ali tkm“ pomeni mersko enoto za prevoz blaga, ki predstavlja prevoz ene tone (1 000 kilogramov) blaga po železnici na razdalji en kilometer. Ta enota (tkm) je ključna za ocenjevanje železniškega tovornega prometa v Uniji, saj zagotavlja standardizirano merilo teže in razdalje blaga, ki se prevaža po železnici. To pomaga pri ocenjevanju uspešnosti prevoznikov, sledenju spremembam obsega tovora in podpiranju trajnostnih ciljev s spodbujanjem železniškega prevoza kot alternative cestnemu prevozu z manj emisijami. Podatki o tkm prek programa za spremljanje trga storitev v železniškem prometu (Rail Market Monitoring Scheme – RMMS) omogočajo primerjave po celotnem notranjem trgu ter usmerjajo politiko in naložbe za povečanje konkurenčnosti železnic in napredka pri doseganju ciljev glede zmanjšanja emisij.

(26) Nemčija nadalje pojasnjuje, da je družba DB Cargo v Nemčiji leta 2022 predstavljala 43 % vseh dejavnosti železniškega tovornega prometa, pri čemer se je njen delež stalno zmanjševal, konkurenti pa so pridobivali večje deleže v nemškem sektorju železniškega tovornega prometa. Nemčija navaja, da je družba DB Cargo leta 2016 sicer še vedno zagotavljala 54-odstotni delež železniškega tovornega prometa v Nemčiji, vendar se je njen delež v naslednjih sedmih letih zmanjšal za 11 odstotnih točk (ali 20 %).

(27) Na Danskem in Nizozemskem družba DB Cargo deluje kot uveljavljen prevoznik (po vključitvi drugih akterjev) z [...]-odstotnim oziroma [...]-odstotnim deležem na lokalnem trgu.

Preglednica 2

Položaj družbe DB Cargo na trgih železniškega tovornega prometa v različnih državah članicah

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	

Vir: študija SCI/Verkehr z dne 6. septembra 2023, ki jo je predložila Nemčija, stran 8.

(28) Nemčija pojasnjuje, da je družba DB Cargo na širšem trgu železniškega tovornega prometa dejavna v treh glavnih podsegmentih: (i) segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk, (ii) segmentu prevoza z blok vlaki in (iii) segmentu kombiniranega prevoza.

(29) V segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk družba DB Cargo zagotavlja prilagodljive tovorne storitve za manjše pošiljke. Zbira posamezne vagone od več strank, jih združuje v blok vlake na ranžirnih postajah in jih prevaža po vsej Evropi. Ta storitev je bistvena za panoge, v katerih je treba prevažati manjše količine blaga, ki ne zapolnijo celotnih vlakov.

(30) V segmentu prevoza z blok vlaki družba DB Cargo ponuja namenske vlake za večje stranke, ki omogočajo neposreden prevoz blaga od točke do točke brez vmesnih postankov. Ta storitev je idealna za razsuti tovor, kot so premog, jeklo in kemikalije, pa tudi za velike kontejnerske pošiljke. Blok vlaki pomagajo panogam zagotoviti hitrejšo in stroškovno učinkovitejšo logistiko z visoko ravnjo zanesljivosti na dolge razdalje.

(31) Družba DB Cargo deluje tudi v kombiniranem prevozu, kjer se blago prevaža z več načini prevoza (npr. po železnici, cesti in morju). V tem modelu se zabojniki, zamenljiva tovorišča in polpriklopniki na dolge razdalje prevažajo po železnici, nato pa se za zadnji del poti preložijo na tovornjake ali ladje. Ta storitev podpira prehod s cestnega na železniški prevoz, zmanjšanje emisij CO_2 in izboljšanje intermodalnih logističnih rešitev po vsej Evropi.

(32) Nemčija glede na navedeno trdi, da se lahko evropski sektor železniškega tovornega prometa na splošno šteje za konkurenčnega in da je v nedavni študiji iz leta 2022, ki jo je naročilo združenje ERFA, v evropskem sektorju železniškega tovornega prometa ugotovljena konkurenčna dinamika, pri čemer je navedeno naslednje: „Trenutno med akterji na področju železniškega tovornega prometa obstaja visoka stopnja rivalstva. Tuji uveljavljeni prevozniki in mednarodni konkurenti (nekdanji novi udeleženci) širijo svoje mednarodne dejavnosti, pri čemer se osredotočajo predvsem na mednarodne storitve na dolge razdalje. Zato lahko pošiljatelji, špediterska in logistična podjetja ter intermodalni prevozniki izbirajo med več prevozniki v železniškem tovornem prometu, ki so sposobni opravljati zadevne storitve v eni državi ali vzdolž mednarodnih koridorjev.“ Nemčija nadalje trdi, da je v isti študiji v zvezi s konkurenčnostjo nemškega sektorja železniškega tovornega prometa ugotovljeno naslednje: „Posledično je trg železniškega potniškega in tovornega prometa v Nemčiji postal zelo konkurenčen, novi udeleženci na trgu pa so tekmovali z družbo Deutsche Bahn v vseh poslovnih segmentih. Danes konkurenti zavzemajo več kot 50 % trga železniškega tovornega prometa v Nemčiji“.

(33) Kar zadeva nemški sektor železniškega tovornega prometa, Nemčija trdi, da je bila družba DB Cargo ob upoštevanju različnih poslovnih segmentov tega sektorja, kot so opisani zgoraj, leta 2022 daleč najpomembnejši ponudnik prevoza posameznih vagonskih pošiljk v Nemčiji s približno [...] % celotnega obsega prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Nemčija trdi, da je pomanjkanje velikih konkurentov v tem poslovnem segmentu mogoče pojasniti z dejstvom, da segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk že več let sistematično ustvarja izgubo in zato ni privlačen za nove udeležence na trgu brez subvencij.

(34) V zvezi s tem Nemčija trdi, da bo družba DB Cargo preoblikovala svoj poslovni segment, da bi izboljšala učinkovitost in kakovost proizvodov, od leta 2023 pa je Nemčija v procesu povečevanja državne podpore za prevoz posameznih vagonskih pošiljk.

(35) V zvezi s kombiniranim prevozom Nemčija nadalje pojasnjuje, da družba DB Cargo nima integriranega prometnega proizvodnega sistema in da je imela leta 2022 približno [...]-odstotni delež prometa v Nemčiji, vendar se sooča z vse močnejšo in raznoliko konkurenco, med drugim s strani družb Metrans, HUPAC, TX Logistik in SBB Cargo International.

(36) Kar zadeva segment prevoza z blok vlaki, Nemčija navaja, da je imela družba DB Cargo v Nemčiji leta 2022 od [...]-do [...]-odstotni delež v obsegu železniškega tovornega prometa, in meni, da je ta tržni delež skromen, če se upošteva, da je družba DB Cargo uveljavljen prevoznik v železniškem tovornem prometu. V tem segmentu se družba DB Cargo sooča z močno konkurenco družb Captrain Deutschland (del skupine SNCF) in TX Logistik (vseevropsko neodvisno logistično podjetje) ter številnih manjših konkurentov.

(37) Preglednica 3 vsebuje pregled deležev družbe DB Cargo v obsegu železniškega tovornega prometa v državah članicah, v katerih je dejavna (od leta 2022).

Preglednica 3

Položaj družbe DB Cargo po dejavnostih v različnih državah članicah

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

Source: SCI Verkehr

Vir: pripombe Nemčije z dne 31. oktobra 2023, stran 28.

(38) Nemčija navaja, da družba DB Cargo v večini zadevnih držav članic zagotavlja le majhne deleže celotnega obsega prevoza. V zvezi s tem poudarja, da družba DB Cargo presega [...]-odstotni delež samo na Danskem ([13]), v Nemčiji in na Nizozemskem ([14]) ter da v večini držav članic zagotavlja celo manj kot [...] % storitev železniškega tovornega prometa.

2.3 **Ukrepi, ki se preiskujejo**

(39) V sklepu o začetku postopka so bili opredeljeni naslednji štirje ukrepi, odobreni v korist družbe DB Cargo. V tem oddelku so opisani ob upoštevanju pojasnil o dejstvih, ki so jih v postopku preiskave predložile Nemčija in zainteresirane strani.

2.3.1 *Nadomestilo letnih izgub družbe DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (v nadaljnjem besedilu: ukrep 1)*

(40) Družba DB Cargo svoje izgube prenaša na matično družbo na podlagi pogodbe o prenosu nadzora ter dobička in izgube, ki se uporablja od 1. januarja 2012 (v nadaljnjem besedilu: pogodba o prenosu dobička in izgube).

(41) Pogodba o prenosu dobička in izgube je bila 25. oktobra 2012 sklenjena med družbo DB Cargo (takrat z imenom DB Schenker Rail Deutschland AG) in njeno matično družbo (takrat DB ML, ki je bila v 100-odstotni lasti družbe DB AG) v okviru pogodbe, ki je bila opredeljena kot pogodba o nadzoru in prenosu dobička (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). V skladu s pogodbo o prenosu dobička in izgube se je matična družba družbe DB Cargo (do leta 2016 DB ML in od njenega prevzema leta 2016 DB AG) zavezala, da bo ob koncu vsakega poslovnega leta samodejno krila izgube družbe DB Cargo. Če pa družba DB Cargo ob koncu poslovnega leta ustvari dobiček, se zaveže, da ga bo samodejno prenesla na svojo matično družbo.

(42) Ker je bila pogodba o prenosu dobička in izgube zasnovana kot *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, vpliva tudi na upravljanje odvisne družbe, ki je bila v skladu s pogodbo pod nadzorom (*beherrscht*) matične družbe. V skladu s pogodbo o prenosu dobička in izgube je družba DB Cargo nadzor nad upravljanjem poslovnih zadev prenesla na družbo DB ML. Zato je imel upravni odbor družbe DB ML pravico dajati upravnemu odboru družbe DB Cargo navodila glede upravljanja poslovnih zadev družbe. Vendar sta poslovno upravljanje in zastopanje ostala v pristojnosti upravnega odbora družbe DB Cargo. Poleg tega je bila s pravico družbe DB ML, da upravnemu odboru družbe DB Cargo daje navodila, izključena možnost, da se upravnemu odboru družbe DB Cargo daje navodila v zvezi s spremembo, ohranitvijo ali prekinitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube.

(43) S pogodbo o prenosu dobička in izgube je bila vzpostavljena tudi davčna skupina med družbama DB Cargo in DB AG. To vključuje davčno skupino za davek od dohodkov in davčno skupino za DDV. Skupina za davek od dohodkov, povezana s pogodbo o prenosu dobička in izgube, omogoča, da se dobički in izgube različnih družb v skupini medsebojno izravnajo, namesto da bi vsaka posamezna odvisna družba plačevala davek od dohodkov. Davčna skupina za DDV izhaja iz pogodbe o prenosu dobička in izgube, s katero je bil vzpostavljen nadzor družbe DB ML (in pozneje družbe DB AG) nad družbo DB Cargo. Namen davčne skupine za DDV je zagotoviti, da notranji tokovi niso obdavčeni z DDV.

([13]) Nemčija v zvezi z deležem družbe DB Cargo na trgu železniškega tovornega prometa na Danskem trdi, da Danske ni primerno obravnavati kot geografski trg železniškega tovornega prometa, temveč kot tranzitno državo, ter da je v tem okviru družba DB Cargo leta 2001 prevzela uveljavljenega nacionalnega prevoznika in zagotavlja storitve železniškega tovornega prometa za povezavo Nemčije kot največjega evropskega gospodarstva s Skandinavijo.

([14]) Nemčija v zvezi z deležem družbe DB Cargo na trgu železniškega tovornega prometa na Nizozemskem trdi, da je obseg železniškega tovornega prometa na Nizozemskem podobno kot na Danskem primerljivo majhen (približno 5 % obsega v Nemčiji) in da je družba DB Cargo, tako kot na Danskem, leta 2001 prevzela uveljavljenega nacionalnega prevoznika zaradi zagotavljanja čezmejnega tranzita in povezljivosti, kot sta povezava nizozemskih in belgijskih pristanišč z Genovo prek Nemčije ter povezava Severnega morja s Sredozemskim morjem prek Belgije in Francije. Nemčija zato trdi, da Nizozemske ni primerno obravnavati kot geografski trg železniškega tovornega prometa, ki je neodvisen od sektorjev železniškega tovornega prometa sosednjih držav.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* je vrsta pogodbe, ki jo urejajo člena 291 in 293 ter naslednji členi *Aktiengesetz*. V skladu s členom 293(1) AktG pogodbe, ki jih urejajo člen 291 in naslednji členi, veljajo šele z odobritvijo generalne skupščine. Za sprejetje sklepa je potrebna najmanj tričetrtinska večina zastopanega osnovnega kapitala. V statutu so lahko določene višja kapitalska večina in druge zahteve.

(44) Pogodba o prenosu dobička in izgube je bila podpisana 25. oktobra 2012 med družbo DB ML kot matično družbo in družbo DB Cargo ([16]). 26. oktobra 2012 sta jo odobrili zadevni generalni skupščini družb DB ML in DB Cargo. V pogodbi je bila določena retroaktivna uporaba od 1. januarja 2012 ([17]).

(45) V času, ko sta družbi DB ML in DB Cargo podpisali pogodbo o prenosu dobička in izgube, je veljala tudi pogodba o prenosu dobička in izgube med družbama DB AG in DB ML ([18]). V skladu z navedeno pogodbo se je družba DB AG zavezala, da bo ob koncu vsakega poslovnega leta do konca veljavnosti pogodbe samodejno krila izgube družbe DB ML. Družba DB ML pa se je zavezala, da bo ob koncu vsakega poslovnega leta samodejno prenesla svoj dobiček na družbo DB AG. Zato bi lahko kakršen koli vpliv na finančni položaj družbe DB ML zaradi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 med družbama DB ML in DB Cargo neposredno vplival na proračun družbe DB AG. Ta pogodba o prenosu dobička in izgube med družbama DB AG in DB ML je veljala do združitve obeh družb leta 2016.

(46) V okviru združitve družb DB AG in DB ML je bila pogodba o prenosu dobička in izgube, sklenjena med družbama DB ML in DB Cargo, 26. avgusta 2016 prenesena na družbo DB AG. Družba DB AG je kot nova matična družba prevzela pravice in obveznosti družbe DB ML v zvezi z družbo DB Cargo. Hkrati je pogodba o prenosu dobička in izgube, ki sta jo leta 2003 sklenili družbi DB AG in DB ML, postala brezpredmetna.

(47) Nemčija trdi, da je v obdobju med 31. decembrom 1999 in prenosom pogodbe o prenosu dobička in izgube leta 2016 z družbe DB ML na družbo DB AG vedno obstajala veriga pogodb o prenosu dobička in izgube (z različnimi ravnmi odvisnih holdinških družb), v kateri je bila družba DB Cargo končna zadevna odvisna družba, družba DB AG pa končna zadevna matična družba. Med 1. junijem 1999 in 31. decembrom 1999 je bila med družbama DB AG in DB Cargo sklenjena neposredna pogodba o prenosu dobička in izgube.

(48) Pogodba o prenosu dobička in izgube je v skladu z v njej določenimi pogoji prvotno trajala pet let (tj. od 1. januarja 2012 do 31. decembra 2016), v tem času pa jo je bilo mogoče prekiniti le iz pomembnih razlogov (*wichtige Gründe*). V pogodbi o prenosu dobička in izgube je določeno, da lahko družba DB ML prekine pogodbo iz pomembnih razlogov zlasti v primeru, da nima več večine glasovalnih pravic v družbi DB Cargo.

(49) Nemčija nadalje pojasnjuje, da nemški davčni organi menijo, da lahko izredno prekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube v najmanj petletnem obdobju upravičijo le zelo izjemne okoliščine. V zvezi s tem se Nemčija sklicuje na smernice nemških davčnih organov o davku od dohodkov pravnih oseb (*Körperschaftsteuerrichtlinien* – KStR), ki določajo, da če se pogodba o prenosu dobička in izgube, ki še ne velja pet zaporednih let, prekine z obvestilom o prekinitvi ali na podlagi medsebojnega dogovora, pogodba ostane veljavna za leta, za katera se je izvajala za davčne namene, če prekinitev temelji na pomembnih razlogih. Pomembni razlogi so lahko podani zlasti v primeru prodaje ali vložka deleža matične družbe, združitve, razdružitve ali likvidacije matične ali odvisne družbe. Če je bilo že ob sklenitvi pogodbe jasno, da bo pogodba o prenosu dobička in izgube prekinjena pred iztekom prvih petih let, ni mogoče domnevati, da obstajajo pomembni razlogi. Če pomembni razlogi ne obstajajo, je treba pogodbo o prenosu dobička in izgube že od začetka šteti za neveljavno po davčnem pravu ([19]).

(50) Po navedbah Nemčije bi na podlagi smernic nemških davčnih organov predčasno prekinitev upravičevale le transakcije, ki so primerljive s prodajo ali katerim koli drugim temeljnim ukrepom prestrukturiranja, ki povzroči spremembo lastništva in/ali nadzora. V začetnem najmanj petletnem obdobju ni bilo primerljivih sprožilnih dogodkov, ki bi upravičili prekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube. Edine spremembe strukture družbe, do katerih je prišlo v obdobju od leta 1999 do danes, so vključevale le ukrepe notranje reorganizacije in se očitno niso štele za pomembne razloge.

([16]) Pogodbo sta podpisala dva člana upravnega odbora družbe DB ML (*Vorstand*) in dva člana upravnega odbora družbe DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) Pogodba o prenosu dobička in izgube je bila 18. decembra 2012 objavljena v poslovnem registru družbe DB Cargo, kar je pogoj za veljavnost pogodbe.

([18]) Navedena pogodba o prenosu dobička in izgube je bila sklenjena leta 2003.

([19]) Izvirno besedilo iz odstavka (6) KStR R14.5: „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 pogodbi o prenosu dobička in izgube je nadalje določeno, da se pogodba po začetnem petletnem obdobju ob koncu vsakega poslovnega leta samodejno podaljša za eno dodatno leto, razen če se ena od strank odloči, da jo bo prekinila. Če želi zadevna stranka prekiniti pogodbo o prenosu dobička in izgube, mora obvestilo o tem predložiti tri mesece vnaprej, tj. če želi, da prekinitev začne veljati v naslednjem poslovnem letu družbe DB Cargo, mora obvestilo o prekinitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube predložiti vsaj tri mesece pred koncem tekočega poslovnega leta družbe DB Cargo.

(52) Pogodba o prenosu dobička in izgube je ob sprejetju sklepa o začetku postopka še vedno veljala, njena prekinitev pa ni bila predvidena. Vendar je Nemčija med formalnim postopkom preiskave Komisijo obvestila, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube med družbama DB AG in DB Cargo prekinjena z učinkom od konca leta 2024.

(53) Od začetka veljavnosti sedanje pogodbe o prenosu dobička in izgube se dobiček z družbe DB Cargo ni prenesel na družbo DB AG (ali pred letom 2016 na družbo DB ML). Na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, sklenjene leta 2012, je izgube družbe DB Cargo krila njena matična družba (DB ML in nato DB AG). Ker so bile prenesene vse ustvarjene izgube, je bila družba DB Cargo zaščitena pred tem, da bi njene izgube vplivale na njeno bilanco stanja, in s tem pred kakršnim koli negativnim finančnim učinkom nakopičenih izgub. V preglednici 4 je prikazan razvoj vpisanega kapitala in celotnega lastniškega kapitala družbe DB Cargo ter njenih ustvarjenih letnih izgub v skladu z njenim letnim računovodskim izkazom ([20]) do 31. decembra 2023.

Preglednica 4

Lastniški kapital in letne izgube družbe DB Cargo (dobiček pred davki), ki jih je krila matična družba na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 do 31. decembra 2023

(v milijonih EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vpisani kapital	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Lastniški kapital skupaj	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Letne izgube	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) To medletno povečanje za 21 milijonov EUR ustreza povečanju kapitalske rezerve zaradi prenosa vseh delnic družbe DB Cargo Logistics GmbH, ki so bile prej v lasti družbe Schenker AG, na družbo DB Cargo AG.

([2]) Vpisani kapital se je povečal za 6 000 EUR v povezavi s prispevkom (Einlage) šestih udeležb (Beteiligungen). Vrednost prispevka šestih udeležb, ki presega povečanje vpisanega kapitala, je bila prenesena v kapitalsko rezervo v vrednosti 105 milijonov EUR.

Vir: *računovodski izkazi družbe DB Cargo za obdobje 2012–2023.*

(54) Podlaga za upravljanje družbe DB Cargo so njeni srednjeročni strateški načrti (v nadaljnjem besedilu: srednjeročni načrti). Navedeni srednjeročni načrti se vsako leto dokončno oblikujejo oktobra in predložijo nadzornemu svetu družbe DB Cargo v potrditev novembra/decembra. Srednjeročni načrti družbe DB Cargo se vsako leto uskladijo z družbo DB AG in postanejo del srednjeročnega načrtovanja celotne skupine. Poleg tega so ukrepi in koncepti, vključeni v srednjeročne načrte, vključeni tudi v postopek odločanja družbe DB AG (razen če so bile strategije že ločeno usklajene z družbo DB AG).

([20]) Pripravljenim v skladu z določbami nemškega trgovinskega zakonika (*Handelsgesetzbuch* – HGB) in *Aktiengesetz*.

(55) Po navedbah Nemčije je priprava letnih srednjeročnih načrtov družbe DB Cargo predmet obsežnega postopka, ki traja več mesecev in vključuje oddelka za strategijo in nadzor v družbah DB Cargo in DB AG. Načrtovanje obsega in cen temelji na analizah gospodarskih tržnih in konkurenčnih gibanj, ki jih pripravijo uradni statistični uradi in uveljavljeni inštituti za ekonomske prognoze (npr. Oxford Economics, Eurostat, nacionalni statistični uradi). Takšni statistični podatki so združeni z notranjimi podatki, podatke, ki jih pripravijo uradni statistični uradi in inštituti za ekonomske prognoze, pa strateški oddelki družb DB Cargo in DB AG zbirajo za pripravo tržnih napovedi za tovorni promet. Predpostavke za razvoj stroškov domačih subjektov so centralno regulirane za vse poslovne enote družbe DB AG in temeljijo na zgoraj navedenih neodvisnih virih podatkov. Ključne kategorije stroškov vključujejo npr. plače, gorivo/energijo in uporabnine za dostop po tirih. Upoštevajo se tudi učinki tekočih strateških programov in programov za učinkovitost. Poleg tega se z upravljanjem premoženja družbe DB Cargo izvaja podrobno načrtovanje naložb in projektov, da bi bilo mogoče operativno zadostiti načrtovanju obsega.

(56) Srednjeročni načrti se nanašajo na petletno obdobje načrtovanja: na primer srednjeročni načrt, ki je bil nadzornemu odboru družbe DB Cargo predstavljen 9. decembra 2016, se je nanašal na obdobje načrtovanja 2017–2021. Srednjeročni načrti obsegajo približno 40 do 159 strani (srednjeročni načrt iz leta 2015, ki vključuje precej obsežen oddelek o projektu „Zukunft Bahn“). Srednjeročni načrti za vsako leto vsebujejo (med drugim) napovedi glede uspešnosti in finančne napovedi za naslednjih pet let. Za skupino DB Cargo in družbo DB Cargo navedeni načrti vsebujejo izkaz poslovnega izida in podatke iz bilance stanja. Za druge odvisne družbe so vključeni izbrani kazalniki. Glavna kazalnika dobičkonosnosti, ki se uporabljata, sta stopnja dobička pred obrestmi in davki (EBIT) ter donos vloženega kapitala (ROCE), za katera so določene tudi ciljne ravni ([21]). Vsi srednjeročni načrti, pripravljeni v obdobju preiskave, napovedujejo dobiček pred davkom najmanj ob koncu obdobja načrtovanja. V preglednici 5 so prikazani poslovni prihodki po plačilu obresti ([22]), stopnja EBIT in ROCE za vse srednjeročne načrte ([23]), pripravljene med letoma 2011 in 2021. Podatki v preglednici 5, se nanašajo na družbo DB Cargo AG.

Preglednica 5

Srednjeročni načrti za obdobje 2011–2021

(EBT v milijonih EUR)

		1. leto načrtovanja	2. leto načrtovanja	3. leto načrtovanja	4. leto načrtovanja	5. leto načrtovanja
2011	Poslovni prihodki po plačilu obresti ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	–	–	–	–	–
	Ciljni ROCE	–	–	–	–	–

([21]) ROCE se uporablja kot kazalnik s ciljno ravnjo od srednjeročnega načrta iz leta 2015. Pred navedenim letom se je zdelo, da se za prikaz ciljne uspešnosti uporablja samo stopnja EBIT.

([22]) V tem sklepu se uporablja kot približek za dobiček pred davki (EBT), če EBT ni izrecno vključen v ustrezen srednjeročni načrt.

([23]) Medtem ko je osnova za izračun dobičkov in izgub, ki se prenesejo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, dobiček družbe DB Cargo AG (vključno z domačimi odvisnimi družbami) po davkih (*Ergebnis nach Steuern*), izračunan v skladu z računovodskimi načeli HGB, so srednjeročni načrti v skladu z mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP). Do srednjeročnega načrta iz leta 2018 napovedi vključujejo le poslovne prihodke po plačilu obresti kot končni rezultat napovedi poslovnega izida.

(EBT v milijonih EUR)

		1. leto načrtovanja	2. leto načrtovanja	3. leto načrtovanja	4. leto načrtovanja	5. leto načrtovanja
2012	Poslovni prihodki po plačilu obresti ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	–	–	–	–	–
	Ciljni ROCE	–	–	–	–	–
2013	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	–	–	–	–	–
	Ciljni ROCE	–	–	–	–	–
2014	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT					
	ROCE	–	–	–	–	–
	Ciljni ROCE	–	–	–	–	–
2015	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	–	–	–	–	[…]
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	–	–	–	–	13,0 %
2016	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT v milijonih EUR)

		1. leto načrtovanja	2. leto načrtovanja	3. leto načrtovanja	4. leto načrtovanja	5. leto načrtovanja
2017	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	–	–	–	–	–
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Poslovni prihodki po plačilu obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	–	–	–	–	–
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljna stopnja EBIT	–	–	–	–	–
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ciljni ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

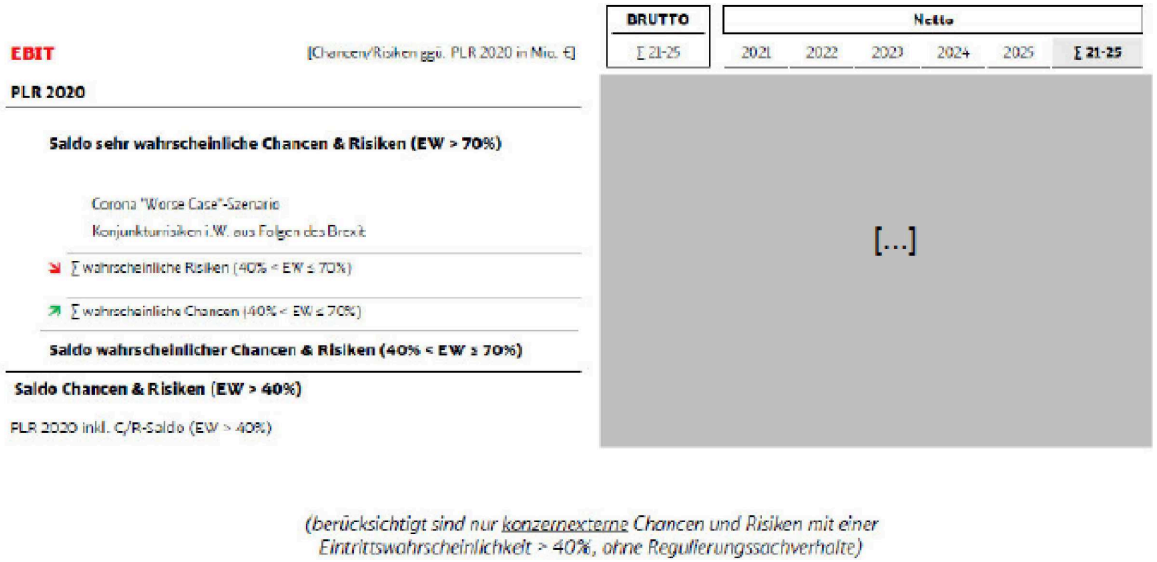
([1]) Načrt se nanaša na poslovne prihodke II (*Betriebsergebnis II*), za katere Komisija meni, da so enaki poslovnim prihodkom po plačilu obresti.
([2]) V % prihodkov.
([3]) Medtem ko se ROCE pred letom 2015 ne uporablja kot kazalnik uspešnosti, srednjeročni načrti vključujejo vloženi kapital.
([4]) Poslovni prihodki po plačilu obresti (*operatives Ergebnis nach Zinsen*).
([5]) Napovedi ROCE so na voljo samo za skupino DB Cargo.
Vir: *srednjeročni načrti družbe DB Cargo, ki jih je predložila Nemčija.*

(57) Poleg finančnega načrtovanja srednjeročni načrti vključujejo obsežne analize sedanjega in predvidenega razvoja trga, vključno z njegovim vplivom na uspešnost, od leta 2016 pa tudi opis in oceno strategij in ukrepov, sprejetih za izboljšanje uspešnosti družbe DB Cargo, vključno z opisom in oceno ukrepov, ki jih je treba v družbi DB Cargo sprejeti v okviru pobud za prestrukturiranje na ravni skupine DB, kot so *Zukunft Bahn* ali *Starke Schiene* (močna železnica, s „Starke Cargo“ – močan Cargo kot dopolnilno pobudo, specifično za družbo DB Cargo). Poleg tega so v načrte vključene tudi primerjave prejšnjih srednjeročnih načrtov z obrazložitvami odstopanj od prejšnjega načrtovanja.

(58) Poleg tega načrti od srednjeročnega načrta iz leta 2015 vključujejo tudi napoved tveganj in priložnosti, ki lahko vplivajo na EBIT ter katerih verjetnost uresničitve presega 40 %, vendar niso vključeni v osnovni scenarij načrtovanja. V načrtih iz let 2017, 2019 in 2020 so bila v navedeni kategoriji opredeljena samo dodatna tveganja. Dodatne priložnosti niso bile opredeljene. Navedena dodatna tveganja so lahko precejšnja, kot je jasno razvidno iz načrta iz leta 2020 za obdobje 2021–2025, kot je prikazano na sliki 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025 ([24]).

Slika 3

Srednjeročni načrt za tveganja in priložnosti za obdobje 2021–2025



Vir: *srednjeročni načrt iz leta 2020, ki ga je predložila Nemčija* ([25]).

([24]) V tem primeru je bilo glavno tveganje, ki ni bilo vključeno v osnovni scenarij, zmanjšana rast trga.

([25]) *Prevod nemškega izvirnika:*
prva vrstica: bruto-neto,
druga vrstica: priložnosti/tveganja v primerjavi z obdobjem načrtovanja 2020 v milijonih EUR,
četrta vrstica: uravnoteženje zelo verjetnih priložnosti in tveganj (pričakovana vrednost > 70 %),
peta vrstica: najslabši možni scenarij zaradi koronavirusa,
šesta vrstica: tveganja gospodarskega cikla v širšem smislu kot posledica brexita,
sedma vrstica: verjetna tveganja (40 % < pričakovana vrednost ≤ 70 %),
osma vrstica: verjetne priložnosti (40 % < pričakovana vrednost ≤ 70 %),
deveta vrstica: uravnoteženje verjetnih priložnosti in tveganj (40 % < pričakovana vrednost ≤ 70 %),
deseta vrstica: uravnoteženje priložnosti in tveganj (pričakovana vrednost > 40 %),
enajsta vrstica: PLR 2020, vključno z ravnotežjem med priložnostmi in tveganji (pričakovanje > 40 %)
oklepaji: (vključeni so samo zunanje priložnosti in tveganja skupine s pričakovano vrednostjo > 40 %, razen primerov regulacije).

(59) Poleg srednjeročnih načrtov se občasno pripravljajo tudi dokumenti v zvezi s poslovnimi strategijami, na primer za izredne seje nadzornega sveta družbe DB Cargo, kot je bila seja januarja 2017 v zvezi s projektom Zukunft Bahn in v njem obravnavano strategijo družbe DB Cargo ([26]). Za specializirane *ad hoc* analize in tržna poročila na trgu tovornega prometa se uporabljajo specializirani zunanji ponudniki, kot je SCI Verkehr. Podrobna poročila o prometu pripravljajo notranji oddelki.

(60) Po navedbah Nemčije je bil v obdobju od leta 2012 do približno leta 2019 segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk glavni razlog za izgube družbe DB Cargo. V nasprotju s tistim, kar je veljalo v prejšnjem obdobju, od leta 2019/2020 ni več mogoče jasno ločiti teh učinkov. Iz preglednice 6 je razvidno, da v navedenem obdobju, ki ga je zaznamovala pandemija COVID-19, nobeden od segmentov (prevoz posameznih vagonskih pošiljk, prevoz z blok vlaki in kombinirani prevoz) ni mogel doseči dobičkonosnosti. Kljub temu so izgube v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki je v obdobju 2020–2022 ustvaril približno 30 % prometa družbe DB Cargo, predstavljale več kot polovico vseh izgub v istem obdobju.

Preglednica 6

Segmentacija EBIT v obdobju 2012–2022

(v milijonih EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Prevoz posameznih vagonskih pošiljk	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevoz z blok vlaki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombinirani prevoz	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *pripombe Nemčije z dne 9. novembra 2023.*

(61) Leta 2019 je družba DB AG naročila študijo o sektorju prevoza posameznih vagonskih pošiljk (*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs* – Strateški pregled prevoza posameznih vagonskih pošiljk; v nadaljnjem besedilu: študija prevoza posameznih vagonskih pošiljk), ki so jo pripravile družbe Oliver Wyman, SCI Verkehr in CK Rail&Logistics. Študija prevoza posameznih vagonskih pošiljk je bila izvedena oktobra 2019 in je bila januarja 2020 nekoliko spremenjena, ne da bi to vplivalo na zaključek študije. Vključevala je opis in oceno celotnega trga prevoza posameznih vagonskih pošiljk v Nemčiji in Evropi, opis in oceno segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk družbe DB Cargo ter možne nadaljnje ukrepe za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk družbe DB Cargo.

(62) Alternativni nadaljnji ukrepi, opredeljeni v študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk, so bili naslednji:

(1) nadaljnji razvoj segmenta z dodatnimi olajšavami in državno podporo: segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk bi se nadalje razvijal s ciljno usmerjeno optimizacijo poslovnega modela ter programom za rast in inovacije. Povečali bi se učinkovitost prevoza in pokritost območij. Opravljanje prevoza posameznih vagonskih pošiljk bi bilo treba podpreti s ciljno usmerjenimi olajšavami. Spodbujale bi se naložbe v modernizacijo in s tem dolgoročno povečanje učinkovitosti;

(2) nadaljnji razvoj brez dodatne državne podpore: segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk bi se razvijal tako, da bi podpiral preusmeritev tovornega prometa s cest na železnice. Izvedena bi bila podobna optimizacija poslovnega modela (kot pri nadaljnjem razvoju z možnostjo olajšav in državne podpore) ter program za rast in inovacije. Vendar bi se zaradi omejene naložbene zmogljivosti, ki je posledica pomanjkanja državne podpore, naložbe v inovacije in rast obravnavale selektivno in odložile;

([26]) V obdobju 2009–2015 so različni poslovni segmenti v okviru „procesa strateškega upravljanja“ znotraj skupine DB predstavili svoje strategije vodstvu skupine. Ta redni postopek je bil leta 2016 ukinjen.

(3) osredotočanje na ključne stranke: v tem scenariju bi se segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk zmanjšal, da bi se osredotočil na gospodarsko jedro. Cilj pristopa osredotočanja je bil prilagoditi ponudbo ključnim strankam ([27]) z velikim in stabilnim prometom. Postaje za tovorni promet, ki jih ne bi bilo mogoče upravljati stroškovno učinkovito (*eigenwirtschaftlich*), bi se pregledale skupaj s strankami, da bi se doseglo oblikovanje cen, ki bi pokrivale stroške. Če s strankami ne bi bilo mogoče najti rešitve za kritje stroškov, bi se opravljanje prevoza do postaje za tovorni promet ukinilo. Redno in brez doplačila bi se opravljal samo prevoz do postaj za tovorni promet z obsegom enega ali več vagonov na delovni dan;

(4) zapiranje segmenta: ta scenarij se nanaša na urejen izstop iz segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk.

(63) V študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk so bili upoštevani naslednji prispevki segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk k dobičku družbe DB Cargo v letih 2023 in 2030 v skladu s štirimi obravnavanimi scenariji:

Preglednica 7

Prispevek posameznih scenarijev k dobičku družbe DB Cargo v letih 2023 in 2030

(v milijonih EUR)

	Razvoj z državno podporo	Razvoj brez državne podpore	Glavni poudarek	Izstop
Leto 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Leto 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: študija prevoza posameznih vagonskih pošiljk, kot jo je predložila Nemčija.

(64) Štirje scenariji so bili ocenjeni na podlagi šestih meril:

(1) koristi za nacionalno gospodarstvo (*volkswirtschaftlicher Nutzen*): ocenjuje vpliv na Nemčijo kot industrijsko lokacijo;

(2) ekološke koristi (*ökologischer Nutzen*): ocenjuje vpliv na trajnostnost tovornega prometa v Nemčiji;

(3) strateško pozicioniranje družbe DB Cargo (*Strategische Positionierung DB Cargo*): ocenjuje vpliv na poslovni model družbe DB Cargo;

(4) finančno stanje družbe DB Cargo (*Finanzen DB Cargo*): ocenjuje vpliv na finančno stanje družbe DB Cargo z uporabo ključnih kazalnikov uspešnosti. Poudarek je na učinku segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk na dobiček družbe DB Cargo in na tem, v kolikšni meri je mogoče odpraviti razlike v dobičku;

(5) osebje družbe DB Cargo (*Personal DB Cargo*): ocenjuje vpliv na zaposlenost. Upošteva „posebno odgovornost“ kot družbe v državni lasti za več kot 17 000 zaposlenih v Nemčiji v letu 2018;

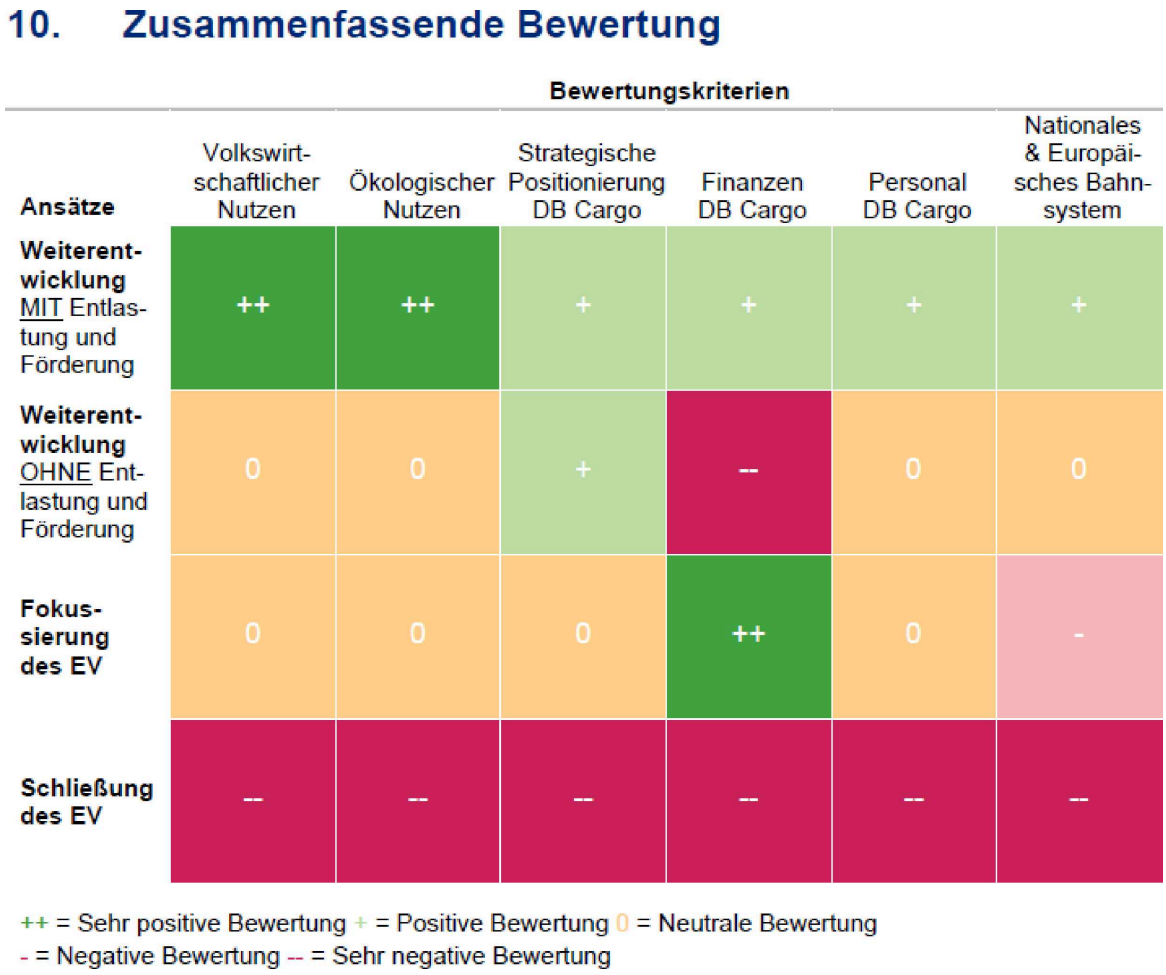
(6) nacionalni in evropski železniški sistem (*Nationales & Europäisches Bahnsystem*): kazalnik za ocenjevanje vpliva na evropski železniški sistem je delež čezmejnega prevoza v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Poleg tega se ocenjuje, kako prožno je mogoče razširiti nastalo omrežje v Nemčiji in Evropi, da bi se lahko odzvalo na spreminjajočo se dinamiko trga.

(65) V skladu z navedenimi merili je bil v študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk scenarij nadaljnjega razvoja segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk z dodatnimi olajšavami in državno podporo na splošno ocenjen kot najugodnejši scenarij, pri čemer bi imela osredotočenost na ključne stranke največji pozitivni učinek na finančno stanje družbe DB Cargo. Na Slika 4 je prikazana matrika zaključkov, kot je predstavljeno v študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk

([27]) Ključne stranke naj bi se določile na podlagi kvantitativnih in kvalitativnih dejavnikov:
kvantitativni dejavniki: prihodki od prevoza blaga, prostornina vagonov, tarifni tonski kilometri;
kvalitativni dejavniki: stabilnost in predvidljivost prometa, odvisnost strank od prevoza posameznih vagonskih pošiljk, pripravljenost za plačilo, dolgoročni poslovni potencial strank.

Slika 4

Zaključna ocena scenarijev prevoza posameznih vagonskih pošiljk



Vir: *študija prevoza posameznih vagonskih pošiljk, kot jo je predložila Nemčija* ([28]).

([28]) *Prevod nemškega izvirnika:*

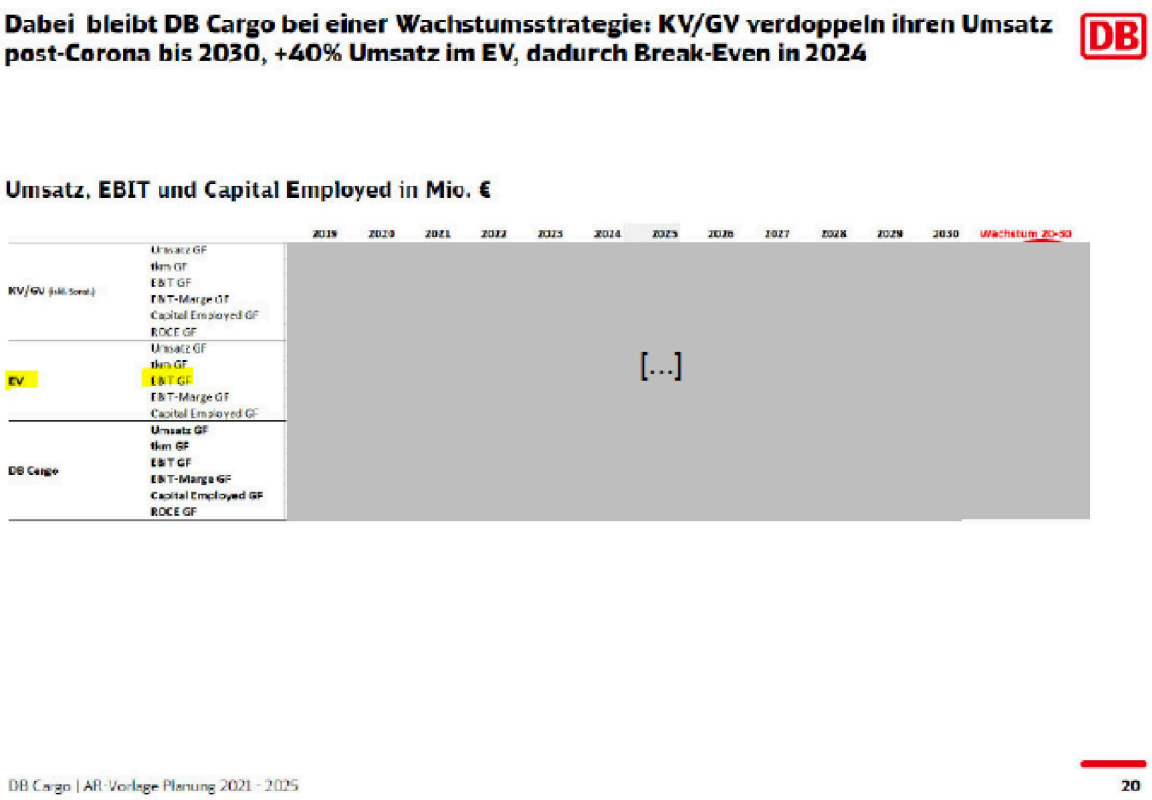
	Merila ocenjevanja					
Pristop	Koristi za nacionalno gospodarstvo	Ekološke koristi	Strateško pozicioniranje družbe DB Cargo	Finančno stanje družbe DB Cargo	Osebje družbe DB Cargo	Nacionalni in evropski železniški sistem
Nadaljnji razvoj segmenta z dodatnimi olajšavami in državno podporo						
Nadaljnji razvoj brez dodatne državne podpore						
Osredotočenost na ključne stranke						
Zapiranje segmenta						

+ + = zelo pozitivna ocena, + = pozitivna ocena, 0 = nevtralna ocena,
– – = negativna ocena, – – = zelo negativna ocena.

(66) Družba DB Cargo je leta 2020 vzpostavila novo vodstveno ekipo in novo poslovno strategijo („Močan Cargo“ – „Starke Cargo“). Ugotovitve študije prevoza posameznih vagonskih pošiljk niso bile neposredno vključene v splošno poslovno strategijo družbe DB Cargo, temveč so bile pomembna podlaga za oblikovanje strategije „Starke Cargo“. Nova poslovna strategija je bila v bistvu strategija rasti in je predvidevala strategijo za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki je bila podobna možnosti „nadaljnjega razvoja segmenta z dodatnimi olajšavami in državno podporo“ iz študije prevoza posameznih vagonskih pošiljk. To je temeljilo na dveh razlogih: (i) pričakovanju državne podpore zaradi politične volje za nadaljnje spodbujanje prehoda s cestnega na železniški prevoz in (ii) tveganjih negativnih učinkov omrežja v scenariju zmanjšanja obsega, ki so se štela za visoka. V skladu s srednjeročnim načrtom iz leta 2020 bi segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk dolgoročno še vedno operativno ustvarjal izgubo (v smislu EBIT) (glej sliko 5).

Slika 5

Kazalniki družbe DB Cargo v srednjeročnem načrtu iz leta 2020 po poslovnih segmentih



Vir: *srednjeročni načrt iz leta 2020, kot ga je predložila Nemčija* ([29]).

(67) V času izvajanja strategije „Starke Cargo“ je državna podpora v obliki *Trassenkostenentlastung* (znižanje uporabnin za dostop po tirih) v višini 350 milijonov EUR na leto za celotni sektor veljala že od 1. julija 2018 do 30. junija 2023 (pozneje je bila dodatno podaljšana na obdobje po letu 2023) ([30]). Poleg tega je družba DB Cargo od srednjeročnega načrta iz leta 2020 dodatno pričakovala državno podporo vlakovni kompoziciji (*Anlagenpreisförderung*) v skupnem znesku 200 milijonov EUR za obdobje 2021–2025 (dejanska uvedba leta 2020 s strani zveznega ministrstva za digitalizacijo in promet) ([31]).

([29]) *Prevod nemškega izvirnika* [samo poudarjeni del]:
Prevoz posameznih vagonskih pošiljk – EBIT GF.

([30]) Odobrena s Sklepom Komisije C(2018) 8744 final z dne 10. decembra 2018 v zadevi SA.51956 – Shema pomoči za spodbujanje železniškega tovornega prometa (UL C 14, 11.1.2019, str. 1), spremenjena in podaljšana s Sklepom Komisije C(2023) 9130 final z dne 19. decembra 2023 v zadevi SA.109540 (2023/N) – Podaljšanje in sprememba sheme pomoči za spodbujanje železniškega tovornega prometa z delnim financiranjem uporabnin za dostop po tirih (UL C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

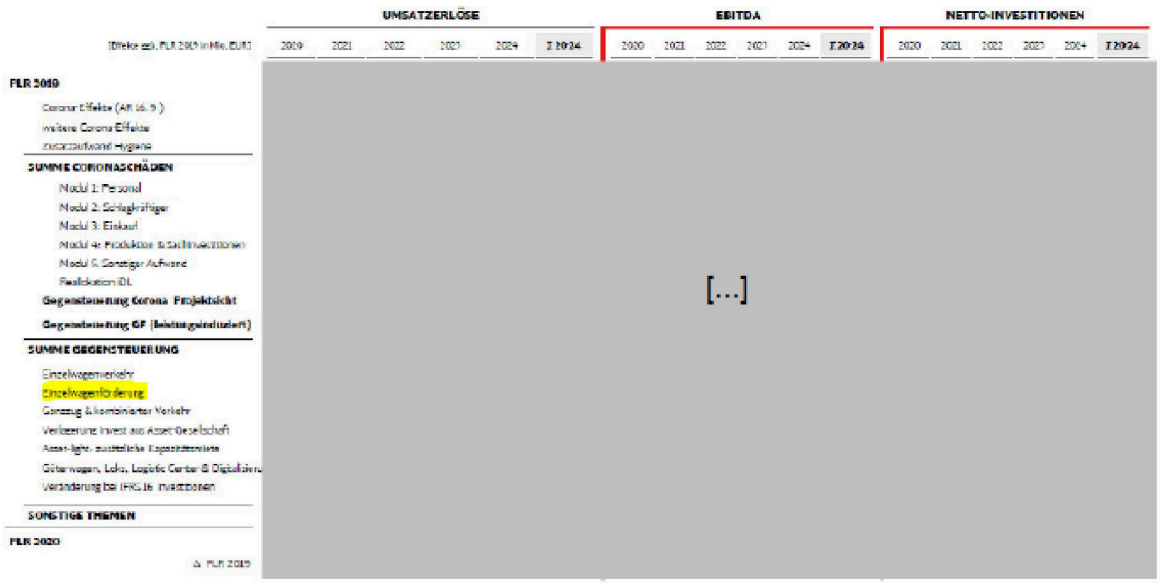
([31]) Odobreno s Sklepom Komisije C(2020) 7533 final z dne 4. novembra 2020 v zadevi SA.58046 (2020/N) – Podpora za železniški tovorni promet (prevoz posameznih vagonskih pošiljk) (UL C 421, 4.12.2020, str. 1).

(68) Podobno kot srednjeročni načrt iz leta 2020 tudi srednjeročna načrta iz let 2021 in 2022 vključujeta državno pomoč za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk družbe DB Cargo, kot je prikazano na sliki 6: mid-term plan 2020 SWL State support.

(69) Vendar načrta iz let 2021 in 2022 ne vključujeta samo podpore vlakovni kompoziciji (*Anlagenpreisförderung* – APS), temveč tudi dodatno podporo za prevoz posameznih vagonskih pošiljk. V zvezi s tem je v srednjeročnem načrtu iz leta 2022 navedena potreba po dodatnih 198 milijonih EUR poleg 102 milijonov EUR, vključenih v zvezni proračun.

Slika 6

Državna podpora za prevoz posameznih vagonskih pošiljk iz srednjeročnega načrta iz leta 2020

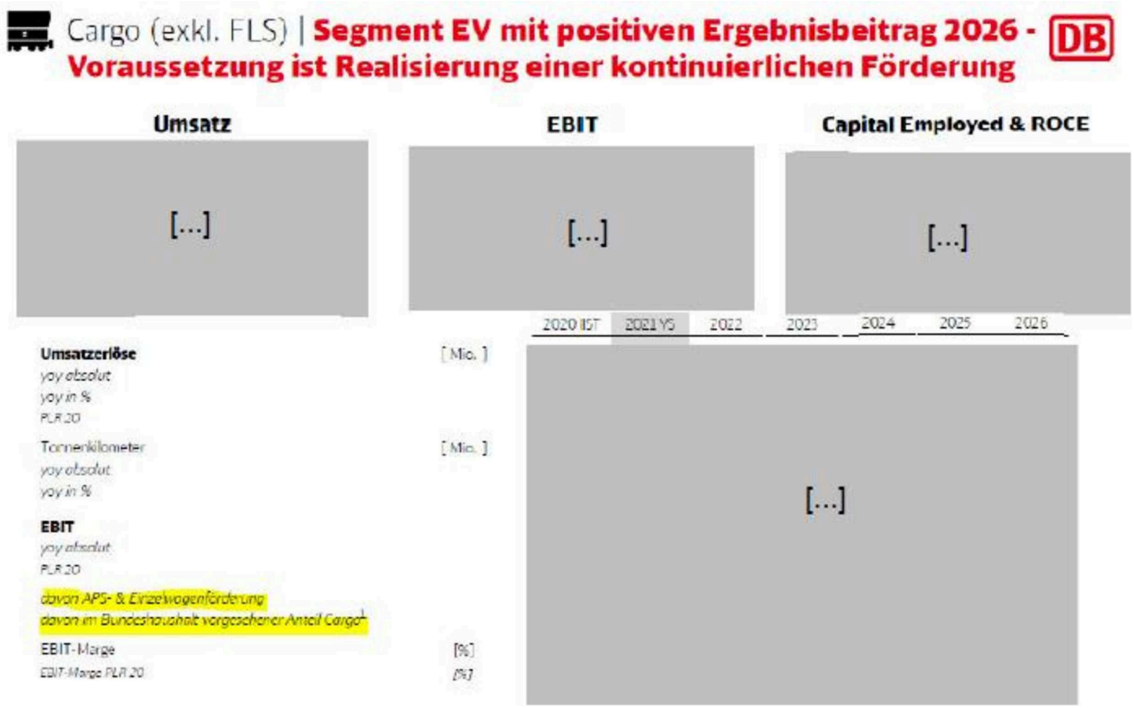


Vir: *srednjeročni načrt družbe DB Cargo iz leta 2020, kot ga je predložila Nemčija* ([32]).

([32]) *Prevod nemškega izvirnika* [samo poudarjeni del]:
Subvencije za prevoz posameznih vagonskih pošiljk.

Slika 7

Državna podpora za prevoz posameznih vagonskih pošiljk iz srednjeročnega načrta iz leta 2021

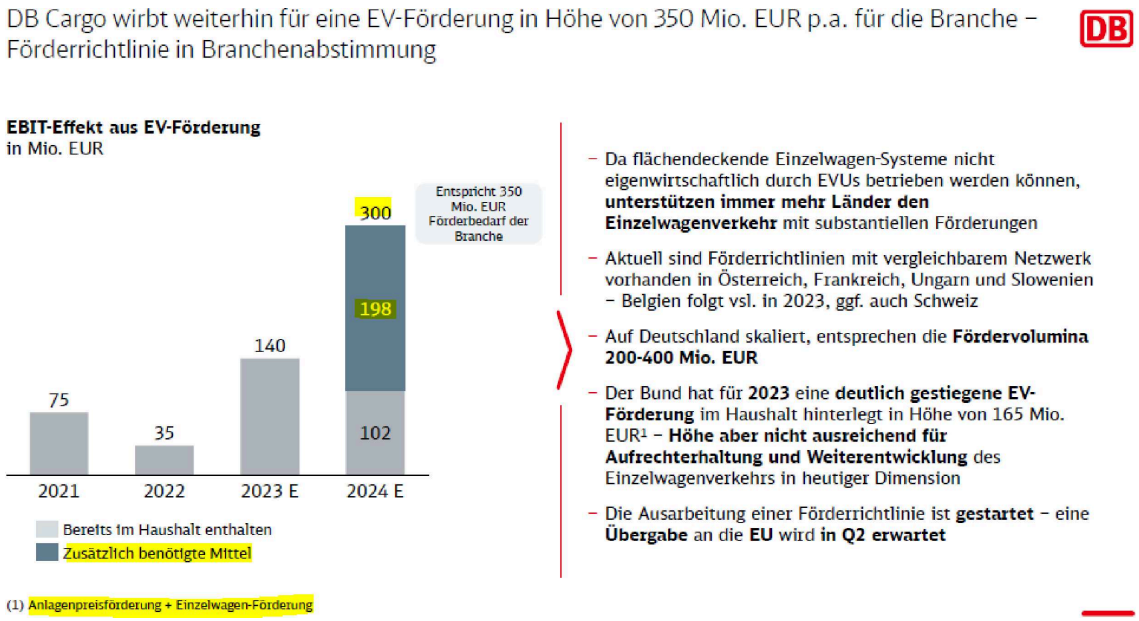


Vir: *srednjeročni načrt družbe DB Cargo iz leta 2021, kot ga je predložila Nemčija* ([33]).

([33]) *Prevod nemškega izvirnika* [samo poudarjeni del]:
Od tega podpora za vlakovno kompozicijo in subvencije za prevoz posameznih vagonskih pošiljk,
Od tega del, namenjen družbi DB Cargo, predviden v zveznem proračunu.

Slika 8

Državna podpora za prevoz posameznih vagonskih pošiljk iz srednjeročnega načrta iz leta 2022



Vir: *srednjeročni načrt družbe DB Cargo iz leta 2022, kot ga je predložila Nemčija* ([34]).

2.3.2 *Oblikovanje cen storitev znotraj skupine (v nadaljnjem besedilu: ukrep 2)*

(70) Družba DB AG na podlagi pogodb znotraj skupine zagotavlja različne storitve in podporne funkcije družbam skupine DB, vključno z družbo DB Cargo.

(71) Komisija je opredelila naslednje storitve znotraj skupine, ki se zagotavljajo družbi DB Cargo: (i) analitika (analiza masovnih podatkov, napovedi, modeli prometa), (ii) računovodstvo, (iii) nepremičnine, (iv) storitve informacijske tehnologije, (v) kadrovske storitve, (vi) usposabljanje (uvodna izjava 26 sklepa o začetku postopka).

(72) Stroški storitev znotraj skupine se družbi DB Cargo zaračunajo na podlagi pogodb znotraj skupine. Vendar je Komisija v sklepu o začetku postopka menila, da storitve znotraj skupine, ki se zagotavljajo družbi DB Cargo, morda niso omejene na storitve znotraj skupine, opredeljene v uvodni izjavi 71: v skladu z informacijami, ki jih je objavila družba DB AG (glej na primer celovito poročilo družbe DB AG iz leta 2016 ([35])), stroški nekaterih od navedenih storitev, kot so trženje, človeški viri, komunikacija in pravne zadeve, niso bili preneseni na družbo DB Cargo, ampak jih je krila družba DB AG (uvodni izjavi 27 in 28 sklepa o začetku postopka).

([34]) *Prevod nemškega izvirnika* [samo poudarjeni del]:
Dodatna potrebna sredstva,
(1) podpora za vlakovno kompozicijo in subvencije za prevoz posameznih vagonskih pošiljk.

([35]) Celovito poročilo družbe DB AG iz leta 2016, str. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (obiskano 3. decembra 2021): „Stroški za funkcije skupine se ne prenesejo na poslovne enote (brez „stroškov skupine“). Da bi preprečili izkrivljanje ali samovoljne zahteve za plačilo, stroške opravljenih storitev krije holdinška družba sama in se ne prenesejo naprej. To pomeni, da družbe skupine za te storitve ne plačujejo nobenih stroškov skupine.“

2.3.3 *Ugodni pogoji financiranja posojil družbe, ki jih zagotavlja enota družbe DB AG za zakladništvo (v nadaljnjem besedilu: ukrep 3)*

(73) Enota družbe DB AG za zakladništvo družbi DB Cargo odobri kratkoročna in dolgoročna posojila. Kot enota znotraj družbe DB AG je odgovorna za upravljanje denarnih sredstev in financiranje skupine.

(74) Posojila znotraj skupine v korist odvisnih družb, ki so v 100-odstotni lasti družbe DB AG, kot je družba DB Cargo, niso zavarovana, saj družba DB AG kot edina delničarka družbe DB Cargo deluje kot ponudnik kapitala in kot posojilodajalec. Zato je družba DB Cargo lahko podpisala posojila, ne da bi za zavarovanje uporabila svoje premoženje.

(75) Nemčija je priznala tudi obstoj kratkoročnih posojil in potrdila, da je enota družbe DB AG za zakladništvo od leta 2013 družbi DB Cargo odobrila naslednja neodplačana dolgoročna posojila:

Preglednica 8

Neodplačana dolgoročna posojila (stanje na dan 24. junija 2020)

	Nominalna vrednost (v EUR)	Preostala vrednost na dan 20. marca 2020 (v EUR)	Podpis Datum	Datum začetka	Datum konca	Obrestna mera
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *sklep o začetku postopka.*

2.3.4 *Delno kritje plač javnih uslužbencev, zaposlenih pri družbi DB Cargo, s strani zveznega sklada za železnice (Bundeseisenbahnvermögen – BEV) (v nadaljnjem besedilu: ukrep 4)*

(76) Ukrep 4 se nanaša na delno državno kritje plač železniških uslužbencev (tj. javnih uslužbencev, ki so prej delali za nacionalno železniško družbo Deutsche Bundesbahn, preden se je preoblikovala v gospodarsko družbo in postala DB AG), ki jih zaposlenim pri družbi DB Cargo zagotavlja sklad BEV.

(77) Nemčija je v okviru procesa liberalizacije nemškega železniškega sektorja ([36]), ki je vključeval preoblikovanje nemških nacionalnih železnic v družbo, ki je bila leta 1994 ustanovljena kot *Aktiengesellschaften* (glej uvodni izjavi 11 in 15), ustanovila in financirala zvezni sklad za železnice BEV. Eden od ciljev sklada je bil prevzeti železniške uslužbence, ki so bili prej zaposleni pri družbi Deutsche Bundesbahn, in podpreti njihovo dodelitev delovni sili družbe DB AG (in na koncu v odvisne družbe skupine DB, kot je DB Cargo), če niso bili dodeljeni drugam. Sklad BEV je uradni delodajalec železniških uslužbencev, ki je odgovoren tudi za pokojnine upokojenih uslužbencev in upravlja sklad zdravstvenega zavarovanja železniških uslužbencev. Ker državnih uslužbencev pravno ni mogoče dodeliti za delo v zasebnem podjetju brez posebne pravne podlage, je bila dodelitev železniških uslužbencev s strani sklada BEV omogočena z uvedbo člena 143, točka (a)(1), v ustavo Zvezne republike Nemčije (*Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*), kar je ustvarilo pravno podlago za sistem dodeljevanja. Ugotovljeno je bilo tudi, da je sklad BEV železniške uslužbence dodeljeval zasebnim podjetjem, med katerimi so bili tudi konkurenti družbe DB AG, in nekaterim državnim agencijam. Te dodelitve omejenega obsega temeljijo izključno na členu 29 zveznega zakona o javnih uslužbencih (*Bundesbeamtengesetz* – BBG) ([37]), v skladu s katerim je potrebno soglasje zadevnega uslužbenca.

(78) Proces preoblikovanja nemških železnic je bil organiziran z zakonom o ustanovitvi družbe Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz* – DBGrG), s katerim so med drugim določena razmerja med skladom BEV in družbo DB AG. Pravilo dodeljevanja železniških uslužbencev iz sklada BEV družbi DB AG je določeno v členu 12 DBGrG. V skladu s členom 12(2) in (3) DBGrG železniški uslužbenci, dodeljeni družbi DB AG, ohranijo pravni status javnih uslužbencev. Člen 12 DBGrG je dopolnjen s členoma 21 in 23 DBGrG, ki družbi DB AG nalagata obveznost, da skladu BEV povrne stroške dodeljenih delavcev na podlagi načela „als-ob-Kosten-“ (načelo „kot da so nastali stroški“). V skladu s členom 21(1) DBGrG družba DB AG „plačuje skladu BEV za uslužbence, ki so ji dodeljeni v skladu s členom 12(2) in (3) DBGrG, v znesku, ki je enak odhodkom, ki jih ima ali jih mora plačati za delo primerljivih delavcev, ki jih bo družba na novo zaposlila, vključno z deleži delodajalcev v obveznem socialnem zavarovanju in dodatnem poklicnem zavarovanju“ ([38]).

(79) Pogodba, sklenjena med skladom BEV in družbo DB AG na podlagi člena 21(8) DBGrG, ureja podrobnosti sistema povračil. Stroški, ki jih je treba povrniti, se izračunajo ločeno za vsakega posameznega uslužbenca, seštejejo in mesečno povrnejo skladu BEV. Družba DB AG plača skladu BEV tudi sorazmerne stroške upravljanja osebja. V skladu s členom 13 DBGrG je sklad BEV pristojen za preverjanje pravilnosti razvrstitve železniških uslužbencev, razporejenih v ustrezen plačni razred, kar v veliki meri določa stroške osebja, ki jih je treba povrniti. Poleg tega neodvisni revizor pripravi in potrdi letno poročilo o povračilu stroškov osebja.

(80) Uslužbence se dodeli družbi DB AG kot skupini in ne eni od njenih odvisnih družb. Zato družba DB AG povrne skladu BEV stroške osebja za uslužbence, dodeljene družbi DB AG. Družba DB Cargo ne plačuje stroškov za osebje neposredno skladu BEV.

([36]) Unija je od leta 1991 razvijala zakonodajo, s katero je železnice odprla konkurenci, da bi jim pomagala ponovno pridobiti modalni delež cestnega in zračnega prevoza. Po zaporednih predlogih Komisije je zakonodajalec Unije sprejel štiri sklope zakonodaje, znane kot štirje železniški svežnji (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_sl). Drugi železniški sveženj, ki je sestavljen iz različnih aktov, sprejetih leta 2004, se šteje za ključnega za liberalizacijo storitev železniškega tovornega prometa s popolnim odprtjem trga železniškega tovornega prometa konkurenci. Za sektor železniškega tovornega prometa se na podlagi Direktive 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti (UL L 164, 30.4.2004, str. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj) kot datum popolne liberalizacije šteje 1. januar 2007, saj je bil prevoznikom v železniškem tovornem prometu, ki so bili imetniki licence, pod pravičnimi pogoji odobren dostop do infrastrukture v vseh državah članicah za opravljanje vseh vrst storitev železniškega tovornega prometa.

([37]) V skladu s to določbo lahko državni uslužbenci z njegovim soglasjem začasno opravljajo dejavnost, ki ustreza njihovim nalogam v javnem organu ali drugih organih, kadar to zahteva javni interes.

([38]) Določbe člena 21 DBGrG so v zvezi z načelom „als-ob-Kosten“ od leta 1994 ostale nespremenjene. Z omejenimi spremembami člena 21 DBGrG, uvedenimi maja 2021, je bila družbi DB AG naložena obveznost, da še naprej zagotavlja povračilo stroškov osebja, tudi če je bil dodeljeni železniški delavec odpuščen zaradi izvajanja ukrepov racionalizacije.

(81) V primerih, ko sklad BEV dodeli železniške uslužbence zasebnim podjetjem, ki niso družba DB AG, z ustreznim prevoznikom v železniškem prometu sklene pogodbo o povračilu stroškov zaposlovanja osebja. Določbe takih pogodb ustrezajo določbam člena 21 DBGrG o načelu „als-ob-Kosten“.

(82) Ukrep 4 zadeva samo skupino železniških uslužbencev, ki je obstajala v času preoblikovanja družbe Deutsche Bundesbahn leta 1994; od leta 1993 ni bil zaposlen noben nov železniški uslužbenec. Ukrep 4 torej zadeva skupino uslužbencev, ki se nenehno zmanjšuje in se glede na starostno strukturo te skupine hitro krči (več kot 60 % zadevnih delavcev se bo upokojilo pred letom 2032). Od leta 2023 je ukrep zadeval le približno 8 % celotne delovne sile družbe DB Cargo.

2.4 Razlogi za začetek postopka

(83) V skladu s predhodno oceno Komisije, predstavljeno v sklepu o začetku postopka, so štirje preiskovani ukrepi pomenili državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(84) V zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube je Komisija ob upoštevanju njenega trajanja in neobstoja zgornje meje za kritje izgub iz navedene pogodbe ter stalnih izgub od sklenitve pogodbe o prenosu dobička in izgube izrazila pomisleke, da bi nadaljnje kritje ponavljajočih se izgub družbe DB Cargo s strani družb DB ML in DB AG, ne da bi ocenila, ali bi morala pogodbo o prenosu dobička in izgube prekiniti, da bi rešila preostali del kapitala, lahko pomenilo neupravičeno in selektivno prednost za družbo DB Cargo v smislu člena 107(1) PDEU. Glede na navedene pomisleke je Komisija zahtevala dodatna pojasnila glede pravnega okvira in strukture družbe ter pogodbenih dogovorov znotraj skupine DB AG, s katerimi matična družba več let krije izgube družbe DB Cargo. Poleg tega je Komisija ugotovila, da je mogoče pogodbo o prenosu dobička in izgube pripisati nemški državi predvsem na podlagi popolnega lastništva nemške države nad družbo DB Cargo in njeno matično družbo DB AG, kar vključuje možnost imenovanja članov nadzornih svetov navedenih subjektov, ter na podlagi zakonske zahteve po uradni odobritvi pogodbe o prenosu dobička in izgube s strani delničarja. Komisija je priznala, da sta družbi DB AG in DB Cargo na podlagi zasebnega prava ustanovljeni kot *Aktiengesellschaften*, kar pomeni, da generalne skupščine teh družb načeloma ne morejo dajati navodil svojemu upravnemu odboru. Komisija je tudi priznala, da nadzornega sveta družbe DB AG ni sestavljala večina vladnih predstavnikov. Vendar v okviru obravnavane zadeve ob upoštevanju strateškega pomena dejavnosti železniškega tovornega prometa za prometno politiko zvezne vlade ni mogla izključiti, da bi država s svojo prisotnostjo v nadzornem svetu družbe DB AG lahko posredno vplivala na odločitve upravnega odbora.

(85) V zvezi z *oblikovanjem cen storitev znotraj skupine* je Komisija zlasti opozorila, da so bile v skladu z informacijami, ki jih je objavila družba DB AG, storitve znotraj skupine za družbo DB Cargo opravljene brezplačno ali po cenah, nižjih od tržnih cen, in da Nemčija ni predložila nobene analize ali podatkov v podporo svoji trditvi, da so bile te storitve opravljene pod običajnimi tržnimi pogoji. Komisija je ugotovila, da ni zadostnih elementov, ki bi dokazovali, da so bile storitve znotraj skupine, ki so bile družbi DB Cargo zagotovljene na podlagi pogodb z družbo DB AG, v skladu z običajnimi tržnimi pogoji, zato ni mogoče izključiti, da so bile navedene storitve vir prednosti za družbo DB Cargo v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je Nemčijo pozvala, naj predloži dodatne informacije in dokaze o storitvah znotraj skupine, zagotovljenih družbi DB Cargo, zlasti v zvezi s pogoji pogodb o opravljanju storitev za družbo DB Cargo, njihovimi stroški in drugimi informacijami, povezanimi z oblikovanjem tržnih cen. Poleg tega Komisija ni mogla izključiti, da je ukrep 2 mogoče pripisati nemški državi. V zvezi s tem je upoštevala popolno lastništvo nemške države nad družbo DB Cargo in njeno matično družbo DB AG, ki vključuje možnost, da vse odločitve na generalni skupščini družbe DB AG sprejema sama, in dejstvo, da bi lahko odločitev družbe DB AG, da svojim odvisnim družbam zagotavlja storitve znotraj skupine, znatno vplivala na proračun družbe DB AG in s tem na interese delničarjev.

(86) V zvezi s *pogoji financiranja posojil, ki jih je odobrila enota družbe DB AG za zakladništvo,* je Komisija zlasti ugotovila, da Nemčija ni predložila dokazov v podporo svoji trditvi, da so bili navedeni pogoji v skladu s tržnimi pogoji in tržnim načelom. Nadalje je ugotovila, da v trditvi Nemčije ni bilo upoštevano dejstvo, da je imela družba DB Cargo boljše bonitetne ocene zaradi obstoja veljavne pogodbe o prenosu dobička in izgube, medtem ko se lahko v skladu z ustrezno sektorsko zakonodajo Unije posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja odobrijo le ob upoštevanju posameznega profila tveganja zadevnega subjekta. Poleg tega je Komisija upoštevala, da družba DB Cargo ni zagotovila nobenega zavarovanja za vsa neodplačana dolgoročna posojila.

(87) Komisija je na podlagi navedenega ugotovila, da ni mogoče izključiti, da je enota družbe DB AG za zakladništvo družbi DB Cargo dodelila prednost v smislu člena 107(1) PDEU v obliki pogojev financiranja, ki niso bili v skladu s tržnimi pogoji. Komisija je Nemčijo in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo dodatne informacije in dokaze, da bi ugotovila, ali so posojila, ki jih je enota družbe DB AG za zakladništvo odobrila družbi DB Cargo, v skladu s tržnimi pogoji. Poleg tega ni mogla izključiti, da je ukrep 3 mogoče pripisati nemški državi. V zvezi s tem je upoštevala popolno lastništvo nemške države nad družbo DB Cargo in njeno matično družbo DB AG. Predhodno je menila, da bi lahko organizacija zakladniških storitev in pogoji oblikovanja cen znatno vplivali na proračun družbe DB AG. Tako ni bilo mogoče izključiti, da je bila odločitev o tem, kako zagotoviti finančna sredstva odvisnim družbam in pod kakšnimi pogoji, temeljnega pomena za najvišjo vodstveno raven skupine DB in tudi za njeno delničarko, nemško državo.

(88) V zvezi z delnim kritjem plač javnih uslužbencev s strani sklada BEV je Komisija ugotovila, da Nemčija ni predložila dokazov, da so stroški za zaposlitev javnih uslužbencev, ki jih je krila družba DB Cargo, dejansko ustrezali tržnim cenam za podobno usposobljeno osebje. Komisija torej ni mogla izključiti možnosti, da dejstvo, da sklad BEV krije nekatere stroške za osebje, zaposleno pri družbi DB Cargo, pomeni prednost za družbo DB Cargo. Komisija je Nemčijo in zainteresirane strani pozvala, naj predložijo dodatne informacije in dokaze o obstoju selektivne prednosti v zvezi z ukrepom 4. Poleg tega je v zvezi s pripisljivostjo ukrepa 4 državi ugotovila, da je odločitev o subjektu, ki krije stroške plač javnih uslužbencev, dodeljenih družbi DB AG, temeljila na zakonski določbi DBGrG, ki jo je zvezni parlament odobril, in jo je zato mogoče pripisati državi.

(89) V skladu s predhodno oceno Komisije so štirje obravnavani ukrepi vključevali sredstva Nemčije zaradi njenega popolnega lastništva družbe DB Cargo prek družbe DB AG in zaradi javnega financiranja sklada BEV. Komisija je predhodno menila tudi, da bi lahko vsi zadevni ukrepi izboljšali konkurenčni položaj družbe DB Cargo ter tako izkrivljali konkurenco in vplivali na trgovino med državami članicami.

(90) Komisija ni opredelila nobene podlage za združljivost zadevnih ukrepov z notranjim trgom in je ugotovila, da Nemčija ni predložila nobenih argumentov v podporo ugotovitvi o njihovi združljivosti. Nemčijo in zainteresirane strani je pozvala, naj predložijo stališča in dokaze o morebitni združljivosti zadevnih ukrepov.

3. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

3.1 **ERFA**

(91) Združenje ERFA v dopisu z dne 19. septembra 2022 pojasnjuje, da je evropski železniški tovorni promet zelo konkurenčen in da zasebni konkurenti v zadnjih letih stalno povečujejo svoj tržni delež v Evropi, ki je leta 2020 znašal do 48 %. Po mnenju združenja ERFA ga bodo v prihodnosti verjetno še naprej povečevali. Združenje ERFA trdi, da podpira Komisijo pri njenem cilju, da zagotovi, da državna pomoč ne bo ovirala konkurence na trgu železniškega tovornega prometa. V zvezi s tem trdi, da bi bilo treba izgube, ki jih samodejno prevzamejo holdinške družbe, opredeliti kot državno pomoč. Poudarja pomen jasne strukture upravljanja prevoznikov v železniškem prometu v državni lasti in trdi, da dolgotrajne izgube družbe DB Cargo v zadnjih letih, ki jih je družba DB AG sistematično krila, dajejo vtis, da struktura upravljanja v tem primeru ni jasna. Po mnenju združenja ERFA kakršna koli negotovost v zvezi s tem odpravlja potrebo, da bi prevozniki v železniškem prometu v državni lasti delovali pod običajnimi tržnimi pogoji, kar izkrivlja konkurenco. Poleg tega združenje poziva k preglednosti stroškov storitev v primerih, ko prevoznik v železniškem prometu v državni lasti prejema storitve znotraj družbe od holdinške ali sestrske družbe ali ko prejema kakršna koli finančna sredstva od holdinške družbe. Združenje ERFA v bistvu trdi, da mora vsako zagotovljeno financiranje odražati običajne tržne pogoje za dostop do financiranja, da se prepreči navzkrižno subvencioniranje, ki bi diskriminiralo konkurente.

(92) Združenje ERFA trdi tudi, da se zakonita pomoč, kot je prevoz posameznih vagonskih pošiljk ali intermodalni prevoz, ne sme uporabljati kot sredstvo za financiranje podjetij v državni lasti, ki so v težavah. Poleg tega trdi, da mora taka državna pomoč, ki je namenjena spodbujanju prehoda na druge oblike prevoza, odražati dejanske poslovne stroške storitve in biti omejena po obsegu, tako da ni v neposredni konkurenci z drugimi tržnimi segmenti, kot je prevoz z blok vlaki. Združenje ERFA trdi, da se taka državna pomoč prav tako ne sme uporabljati za določanje dampinških cen za prevzem trga novih udeležencev. Trdi tudi, da bi morale družbe v državni lasti, ki prejemajo javno podporo za nekatere dejavnosti, kot je prevoz posameznih vagonskih pošiljk, zagotoviti ločevanje računovodskih izkazov in organizacije od drugih dejavnosti, zlasti tistih, ki so konkurenčne zasebnim in neodvisnim prevoznikom. Po navedbah združenja čezmerna državna pomoč za dejavnosti, v katerih prevladujejo prevozniki v železniškem prometu v državni lasti, kot je prevoz posameznih vagonskih pošiljk, izkrivlja konkurenco.

3.2 **Pritožnik**

(93) Pritožnik v dopisu z dne 19. septembra 2022 pozdravlja predhodno oceno Komisije, da bi lahko zadevni štirje ukrepi pomenili državno pomoč in da bi lahko obstajal dvom o njihovi združljivosti. Pritožnik obžaluje, da Nemčija ni dejansko prekinila izvajanja navedenih ukrepov, kot zahteva ustaljena sodna praksa.

(94) Pritožnik trdi, da so vsi zadevni ukrepi, navedeni v uvodni izjavi 14 sklepa o začetku postopka, državna pomoč.

(95) Prvič, pritožnik trdi, da vsi zadevni ukrepi vključujejo državna sredstva. V pritožbi v zvezi z ukrepi 1, 2 in 3 zlasti navaja, da je Nemčija edina lastnica družbe DB AG in nadzoruje glasove, vezane na delnice, zato je treba družbo DB AG šteti za javno podjetje v smislu Direktive Komisije 2006/111/ES ([39]). Nemčija kot edina delničarka lahko usmerja uporabo sredstev družbe DB AG, kar zadošča, da se ta sredstva štejejo za državna sredstva. Poleg tega pritožnik trdi, da je dejstvo, da bi se ti ukrepi financirali s poslovnimi dobički, ustvarjenimi v skupini DB, kot trdi Nemčija, nedokazano in v vsakem primeru neupoštevno. V zvezi z ukrepom 4 pritožnik trdi, da ga financira sklad BEV, ki je državni subjekt in katerega sredstva so državna sredstva.

(96) Drugič, pritožnik trdi, da je zadevne ukrepe mogoče pripisati nemški državi. Pritožnik ugotavlja, da je družba DB AG javno podjetje in da je ukrep mogoče pripisati državi, če se lahko šteje, da so bili javni organi tako ali drugače vključeni v sprejetje ukrepa. Pritožnik opozarja, da je mogoče o pripisljivosti določenega ukrepa sklepati iz sklopa kazalnikov, ki izhajajo iz okoliščin primera in okvira, v katerem je bil ukrep sprejet, vključno s kazalniki, ki kažejo, da je malo verjetno, da javni organi niso bili vključeni v sprejetje ukrepa. Pritožnik nadalje navaja:

(a) v zvezi z ukrepom 1, da je nemška država kot edina delničarka družbe DB AG izrecno spodbujala družbo DB AG, naj sprejme pogodbo o prenosu dobička in izgube, saj jo je odobrila. Obstajajo neposredni dokazi o vključenosti države v navedeno odločitev. Pogodba o prenosu dobička in izgube ne bi mogla učinkovati brez odobritve delničarke družbe DB AG. Dejstvo, da bi bila njena odobritev, kot trdi Nemčija, zgolj formalna, glede na sodno prakso ni upoštevno ([40]). Ne glede na to, kako lahko država izvaja pooblastila kot delničarka, bi lahko nemška vlada blokirala sprejetje pogodbe o prenosu dobička in izgube, če ji ne bi ustrezala. Poleg tega se prenos dobička in izgube izvede vsako leto, odobri pa ga nadzorni svet družbe DB AG, ki predstavlja večino državnega dela lastništva;

([39]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Po analogiji s sodbo Sodišča z dne 2. februarja 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Komisija, zadeve 67/85, 68/85 in 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, točki 34 in 36.

(b) v zvezi z ukrepoma 2 in 3 pritožnik ugotavlja, da čeprav država teh ukrepov, kot je bila pogodba o prenosu dobička in izgube, ni sprejela neposredno, obstaja sklop kazalnikov, ki izhajajo iz okoliščin zadeve in okvira, v katerem so bili navedeni ukrepi sprejeti, ki kaže na vključenost ali malo verjetno nevključenost države. Navedeni kazalniki, ki so pomembni tudi za oceno pripisljivosti ukrepa 1, so naslednji:

(1) Nemčija v nasprotju s svojimi trditvami nadzoruje družbo DB Cargo in druge družbe, ki pripadajo skupini DB. Ta nadzor izhaja iz popolnega lastništva družbe DB Cargo in je okrepljen s pogodbo o prenosu dobička in izgube, sklenjeno med družbama DB Cargo in DB AG, v skladu s katero prva podreja upravljanje svoje družbe drugi. To potrjuje tudi zakonska obveznost nemške države, da ustrezno vpliva na družbe, v katerih ima deleže, tudi posredno, če imajo ti deleži za Nemčijo poseben politični ali finančni pomen ([41]);

(2) Nemčija v nasprotju s svojimi trditvami nadzoruje dejavnosti družbe DB AG, saj država imenuje polovico članov nadzornega sveta družbe DB AG, ki nato imenuje upravni odbor, kar ustvarja verigo vpliva, ki odraža 100-odstotni delež države in njen prevladujoči vpliv. Člani nadzornega sveta so v poročilih, ki jih predložijo državi, oproščeni splošne obveznosti varovanja zaupnosti, ki velja za delniške družbe ([42]), in morajo pri opravljanju svojih nalog upoštevati posebne interese Nemčije ([43]);

(3) trditve Nemčije, da sta ukrepa 2 in 3 odločitvi o poslovnem upravljanju, ki ne vključujeta delničarke družbe DB AG (niti neposredno prek generalne skupščine niti prek nadzornega sveta), niso verodostojne zaradi njunega morebitnega finančnega vpliva na proračun družbe DB AG. V skladu z določbami PCGK ([44]) je za posle temeljnega pomena in druge odločitve uprave, ki pomembno vplivajo na poslovanje in na premoženjsko, finančno ali dohodkovno stanje družbe, potrebno dovoljenje nadzornega sveta;

(4) interes nemške države, da prejme dividende od skupine DB, kaže, da je bila država vključena v ukrepa 2 in 3;

(5) v nasprotju s trditvami Nemčije družba DB AG ni le družba zasebnega prava, ki uživa najvišjo stopnjo svobode in neodvisnosti od svojih delničarjev. Nasprotno, v skladu z ustreznimi določbami BHO in PCGK mora država dejavno izvajati svoj vpliv na družbo DB AG, da bi zagotovila javni interes. Poleg tega PCGK družbam, v katerih ima nemška država delež, nalaga več posebnih obveznosti, ki presegajo tisto, kar bi bilo mogoče pričakovati od zasebne družbe (vključno z odgovornim in etično razumnim ravnanjem, gospodarno in trajnostno uporabo sredstev družbe ter spoštovanjem prava Unije o državni pomoči). Nazadnje, družba DB AG prejema stalno in brezpogojno državno podporo in zato svojih dejavnosti ne izvaja v običajnih pogojih konkurence z zasebnimi udeleženci, kar je dodaten pokazatelj vpliva države;

(c) kar zadeva ukrep 4, pritožnik trdi, da izhaja iz zakonskih določb DBGrG in ga je zato mogoče pripisati državi.

([41]) Člen 65(1), točka 3, zveznih proračunskih predpisov (*Bundeshaushaltsordnung* – BHO) ter člena 15 in 19 zakonika o upravljanju javnih podjetij (*Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes* – PCGK), str. 34 in 35.
([42]) Člen 394 *Aktiengesetz*.
([43]) Člen 65(1), točka 3, BHO ter člena 15 in 19 PCGK.
([44]) Člen 16 PCGK.

(97) Tretjič, pritožnik trdi, da zadevni ukrepi družbi DB Cargo zagotavljajo gospodarsko prednost. Zlasti navaja, da:

(a) Nemčija v zvezi z ukrepom 1 ni predložila nobenih ustreznih informacij ali dokazov o tem, da je ravnala kot delničarka družbe DB AG in ne kot javni organ, in da se zato ne uporablja preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu. Če bi Komisija ugotovila, da se preskus uporablja, pritožnik trdi, da ni dovolj elementov, ki bi kazali, da bi zasebni subjekt v položaju, ki je v kar se da podobnem položaju kot družba DB AG, dejansko sklenil pogodbo o prenosu dobička in izgube z odvisno družbo, kot je družba DB Cargo, in pod veljavnimi pogoji. V zvezi s tem pritožnik opozarja na stalne izgube, ki jih je imela družba DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, ki je veljala v obdobju 1999–2012, ter na dejstvo, da je bila kljub tem izgubam leta 2012 sklenjena nova pogodba o prenosu dobička in izgube, ki je bila brezpogojna pogodba, katere obseg in znesek nista bila omejena ter je bila nato leta 2016 in leta 2018 samodejno podaljšana. Pritožnik nadalje ugotavlja, da na podlagi tržnih podatkov, ki so bili na voljo leta 2012, in glede na letno kritje izgub ni bilo možnosti za ustvarjanje dobička. Nazadnje, pritožnik opozarja na dejstvo, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube sprejeta in je ostala v veljavi, čeprav je imela Nemčija potrebno diskrecijsko pravico, da sploh ne sklene take pogodbe in jo kadar koli prekine. Poleg tega pritožnik ugotavlja, da je Nemčija s trditvijo v okviru ukrepa 3, da imata družbi DB AG in DB Cargo zaradi obstoja pogodbe o prenosu dobička in izgube enako bonitetno oceno, priznala pozitiven učinek pogodbe o prenosu dobička in izgube na bonitetno oceno družbe DB Cargo in s tem priznala, da pogodba o prenosu dobička in izgube daje prednost družbi DB Cargo;

(b) v zvezi z ukrepom 2 trditev Nemčije, da se storitve znotraj skupine opravljajo pod običajnimi tržnimi pogoji, ni podprta z nobeno ekonomsko analizo in je dejansko v nasprotju z uradno objavljenimi informacijami;

(c) v zvezi z ukrepom 3 trditev Nemčije, da posojila, ki jih je enota družbe DB AG za zakladništvo odobrila družbi DB Cargo, temeljijo na običajnih tržnih pogojih, ni podprta z nobenim dokazom. Navedena trditev je dejansko v nasprotju z javno dostopnimi celovitimi poročili družbe DB AG, iz katerih izhaja, da zadevna posojila družbi DB AG niso bila namenjena ustvarjanju dobička. Poleg tega bonitetne agencije družbo DB Cargo zaradi obstoja pogodbe o prenosu dobička in izgube uvrščajo v iste skupine kreditne kvalitete, zaradi česar ima koristi od previsoke bonitetne ocene;

(d) v zvezi z ukrepom 4 dodatni stroški družbe DB Cargo za zaposlovanje javnih uslužbencev v primerjavi s stroški zaposlenih v zasebnem sektorju ne pomenijo neobičajnega stroška za družbo DB Cargo, ki bi ga država lahko nadomestila, ne da bi pomenil državno pomoč. Taki dodatni stroški ne pomenijo nadomestila za stroške predhodnega odstopanja od splošnega sistema (dvojno odstopanje), ukrep pa tudi ne pomeni nadomestila za storitev splošnega gospodarskega pomena v skladu z merili iz sodbe Altmark. Posegi sklada BEV torej zagotavljajo prednost družbi DB Cargo.

4. PRIPOMBE NEMČIJE

4.1 Splošne predhodne ugotovitve

(98) Nemčija trdi, da Komisija ni izpolnila svoje obveznosti dokaznega bremena v zvezi z dokazovanjem obstoja pomoči in ni jasno opredelila pomislekov glede združljivosti zadevnih štirih ukrepov z notranjim trgom.

(99) Nemčija nadalje navaja, da konkurenčna dinamika na nemškem trgu železniškega tovornega prometa zadostuje za ovržbo trditve pritožnika, da je za trg značilno izkrivljanje konkurence zaradi domnevnega poseganja države v korist družbe DB Cargo. Nemčija opozarja zlasti na dejstvo, da so konkurenti družbe DB Cargo stalno povečevali svoj tržni delež v Nemčiji, in sicer z 29 % leta 2012 na 57 % leta 2022. Nasprotno pa je v drugih državah članicah tržni delež konkurentov precej manjši: 54-odstotni v Italiji, 51-odstotni na Švedskem, 50-odstotni na Poljskem, 32-odstotni v Avstriji, 31-odstotni v Švici in 30-odstotni v Belgiji ([45]).

([45]) Podatki, ki jih je predložila Nemčija, izhajajo iz 9. letnega poročila IRG-Rail o spremljanju trga, 9. letnega delovnega dokumenta IRG-Rail o spremljanju trga iz aprila 2021.

(100) Nemčija navaja, da si prizadeva povečati tržni delež železniškega prevoza v celotnem prevozu blaga, zlasti z namenom razogljičenja prometa. V zvezi s tem je bilo uvedenih več horizontalnih podpornih ukrepov za prevoznike v železniškem tovornem prometu. Po navedbah Nemčije začetek formalnega postopka ustvarja negotovost za celoten sektor železniškega tovornega prometa, kar ogroža cilje razogljičenja in zelenega prehoda.

4.1.1 *Pripombe v zvezi z zadevnimi ukrepi*

(101) Nemčija trdi, da noben od ukrepov, naštetih v sklepu o začetku postopka, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(102) V zvezi z ukrepi 1 do 3 Nemčija trdi, da ocena iz sklepa o začetku postopka ni v skladu s konceptom ene gospodarske enote.

(103) Nemčija trdi, da je treba vse družbe, ki pripadajo skupini, za namene uporabe pravil EU o konkurenci obravnavati kot eno podjetje ([46]). Če matična družba (v tem primeru družba DB AG) izvaja nadzor nad odvisnimi družbami, ki so v njeni popolni lasti (v tem primeru družba DB Cargo) ([47]), je treba celotno skupino opredeliti kot gospodarsko enoto in s tem kot eno podjetje v smislu člena 107(1) PDEU ([48]). V zvezi s tem se Nemčija sklicuje tudi na izvzetje pogodb, ki omejujejo konkurenco med matičnimi in odvisnimi družbami, iz uporabe členov 101 in 102 PDEU ([49]). Poleg tega se sklicuje na opredelitev povezanih podjetij iz prvega pododstavka člena 3(3) Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 651/2014 ([50]) in člena 2(2) ter uvodne izjave 4 Uredbe Komisije (EU) št. 1407/2013 ([51]).

(104) Poleg tega Nemčija trdi, da noben precedens ne podpira pristopa Komisije k preučitvi transakcij izključno znotraj skupine v skladu s pravom o državni pomoči in da je nezakonito navzkrižno subvencioniranje znotraj integriranih prevoznikov v železniškem prometu dejansko izključeno s sektorskimi regulativnimi zahtevami Unije (zlasti direktivama 2012/34/EU ([52]) in (EU) 2016/2370 ([53])) ter njihovim prenosom v nacionalno pravo.

(105) Poleg tega Nemčija trdi, da je trditev Komisije v nasprotju z načelom nevtralnosti iz člena 345 PDEU. Zasebna podjetja lahko namreč svobodno oblikujejo razmerja glede uspešnosti znotraj skupine in jim ni treba upoštevati omejitev, določenih v sklepu o začetku postopka. Če bi Komisija v prihodnosti ocenjevala vse pogodbe in transakcije znotraj skupine (samo) v primeru javnih podjetij z vidika prava o državni pomoči in – kot se je zgodilo v obravnavanem primeru – ob splošnem sumu in obveznosti utemeljitve, bi to za podjetja v javni lasti pomenilo resno prikrajšanje.

([46]) Na primer sodba Splošnega sodišča z dne 14. oktobra 2004, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Komisija, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, točka 50.

([47]) Sodba Sodišča z dne 10. septembra 2009, Akzo Nobel in drugi/Komisija, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Sodba Sodišča z dne 14. novembra 1984, Intermills/Komisija, zadeva 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, točka 9 in naslednje.

([49]) Sodba Sodišča z dne 24. oktobra 1996, Viho/Komisija, C-73/95, ECLI:EU:C:1996:405, točka 16; sodba Sodišča z dne 16. oktobra 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisija, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, točka 26 in naslednje; Sodba Sodišča z dne 25. oktobra 1983, AEG/Komisija, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, točka 47 in naslednje.

([50]) Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Uredba Komisije (EU) št. 1407/2013 z dne 18. decembra 2013 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* (UL L 352, 24.12.2013, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). V uvodni izjavi 4 je navedeno, da „[je] [z]a namene pravil o konkurenci iz Pogodbe [...] podjetje vsak subjekt, ki je fizična ali pravna oseba in ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status in način financiranja. Sodišče Evropske unije je odločilo, da bi bilo treba vse subjekte, ki jih nadzira (na pravni ali dejanski podlagi) isti subjekt, obravnavati kot enotno podjetje."

([52]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Direktiva (EU) 2016/2370 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o spremembi Direktive 2012/34/EU glede odprtja trga notranjih storitev železniškega potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture (UL L 352, 23.12.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1 Nadomestilo letnih izgub družbe DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (ukrep 1)

(106) Nemčija trdi, da ukrep 1 ne vključuje državnih sredstev, saj se izgube družbe DB Cargo krijejo s poslovnim dobičkom, ustvarjenim v skupini DB. Da bi se zasebna sredstva, kot je poslovni dobiček skupine DB, štela za državna sredstva, je treba dokazati, da so ta sredstva stalno pod javnim nadzorom in tako na voljo pristojnim nacionalnim organom ([54]). V zvezi s tem se je Nemčija sklicevala tudi na sodbo Sodišča ([55]) o Sklepu Komisije (EU) 2016/1208 ([56]).

(107) Poleg tega Nemčija trdi, da odločitve o kritju izgub družbe DB Cargo ni mogoče pripisati državi, čeprav je država sodelovala pri sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube z ustreznimi glasovi v generalni skupščini, ki so omogočili sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube. Po navedbah Nemčije merila, uporabljena za določitev pripisljivosti, v tem primeru niso izpolnjena. V zvezi s tem Nemčija podrobneje pojasnjuje svoje trditve, opisane v uvodni izjavi 65 sklepa o začetku postopka:

(a) družba DB AG je po zasebnem pravu ustanovljena v obliki delniške družbe (*Aktiengesellschaft*), kar je oblika poslovne organizacije, ki upravi (in nadzornemu svetu) zagotavlja svobodo in neodvisnost od navodil delničarjev (generalna skupščina ne more dajati navodil članom upravnega odbora ali članom nadzornega sveta). V skladu s tem država ne nadzoruje upravljavskih odločitev družbe DB AG, ki jih sprejme upravni odbor. Upravni odbor ne vključuje vladnih predstavnikov. Poleg tega je tudi med 20 člani nadzornega sveta le nekaj vladnih predstavnikov (trije člani, tako trenutno kot ob podpisu pogodbe o prenosu dobička in izgube). Tudi v upravnem odboru družbe DB Cargo ni bilo vladnih predstavnikov, v nadzornem svetu družbe pa sta bila samo dva vladna predstavnika (eden iz zveznega ministrstva za digitalizacijo in promet ter eden iz zveznega ministrstva za gospodarske zadeve in podnebne ukrepe). Edina delničarka družbe DB Cargo na generalni skupščini je bila družba DB AG;

(b) sklepanje takih pogodb, ki jih ureja *Aktiengesetz*, je običajna praksa v skupinah podjetij, ustanovljenih po zasebnem pravu. Družba DB AG je upoštevala standardno prakso za družbe;

(c) Nemčija sicer priznava, da je predstavnik zvezne vlade na generalni skupščini družbe DB AG soglašal s sklenitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube z družbo DB Cargo, vendar trdi, da to ne upravičuje pripisa odločitve državi. Predstavnik zvezne vlade je s tem, ko je na generalni skupščini odobril sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube, deloval izključno v vlogi delničarja na podlagi AktG, kot to velja za zasebne družbe (člen 293 AktG). Poleg tega soglasje države k ukrepu samo po sebi ne more povzročiti pripisljivosti. V nasprotnem primeru bi vsaka odobritev pravnega posla s strani države pomenila „državni“ ukrep. Pripisljivost je mogoče ugotoviti le, če so javni organi proaktivno sodelovali pri sprejetju navedenega ukrepa ali so ga naložili;

(d) po navedbah Nemčije je Komisija v zadevi, ki se je nanašala na družbo Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF), potrdila stališče, da vseh ukrepov, ki jih javno podjetje sprejme v korist odvisne družbe, ni mogoče pripisati državi ([57]). Navedena zadeva se je med drugim nanašala na kapitalske injekcije, jamstva, posojila znotraj skupine ter pogodbe o dobavi in storitvah med portugalsko državno železniško družbo Comboios de Portugal (CP) in njeno odvisno družbo EMEF, ki je bila v njeni popolni lasti;

([54]) Sodbi Sodišča z dne 10. decembra 2020, Commune di Milano/Komisija, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, točka 30, in z dne 28. marca 2019, Nemčija/Komisija, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, točka 58.

([55]) Sodba Sodišča z dne 2. marca 2021, Komisija/Italija in drugi, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Sklep Komisije (EU) 2016/1208 z dne 23. decembra 2015 o državni pomoči, ki jo je Italija dodelila banki Tercas (zadeva SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (UL L 203, 28.7.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Sklep Komisije (EU) 2021/2182 z dne 6. marca 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) – o ukrepih v korist družbe Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (UL L 444, 10.12.2021, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

(e) poleg tega bi pripisljivost državi na podlagi resolucije generalne skupščine zahtevala, da bi država lahko preprečila ukrep zaradi neodobritve ([58]), kar pa v tem primeru ne velja. Tudi če pogodba o prenosu dobička in izgube ne bi bila sklenjena, bi lahko družba DB AG prenesla dobiček in izgubo. Dobiček bi se lahko prenesel na družbo DB AG na podlagi enostavne odločitve delničarja, tj. družbe DB Cargo. Izgubo družbe DB Cargo bi lahko družba DB AG kadar koli nadomestila z dodatnimi kapitalskimi injekcijami, na primer s prispevanjem v kapitalsko rezervo. Taki ukrepi družbe DB AG ne bi vključevali države, temveč bi bili zgolj ukrepi znotraj skupine. To še toliko bolj velja za posamezna nadomestila izgub na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, in sicer zato, ker so bila izvedena brez kakršnega koli vmešavanja države. Samodejno so bila izvedena v skladu s pravnimi zahtevami iz člena 302 AktG in neodvisno od posameznih odločitev;

(f) pravna obveznost iz člena 65(2) v povezavi s členom 65(3) zakonika o zveznem proračunu (*Bundeshaushaltsordnung* – BHO) (glej uvodno izjavo [...]), na podlagi katere se je morala država strinjati s sklenitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube, prav tako ne kaže na pripisljivost, saj se določbe v BHO nanašajo na „spremembo vpliva zvezne vlade“ (*Änderung des Einflusses des Bundes*) in torej samo na del pogodbe, ki se nanaša na nadzor, in ne na del, ki se nanaša na samodejni prenos dobička in izgube. V zvezi s tem Nemčija nadalje pojasnjuje, da so pogodbe o nadzoru in pogodbe o prenosu dobička in izgube, čeprav so pogosto združene v eno pogodbo, kot v primeru družbe DB Cargo, dve različni vrsti pogodb. V vsakem primeru zahteva ni pravno zavezujoča neodvisna zahteva po odobritvi s strani države za podjetje v državni lasti, v tem primeru družbe DB AG;

(g) način, kako država nadzira družbo DB AG, ne pomeni stopnje nadzora javnih organov nad družbo DB AG, ki bi bila pomembna kot kazalnik pripisljivosti. Noben javni organ nima upravnega nadzora nad upravljanjem družbe DB AG in njenih odvisnih družb, pri čemer velja zlasti naslednje:

(a) dejavnost zveznega urada za železnice (*Eisenbahn-Bundesamt* – EBA) se nanaša na posebne naloge v zvezi z odobritvijo načrtovanja, odobritvijo vozil in nalogami, povezanimi z varnostjo. Poleg tega dejavnosti urada EBA zajemajo tudi zasebne železniške družbe;

(b) z dejavnostjo zvezne agencije za omrežja (*Bundesnetzagentur* – BNetzA) kot pristojnega regulativnega organa se spremlja, ali družbe, ki zagotavljajo železniško infrastrukturo na zvezni in nezvezni ravni, izpolnjujejo regulativne zahteve za železnice;

(c) dejavnosti zveznega računskega sodišča (*Bundesrechnungshof*) se nanašajo na zvezno vlado ter njeno proračunsko in gospodarsko upravljanje (vključno z njenimi ukrepi v primeru deležev zvezne vlade v družbah, ustanovljenih po zasebnem pravu);

(d) zvezno ministrstvo za digitalizacijo in promet ne izvaja upravnega nadzora nad „poslovnim upravljanjem“ družbe DB AG in njenih odvisnih družb. Ministrstvo vodi in je odgovorno za delo specializiranega oddelka zvezne vlade, pristojnega za prometno politiko. Zvezna vlada deluje kot delničar z upravljanjem deležev v zveznem ministrstvu za digitalizacijo in promet. To vključuje njeno uveljavljanje pravic in obveznosti kot (zasebnega) delničarja;

(e) *Bundestag* kot zakonodajni organ ne izvaja upravnega nadzora nad družbo DB AG. Njegovo spremljanje se nanaša na ukrepe zvezne vlade, pa tudi na delo njegovih odborov.

(108) Poleg tega „strateški pomen“ dejavnosti železniškega tovornega prometa za „prometno politiko“ ne upravičuje ugotovitve o pripisljivosti, saj sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube ni bila namenjena uresničevanju ciljev politike ali izvajanju zakona. Tudi gospodarski pomen pogodbe o prenosu dobička in izgube ne more upravičiti take ugotovitve.

(109) Nazadnje, če družbi DB AG kot družbi v državni lasti ne bi bila dovoljena uporaba instrumenta, ki ga pogosto uporabljajo tudi zasebne družbe, bi to diskriminiralo družbe v javni lasti v primerjavi z družbami v zasebni lasti in bi bilo v nasprotju z načelom nevtralnosti, kot je določeno v členu 345 PDEU.

([58]) Sodba Sodišča z dne 2. februarja 1988, Van der Kooy in drugi/Komisija, C-67/85, C-68/85 in C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, točka 36.

(110) Poleg tega Nemčija trdi, da pogodba o prenosu dobička in izgube ne zagotavlja gospodarske prednosti.

(111) Pogodbe o prenosu dobička in izgube so pogost strukturni element v skupinah. Njihova sklenitev in izvajanje pomenita običajno ravnanje na trgu. Pogodbe o prenosu dobička in izgube so v Nemčiji običajen način načrtovanja v skupinah družb, zlasti zasebnih, za ustanovitev t. i. *Vertragskonzern* ([59]). Po navedbah Nemčije družbe, ki so zastopane v nemškem delniškem indeksu (*Deutscher Aktienindex* – DAX), redno uporabljajo pogodbe o prenosu dobička in izgube. Tudi uradni statistični podatki o davku od dohodkov pravnih oseb kažejo, da so pogodbe o prenosu dobička in izgube v Nemčiji običajne in se pogosto uporabljajo. Po uradnih statističnih podatkih so skupine ([60]) v davčnem obdobju 2017 predstavljale skoraj 50 % vseh prihodkov od davka od dohodkov pravnih oseb. Poleg tega Nemčija opozarja na davčne učinke pogodb o prenosu dobička in izgube (glej uvodno izjavo 43).

(112) Poleg tega Nemčija ponovno poudarja, da bi bilo mogoče ekonomske učinke pogodbe o prenosu dobička in izgube, tj. prenos dobička in izgube, doseči tudi brez pogodbe o prenosu dobička in izgube.

(113) Nemčija se sklicuje tudi na letno finančno načrtovanje (katerega del so srednjeročni načrti) znotraj skupine DB. Pričakovani rezultati družbe DB AG za družbe skupine so opredeljeni v okviru krogov načrtovanja. Posebna pričakovanja, ki jih ima družba DB AG glede dobičkonosnosti do družb skupine – in s tem tudi do družbe DB Cargo – so na primer naslednja:

(a) družba DB AG določi cilj glede donosa za vse nove naložbe družb skupine, ki presegajo stroške tržnega kapitala;

(b) višina prejemkov članov upravnega odbora družb skupine je odvisna od rezultatov zadevne družbe. Ti rezultati vključujejo kratkoročno in dolgoročno uspešnost;

(c) če družbe skupine ne dosežejo ciljev glede dobičkonosnosti, ki jih pričakuje družba DB AG, lahko družba DB AG uporabi tudi možnost zamenjave tistih na najvišjih vodstvenih položajih;

(d) izvajanje navedene strategije omogoča prav nadzorni element pogodbe o prenosu dobička in izgube.

(114) Nemčija trdi tudi, da domnevna neprekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube ne pomeni pomoči, saj ne pomeni dejanja in zato ni „dejansko izveden ukrep“ ([61]). Zato mora ocena narave pomoči v obliki pogodbe o prenosu dobička in izgube temeljiti na sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube:

(115) Glede na pričakovanja o znatnem izboljšanju stanja dobička Nemčija trdi, da bi tudi zasebni delničar, ki deluje v svojem dolgoročnem interesu, v vmesnem času prevzel izgube družbe DB Cargo. Pri tem izpostavlja prejšnjo zadevo, v kateri Komisija ni prepoznala gospodarske prednosti za zadevno družbo v primeru večletnega nadomestila izgube s strani njene matične družbe na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube ([62]).

(116) Poleg tega je treba upoštevati dejstvo, da je skupina DB v preteklosti vlagala kapital v družbo DB Cargo ali od nje prejemala dobiček. Zasebni delničar, ki je že vlagal v družbo, bo svojo oceno tveganja izvedel drugače kot vlagatelj brez obstoječega deleža. Zato je treba pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati, da je bila matična družba prej ekonomsko udeležena v družbi DB Cargo.

([59]) V *Vertragskonzern*, ki pomeni skupino, ki temelji na pogodbah, je s pogodbo o nadzoru določena pravica obvladujoče družbe, da nadzorovani družbi izdaja smernice.

([60]) Skupine (*Organschaften*), kot so opredeljene v nemškem davčnem pravu.

([61]) Glej sodbo Sodišča z dne 6. junija 2012, EDF/Komisija, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, točka 83.

([62]) Sklep Komisije (EU) 2015/506 z dne 20. februarja 2014, o ukrepih, ki jih je Nemčija izvedla v zvezi z družbo Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH in različnimi letalskimi prevozniki – SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) (UL L 89, 1.4.2015, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Poleg tega bi po navedbah Nemčije zasebni udeleženec nadomestil tudi izgube, ki jih je utrpela družba DB Cargo, in sicer zato, ker je bilo na podlagi napovedi rezultatov iz srednjeročnega načrtovanja v vsakem primeru mogoče pričakovati, da bo družba DB Cargo srednje- do dolgoročno ponovno dosegla dobičkonosnost (glej uvodno izjavo 55). Napovedi vedno temeljijo na veljavnih in dobro utemeljenih ocenah razvoja trga in poslovanja (glej uvodno izjavo 55). Poleg tega je družba DB Cargo samo v letih 2006, 2007 in 2008 ustvarila dobiček v višini več kot pol milijarde EUR in ga prenesla na družbo DB AG.

(118) Po navedbah Nemčije obstaja več razlogov, zakaj se gospodarske razmere še niso izboljšale v skladu s pričakovanji, ki so med drugim naslednji:

(a) od leta 2010 je bila rast trga železniškega tovornega prometa bistveno manjša kot v prejšnjem desetletju, kar je v nasprotju s prvotnimi pričakovanji družbe DB Cargo in zunanjih strokovnjakov;

(b) hkrati je bil razvoj trga precej bolj nestanoviten;

(c) v drugem desetletju 21. stoletja se je učinek strukture prevoza tovora še okrepil. Zato so stranke iz panog, ki so tradicionalno vir dobička za železniški tovorni promet (premog, rude, mineralno olje, jeklo), predstavljale postopoma manjši delež v naboru izdelkov;

(d) stroški faktorjev družbe DB Cargo so se v istem obdobju znatno zvišali, nenazadnje zaradi odločnih plačnih zahtev sindikatov;

(e) poleg izgubljenih količin, ki jih je povzročila konkurenca, je družba DB Cargo izgubila količine ali jih ni pridobila tudi zaradi nezadostne kakovosti proizvodnje.

(119) Poleg tega je družba DB Cargo v zadnjih letih začela izvajati številne programe, da bi dosegla trajno izboljšanje dobičkonosnosti (nekateri od teh programov so navedeni v uvodni izjavi 57).

(120) Nemčija nadalje trdi, da je dejstvo, da se pričakovanja glede dobička iz srednjeročnih načrtov niso uresničila v pričakovanem obdobju ali obsegu, načeloma nepomembno, saj je edini odločilni dejavnik za merilo zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu predhodna ocena na podlagi razpoložljivih informacij in predvidljivega razvoja v času sprejetja zadevnega ukrepa.

(121) V zvezi s predhodnimi analizami dobičkonosnosti Nemčija trdi, da je priprava analize dobičkonosnosti ali poslovnega načrta v zvezi s pogodbami o prenosu dobička in izgube neobičajna. Namen postopkov stalnega usklajevanja med družbama DB AG in DB Cargo je zagotoviti dobičkonosno poslovanje.

(122) Poleg tega Nemčija trdi, da iz sodne prakse v zadevi EDF ne izhaja nobena zahteva po analizah dobičkonosnosti ali poslovnih načrtih, ker (i) se je zadeva EDF nanašala na kapitalsko injekcijo in (ii) zadeva vprašanje, ali je treba izvedeni ukrep pripisati državi kot delničarki ([63]).

(123) Poleg tega je Nemčija med formalno preiskavo predložila dve ekonomski poročili v zvezi s skladnostjo pogodbe o prenosu dobička in izgube z ravnanjem zasebnega udeleženca na trgu. Poročili, predloženi 8. junija 2023 (v nadaljnjem besedilu: prvo poročilo E.CA) in 28. avgusta 2023 (v nadaljnjem besedilu: drugo poročilo E.CA), je pripravila neodvisna družba za ekonomsko svetovanje E.CA Economics. V obeh poročilih je upoštevan predhodni vidik, čeprav sta bili pripravljeni za namene postopka po obdobju preiskave.

([63]) Gej sodbo Sodišča z dne 6. junija 2012, EDF/Komisija, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, točka 81.

(124) Prvo poročilo E.CA vsebuje kvalitativno oceno dokazov, ki jih je Nemčija predložila med preiskavo. V njem so navedeni (i) vseprisotnost pogodb o prenosu dobička in izgube, (ii) prednost takih pogodb (nadzor, davčna skupina), (iii) obstoj finančnega načrtovanja na ravni skupine, vključno s cilji glede uspešnosti za družbo DB Cargo, (iv) srednjeročni načrti kot orodje za načrtovanje, ki prikazuje pričakovanja glede dobička (vključno s podrobnim opisom vsebine načrtov), (v) primeri razlogov za odstopanja med načrtovanim dobičkom in dejansko nastalo izgubo ter (vi) sklicevanje na morebitno izgubo v hipotetičnem scenariju (sklicevanje na izgubo ob izstopu ob prenehanju opravljanja prevoza posameznih vagonskih pošiljk). Na splošno je v poročilu ugotovljeno, da so dokazi, ki jih je Nemčija predložila med preiskavo, pokazali, da je družba DB Cargo ravnala, kot bi ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu.

(125) Drugo poročilo E.CA vsebuje:

(a) naknadno kvantitativno oceno za obdobje od leta 2017 do pandemije COVID-19. Ocena temelji na primerjavi hipotetičnih scenarijev s predhodnega vidika iz leta 2017; primerjavi srednjeročne napovedi družbe DB Cargo (2018–2022) z alternativnim scenarijem za zaprtje segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki ustvarja izgubo. Predpostavke v zvezi z alternativnim scenarijem temeljijo na študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Za preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu so bili finančni podatki iz srednjeročnega načrta iz leta 2017 in scenarija izstopa, modeliranega v študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk, pretvorjeni v denarne tokove;

(b) za obdobje od leta pandemije 2020 do priprave načrta preoblikovanja (glej uvodno izjavo 175 in naslednje) kvalitativno analizo skladnosti ravnanja družb DB AG in DB Cargo (v okviru spreminjajočih se tržnih pogojev) z ravnanjem zasebnega udeleženca na trgu, ki je v primerljivem položaju.

(126) Za primerjavo osnovnega scenarija (srednjeročni načrt iz leta 2017) in hipotetičnega scenarija (izstop iz segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk) so bili uporabljeni prosti denarni tokovi podjetja za družbo DB AG po obdavčitvi. Priznani davčni učinki temeljijo na rezultatu EBT v skladu z MSRP in so odvisni od predpostavke, da se lahko izguba v višini 50 % pripozna kot prenesena izguba z davčno stopnjo v višini 30 %, pozitivni rezultati pa zaradi prenosa izgub z dejansko davčno stopnjo v višini približno 12 % v zadevnem poslovnem letu. Hipotetični scenarij na podlagi študije prevoza posameznih vagonskih pošiljk je bilo treba, glede na to, da je bila študija naročena leta 2019, prestaviti za dve leti, tj. na leto 2017. Ker je poleg tega študija prevoza posameznih vagonskih pošiljk temeljila na neto dobičku, je bil finančni učinek preoblikovan v prosti denarni tok za podjetje.

(127) Za primerjavo obeh scenarijev so bili denarni tokovi diskontirani na leto 2017 z uporabo 6,0-odstotne stopnje WACC po obdavčitvi (kot je prikazano v konsolidiranem letnem poročilu družbe DB za leto 2017), kot je razvidno iz primerjave v preglednici 9.

Preglednica 9

Primerjava finančnih rezultatov osnovnega scenarija in alternativnih scenarijev (v prostem denarnem toku za podjetje)

(v milijonih EUR)

	2018–2022	Od leta 2023	Od leta 2018
Osnovni scenarij	[…]	[…]	[…]
Alternativni scenarij	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Stopnja rasti	[…]		

Vir: drugo poročilo E.CA, kot ga je predložila Nemčija.

(128) Na podlagi rezultata primerjave je v poročilu ugotovljeno, da se ravnanje družb DB AG in DB Cargo v zvezi z nadaljevanjem opravljanja prevoza posameznih vagonskih pošiljk v skladu s srednjeročnim načrtovanjem in ob predpostavkah alternativnega scenarija lahko opredeli kot skladno z ravnanjem zasebnega udeleženca na trgu v primerljivem položaju. Poročilo vključuje tudi štiri občutljivosti: (i) spremembo časa obrata trenda v osnovnem scenariju, (ii) zmanjšanje ekonomije razpona med segmentom prevoza posameznih vagonskih pošiljk in drugimi segmenti, (iii) zmanjšanje pričakovanega zvišanja cen in (iv) spremembo obdobja napotitve osebja, ki bo odpuščeno. V nobenem od scenarijev občutljivosti alternativni scenarij ne bi bil ekonomsko ugodnejši od osnovnega scenarija.

(129) V zvezi s kvalitativno oceno obdobja pandemije COVID-19 (in po njej) (tj. obdobja, ki se je začelo leta 2020) je v poročilu opozorjeno na spremembe upravljanja in strategije družbe DB Cargo v letu 2020 (strategija rasti „Močan Cargo“). Opozorjeno je tudi na neuspeh strategije. Poleg tega je v poročilu pojasnjeno, da čeprav je družba DB Cargo v svojem srednjeročnem načrtu iz leta 2021 že predvidela več kot 70-odstotno verjetnost, da se bodo pojavila naslednja ključna tveganja, tj. (i) upad povpraševanja, povezan z izpolnjevanjem zahtev glede točnosti, (ii) upad povpraševanja zaradi povečanega pomanjkanja polprevodnikov, povezanega s pandemijo, in (iii) dolgoročni učinki stavk na zvestobo strank, v letu 2021 prvotno ni bila izvedena nobena resna strateška sprememba usmeritve. Vendar je v poročilu navedeno, da je bilo to ravnanje v skladu s tem, kar bi storil zasebni udeleženec na trgu v primerljivem položaju zaradi visoke stopnje negotovosti pri načrtovanju, saj se je vodstvo na negativni poslovni razvoj v letu 2022 odzvalo z naročilom načrta preoblikovanja.

(130) Nemčija je predložila tudi argumente v zvezi z razlogi, zakaj družba DB Cargo ni zmanjšala segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ampak je računala na nadaljnjo državno pomoč za dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Po navedbah Nemčije so v koalicijski pogodbi nemške vlade (*Koalitionsvertrag*) iz leta 2018 izrecno navedene ambicije za okrepitev splošne konkurenčnosti železniškega tovornega prometa v primerjavi s cestnim prevozom in spodbujanje vzdržnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Poleg tega dejanski razvoj kaže, da je bilo pričakovanje povečanja državne podpore za prevoz posameznih vagonskih pošiljk upravičeno, saj se je Nemčija leta 2023 odločila uvesti posebno shemo državne pomoči za prevoz posameznih vagonskih pošiljk ([64]).

4.1.1.2 Oblikovanje cen storitev znotraj skupine (v nadaljnjem besedilu: ukrep 2)

(131) Nemčija poudarja, da ukrep 2 ni jasno opredeljen, saj je izraz „storitve znotraj skupine“ dvoumen, ker bi lahko vključeval vse storitve znotraj skupine, ki se zagotavljajo znotraj skupine DB, vključno s storitvami za družbe, ki niso DB Cargo, in tistimi, ki jih opravljajo druge družbe.

(132) Iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodni izjavi 106, Nemčija trdi, da ne gre za državna sredstva, saj je zagotavljanje storitev znotraj skupine notranji proces v družbi DB AG, ki se financira z lastnimi poslovnimi sredstvi družbe DB AG.

(133) Poleg tega odločitve o vzpostavitvi in izvajanju storitev ni mogoče pripisati državi. Pri vzpostavitvi storitev ni sodeloval noben predstavnik države, saj je šlo za organizacijsko dejanje upravnega odbora družbe DB AG, izključno znotraj družbe.

(134) Poleg tega Nemčija trdi, da pri konkretnih odločitvah o izvajanju storitev znotraj skupine ne sodeluje noben predstavnik države. V zvezi s tem je treba razlikovati tudi med funkcijami storitev in funkcijami skupine:

(a) v skupini DB odločitve glede na finančni obseg zadevnega sporazuma sprejemajo izključno pristojne hierarhične ravni v zadevnih družbah (vključno z opredelitvijo pogojev). Pogodbe o storitvah znotraj skupine torej temeljijo na odločitvah uprave. Delničar družbe DB AG pri teh odločitvah ne sodeluje niti neposredno prek skupščine niti prek nadzornega sveta;

([64]) Odobreno s Sklepom Komisije C(2024) 3488 final z dne 21. maja 2024 v zadevi SA.108800 (2024/N) – Podpora za železniški tovorni promet (vlaki za prevoz posameznih vagonskih pošiljk in večvagonskih pošiljk) (UL C, C/3976/2024, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

(b) kar zadeva izvajanje funkcij skupine, že od samega začetka ni sklenjen noben sporazum o ravni storitve. Zato tudi ni posebnega povezovalnega dejavnika za sodelovanje predstavnikov države pri vseh odločitvah podjetja o izvajanju funkcij skupine. Neobstoj ustreznih sporazumov o ravni storitve pojasnjuje naravo funkcij skupine. Namenjeni so predvsem upravljanju skupine, ne pa tudi družbam skupine.

(135) Poleg tega Nemčija opozarja na trditve iz uvodne izjave 107 v zvezi s pripisljivostjo ukrepa 1 državi in nadalje trdi, da ukrepa 2 ni mogoče pripisati državi.

(136) Nemčija tudi trdi, da opravljanje storitev znotraj skupine ne zagotavlja gospodarske prednosti družbi DB Cargo. Ker Nemčija razlikuje med funkcijami storitev in funkcijami skupine, navaja tudi ločene argumente v zvezi z neobstojem gospodarske prednosti. Vendar uvodoma poudarja, da sta vzpostavitev in izvajanje funkcij storitev in funkcij skupine običajno tržno ravnanje. Centralizacija teh funkcij na ravni holdinga ustvarja znatne sinergije, izboljšuje kakovost procesov in podpira enotno korporativno upravljanje.

(137) Nemčija v zvezi s posebnimi pogoji za opravljanje funkcij storitev in skupine znotraj skupine DB za družbo DB Cargo navaja:

(a) da se funkcije storitev zaračunavajo družbam skupine na podlagi sporazumov o ravni storitve po tržnih pogojih. V zvezi s funkcijami storitev se skupina DB v svojem celovitem poročilu izrecno zavezuje, da bo ravnala v skladu z načelom običajnih tržnih pogojev. V celovitem poročilu družbe DB nič ne kaže na to, da družba DB AG opravlja storitve drugače kot po tržnih pogojih. Poleg tega, če ni dokazov o netržnem oblikovanju cen, bi bilo glede na veliko število transakcij težko ali vsaj nesorazmerno podrobno pojasniti tržno skladnost vseh posameznih storitvenih razmerij znotraj skupine;

(b) v zvezi s funkcijami skupine Nemčija pojasnjuje, da bi bilo treba vzpostaviti razlikovanje, saj funkcije skupine v veliki meri služijo samo skupini. Zato funkcije skupine družbam skupine ne zagotavljajo nobene storitve. V obsegu, v katerem nekatere funkcije skupine služijo tudi družbam skupine, pa skupina ne določa ločenih cen za družbe skupine. Vendar so vsi prihranki pri stroških družb skupine vključeni v pričakovanja skupine glede dobička za posamezno družbo.

4.1.1.3 Ugodni pogoji financiranja posojil družbe, ki jih zagotavlja enota družbe DB AG za zakladništvo (v nadaljnjem besedilu: ukrep 3)

(138) V zvezi z ukrepom 3 Nemčija trdi, da iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodni izjavi 85, državna sredstva niso vključena v zagotavljanje posojil s strani enote družbe DB AG za zakladništvo družbi DB Cargo.

(139) Poleg tega po mnenju Nemčije odločitve o ustanovitvi enote družbe DB AG za zakladništvo in posameznih odločitev o odobritvi posameznih posojil ni mogoče pripisati državi, saj:

(a) pri ustanovitvi enote družbe DB AG za zakladništvo ni sodeloval noben predstavnik države. Nasprotno, šlo je za organizacijsko dejanje upravnega odbora družbe DB AG izključno znotraj družbe. Ustanovitev in upravljanje osrednje enote za zakladništvo je naloga uprave;

(b) državni uslužbenci prav tako ne sodelujejo pri posameznih odločitvah o posojilih, ki jih odobri enota družbe DB AG za zakladništvo. V skladu s pravili skupine DB o posojilih znotraj skupine odloča le vodja financ in zakladništva v finančnem oddelku družbe DB AG.

(140) Poleg tega Nemčija opozarja na trditve iz uvodne izjave 107 v zvezi s pripisljivostjo ukrepa 1 državi in nadalje trdi, da niti ustanovitve enote družbe DB AG za zakladništvo niti odločitev o posameznih posojilih ni mogoče pripisati državi.

(141) Nemčija nadalje trdi, da odobritev posameznih posojil s strani enote družbe DB AG za zakladništvo družbi DB Cargo ne pomeni gospodarske prednosti za družbo DB Cargo iz naslednjih razlogov:

(a) to, da imajo družbe enoto za zakladništvo, ustreza običajnemu tržnemu ravnanju v skupinah. Enote za zakladništvo na primer uporabljajo skoraj vse družbe iz industrije in trgovine, ki so zastopane v nemškem borznem indeksu DAX. Posebna zasnova enote družbe DB AG za zakladništvo je prav tako običajna za trg. Druge skupine v osrednji enoti za zakladništvo združujejo tudi na primer možnosti kratkoročnih kreditnih linij, ki jih je mogoče črpati v okviru združevanja denarnih sredstev in/ali fiksnih kratkoročnih posojil, ter odobritev dolgoročnih posojil družbam skupine;

(b) posebni posojilni pogoji posojilnih pogodb, sklenjenih med družbama DB AG in DB Cargo, so določeni pod običajnimi tržnimi pogoji, odvisno od trga, zapadlosti in tveganja. Pri tem velja zlasti naslednje:

(1) „odvisno od trga“ pomeni, da so obrestne mere, dogovorjene na kapitalskem trgu v ustreznem času, osnova za izračun obrestnih mer. Trenutne obrestne mere se pridobijo od ponudnikov informacijskih storitev, kot sta Refinitiv ali Bloomberg;

(2) „odvisno od zapadlosti“ pomeni, da se s pomočjo krivulje obrestnih mer (npr. krivulje obrestne zamenjave v EUR) vsako odplačilo vključi v izračun tehtane povprečne obrestne mere po obrestni meri v zadevnem obdobju;

(3) „odvisno od tveganja“ pomeni, da se premije na obrestne mere krivulje obrestnih mer razlikujejo glede na kreditno sposobnost. Premije se običajno določajo mesečno in po večjih tržnih gibanjih ter izhajajo iz „kreditnih krivulj“ (tj. pogojev financiranja družb z enakimi bonitetnimi ocenami) ponudnikov informacijskih storitev.

(142) Kar zadeva premijo za tveganje, premija za kreditno sposobnost za infrastrukturne družbe skupine DB v bistvu ustreza kreditnim maržam družbe DB AG na denarnem in kapitalskem trgu (tj. vključno z upoštevanjem lastništva zvezne vlade). Kreditne marže za neinfrastrukturne družbe so višje ter odražajo bonitetno oceno na podlagi koeficienta in kreditne marže, ki kotirajo na kapitalskem trgu. Na primer, samo infrastrukturni sektor ima koristi od izboljšanja ocene zaradi državnega lastništva (tako imenovani vladni dvig).

(143) Družba DB Cargo nima koristi od tega izboljšanja bonitetne ocene. V najboljšem primeru je ocenjena po „samostojnem kreditnem profilu“ (*stand-alone Credit Profile* – SACP bonitetne agencije Standard & Poor's) ali „osnovni bonitetni oceni“ (*baseline credit assessment* – BCA bonitetne agencije Moody's), pri čemer lastniška struktura ni pomembna. Kot je običajno v skupinah, so družbe razvrščene v razrede kreditne sposobnosti. Če je sklenjena pogodba o prenosu dobička in izgube, se razvrstijo v razred kreditne sposobnosti SACP ali BCA skupine. Banka bi v primeru obstoječe pogodbe o prenosu dobička in izgube pri bonitetni oceni upoštevala tudi kreditno sposobnost matične družbe.

(144) Posojila družbe DB Cargo niso zavarovana s premoženjem, kar je v skladu z običajno tržno prakso v skupinah. Družba DB AG kot delničarka v tem primeru deluje kot ponudnica kapitala in kot posojilodajalka. Zavarovanje posojil s premoženjem bi družbi DB AG zagotovilo le formalno, ne pa tudi dodatnega materialnega jamstva. Vsako smiselno prodajo sredstev bi morala predhodno odobriti družba DB AG.

(145) Drug vidik, ki govori proti zavarovanju znotraj skupin, se nanaša na položaj posojil delničarjev v primeru insolventnosti, saj so posojila delničarjev podrejena vsem drugim kategorijam terjatev, kar pomeni, da so celo v skupini podrejenih terjatev uvrščena najnižje.

(146) Poleg tega je treba pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu upoštevati dejstvo, da je posojilo transakcija med dvema družbama, ki pripadata isti skupini, ter da zato obstajajo posebni strateški premisleki in sinergijski učinki.

4.1.1.4 Delno kritje plač javnih uslužbencev, zaposlenih pri družbi DB Cargo, s strani sklada BEV (ukrep 4)

(147) Nemčija se v zvezi z ukrepom 4 osredotoča na pogoj selektivne prednosti.

(148) Nemčija trdi, da je bil ukrep 4 že od samega začetka namenjen razbremenitvi zasebne družbe DB AG stroškov osebja, ki izhajajo iz posebne strukture in višine plač javnih uslužbencev. Nadalje navaja, da družba DB AG zaradi načela „als-ob-Kosten“, določenega v členu 21(1) in členu 23 DBGrG, plačuje skladu BEV stroške, ki so enaki stroškom, ki bi jih imela, če bi svoje delavce zaposlovala na trgu dela in ne kot dodeljene uslužbence. Nemčija trdi, da je družba DB Cargo družbi DB AG pravočasno izvršila vsa plačila za delavce, ki so ji bili dodeljeni ([65]), in navaja več primerov praktičnega izvajanja načela „als-ob-Kosten“ v družbi DB Cargo ter poročila neodvisnega revizorja o odhodkih družbe DB AG, ki dokazujejo, da raven odhodkov za pogodbenega delavca v konkretnem poklicnem položaju (starost, kvalifikacije, plačni razred) ustreza ravni stroškov, ki jih je treba povrniti skladu BEV za dodeljene uslužbence v podobnem poklicnem položaju ([66]).

(149) Nemčija nadalje navaja, da je ukrep časovno in po obsegu omejen ter se uporablja za stalno zmanjševanje števila zaposlenih, in ugotavlja, da ukrep ni državna pomoč, ker družbe DB Cargo ne razbremenjuje stroškov, ki jih mora običajno kriti podjetje. Nasprotno, ukrep družbo DB Cargo razbremenjuje pretiranih stroškov, ki jih drugim zasebnim železniškim podjetjem ni treba kriti. To potrjuje dejstvo, da uslužbenci, zaposleni pri skladu BEV, niso napoteni le v družbo DB AG, ampak tudi v druga podjetja, ki konkurirajo odvisnim družbam družbe DB AG. V takem primeru sklad BEV na podlagi individualne pogodbe, ki vključuje načelo „als-ob-Kosten“, prevzame stroške napotenih uslužbencev, ki so višji od tržne cene.

(150) Nazadnje, Nemčija trdi, da je kadrovska ureditev, ki jo je Nemčija sprejela po preoblikovanju nemških železnic, prav tako skladna z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu. Zvezna vlada je ravnala enako, kot bi ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko je določila shemo, v okviru katere je bilo delo usposobljenih javnih uslužbencev v železniškem prometu, ki so postali presežni, posredovano na trgu po tržni ceni. Shema je državi omogočila, da si je razdelila breme plač in pokojnin teh visokokvalificiranih delavcev ter omejila pritisk na državno premoženje (v tem primeru zvezni proračun).

(151) Nemčija po drugi strani trdi, da je ukrep 4 obstoječa pomoč in da je v vsakem primeru združljiv z notranjim trgom.

4.1.1.5 Zadevni ukrepi kot *obstoječa pomoč*

(152) Nemčija je z dopisoma z dne 17. maja in 26. septembra 2023 predložila alternativno utemeljitev, v skladu s katero bi bilo treba ukrepe iz sklepa o začetku postopka, če bi se na koncu šteli za državno pomoč, opredeliti kot obstoječo pomoč v smislu člena 1, točka (b), Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([67]) (v nadaljnjem besedilu: postopkovna uredba).

([65]) Ta plačila so bila izvršena družbi DB AG, ki je nato denar nakazala skladu BEV. Kot so pojasnili nemški organi, se osebje dodeli družbi DB AG, ki deluje kot posrednik. V skladu s tem družba DB AG povrne stroške osebja za uslužbence, ki so ji dodeljeni, skladu BEV, družba DB Cargo pa skladu BEV ne plačuje neposredno stroškov osebja (glej uvodno izjavo 80).

([66]) Pripombe Nemčije z dne 23. oktobra 2023.

([67]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Nemčija vztraja, da to velja zlasti za pogodbo o prenosu dobička in izgube. Za uporabo pojma „sprememba veljavne pomoči“ v okviru člena 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe bi bilo treba uporabiti načelo prednosti vsebine pred obliko, kar pomeni, da bi lahko samo daljnosežne spremembe vsebine obstoječega ukrepa privedle do prekvalifikacije ukrepa kot nove pomoči. Nemčija se v zvezi s tem sklicuje na prakso Nadzornega organa Efte ([68]) in Komisije ([69]) ter trdi, da od leta 1999 obstaja neprekinjena veriga enakih pogodb o prenosu dobička in izgube, ki neposredno ali posredno povezujejo družbo DB AG z družbo DB Cargo – prek ene ali dveh dodatnih odvisnih družb (DB ML in Railion) ([70]). Poleg tega dodaja, da so se načela porazdelitve dobička in izgube, podobna tistim, na katerih temelji pogodba o prenosu dobička in izgube, uporabljala že v obdobju od leta 1994, tj. od ustanovitve družbe DB AG, do leta 1999, ko so bile različne poslovne enote družbe DB AG vključene v ločene odvisne družbe in povezane z matično družbo s pogodbami o prenosu dobička in izgube.

(154) Po navedbah Nemčije tehnične prilagoditve pogodbe o prenosu dobička in izgube v letih 2012 in 2016 v okviru reorganizacije skupine DB, niso vplivale na vsebino navedene pogodbe in zato v skladu s členom 108(1) PDEU niso upoštevne. To velja še toliko bolj, ker so bile vse družbe, vključene v reorganizacijo, pod popolnim nadzorom družbe DB AG in so bile zato del istega podjetja.

(155) Nemčija nadalje navaja, da se izjema iz člena 1, točka (b)(v), drugi stavek, postopkovne uredbe ([71]) v obravnavanem primeru ne uporablja iz dveh razlogov. Prvič, glavni element pogodbe o prenosu dobička in izgube, tj. kritje izgube družbe DB Cargo s strani matične družbe, je obstajal šele od leta 1994, medtem ko se priznava, da se ta izjema ne uporablja retroaktivno za primere, ki so obstajali pred začetkom veljavnosti te uredbe leta 1999 ([72]). Drugič, Nemčija trdi, da ta izjema ne more presegati določb člena 108 PDEU in ustvariti dodatnih kategorij primerov „nove pomoči“. V tem smislu je vprašljivo, ali je člen 1, točka (b)(v), drugi stavek, postopkovne uredbe kakor koli združljiv s primarnim pravom. Nemčija trdi tudi, da bi sodna praksa to izjemo omejila le na primere, v katerih je bilo mogoče predvideti, da bo ukrep po liberalizaciji trga postal pomoč. Poleg tega bi se ta določba uporabljala le v primerih, ko je dejavnost na podlagi prava Unije odprta za konkurenco na določen presečni datum, ki ga je mogoče določiti vnaprej. Zato je ne bi bilo mogoče uporabiti v primeru liberalizacije trga prevoza blaga, kjer je veliko število različnih ukrepov na nacionalni in evropski ravni prispevalo k odpiranju trga v daljšem obdobju (od leta 2003 do leta 2007).

(156) Po navedbah Nemčije bi morala Komisija zaradi opredelitve pogodbe o prenosu dobička in izgube kot obstoječe pomoči zaključiti formalni postopek preiskave. Ker je pogodba o prenosu dobička in izgube individualna pomoč in ne shema, Komisija ne bi mogla predlagati in izvajati ustreznih ukrepov v skladu s poglavjem VI postopkovne uredbe, ki ureja postopek v zvezi z obstoječimi shemami pomoči.

([68]) Odločba Nadzornega organa Efte št. 082/23/COL z dne 31. maja 2023 o začetku formalnega postopka preiskave v zvezi s pogodbami o obveznosti javne službe za potnike v železniškem prometu na Norveškem, odstavki 182 in naslednji ter odstavki 250 in naslednji.

([69]) Nemčija se sklicuje zlasti na sklepe Komisije z dne 20. oktobra 2014 v zadevi SA.30481 – Nezakonita državna pomoč v korist agencije Agence France-Presse (AFP) (UL C 20, 19.1.2018, str. 1); z dne 24. aprila 2007 v zadevi SA.18957 – Financiranje javnih radiodifuzijskih hiš v Nemčiji, uvodna izjava 196 (UL C 185, 8.8.2007, str. 1); z dne 27. februarja 2008 v zadevi SA.21395 – Financiranje VRT, uvodna izjava 118 (UL C 143, 10.6.2008, str. 1).

([70]) Nemčija pojasnjuje, da je bila družba Railion ustanovljena kot sredstvo za odpiranje družbe DB Cargo evropskim partnerskim železnicam.

([71]) V skladu s členom 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe „obstoječa pomoč“ pomeni pomoč, za katero se šteje, da je veljavna, ker je mogoče ugotoviti, da takrat, ko se je začela izvajati, ni bila pomoč, pozneje pa je postala pomoč zaradi razvoja skupnega trga in je država članica ni spremenila. Če nekateri ukrepi postanejo pomoč zaradi liberalizacije dejavnosti s pravnimi predpisi Skupnosti, se takšni ukrepi ne štejejo kot obstoječa pomoč po datumu, določenem za liberalizacijo.

([72]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2 *Ugotovitve glede pripomb zainteresiranih strani*

4.1.2.1 Pripombe Nemčije na pripombe združenja ERFA

(157) Nemčija trdi, da pripombe združenja ERFA potrjujejo, da je nemški sektor železniškega tovornega prometa zelo konkurenčen in da zasebni konkurenti v zadnjih letih stalno povečujejo svoje tržne deleže. S temi pripombami se ovržejo trditve pritožnika v zvezi s protikonkurenčnimi učinki zadevnih ukrepov. Nemčija dodaja, da iz člena 345 PDEU, ki prepoveduje diskriminacijo podjetij na podlagi merila lastništva (javno ali zasebno), izhaja, da izvajanje pravil o državni pomoči ne more povzročiti dejanske prepovedi instrumentov organizacije odnosov znotraj skupine (pogodbe o prenosu dobička in izgube, zagotavljanje storitev ali posojil znotraj skupine), ki bi se uporabljali samo za javna podjetja.

4.1.2.2 Ugotovitev Nemčije glede pripomb pritožnika

(158) Nemčija sledi strukturi pripomb pritožnika in v zvezi s pogojem *uporabe državnih sredstev* trdi, da ukrepi 1 do 3 vključujejo uporabo poslovnih prihodkov skupine DB, ki niso državna sredstva. Opredelitev poslovnih prihodkov komercialnega podjetja kot državnih sredstev ne more temeljiti le na položaju države kot delničarke. Dokazati je treba, da lahko država z izvajanjem prevladujočega vpliva nadzoruje uporabo sredstev ([73]). Nemčija ponavlja svojo trditev na podlagi člena 345 PDEU (glej uvodno izjavo 105).

(159) Nemčija v zvezi s pripisljivostjo priznava, da je sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube odobril predstavnik zvezne vlade na generalni skupščini družbe DB AG. Vendar soglasje države k ukrepu ne zadostuje za ugotovitev pripisljivosti na podlagi člena 107 PDEU ([74]), ker sodna praksa zahteva, da se dokaže, da so javni organi dejavno sodelovali pri sprejetju ukrepa ali da so podjetju naložili ukrep ali mu naročili, naj ravna na določen način ([75]). Poleg tega pripisljivosti ni mogoče ugotoviti na podlagi odobritve letnih in konsolidiranih letnih računovodskih izkazov družbe DB AG s strani nadzornega sveta, saj (i) taka odobritev ne pomeni dogovora o nadomestitvi izgube in (ii) je zastopanost vlade v nadzornem svetu premajhna, da bi dejansko vplivala na odločitve navedenega organa.

(160) V zvezi z ukrepoma 2 in 3 Nemčija ponovno poudarja, da pripisljivost navedenih ukrepov državi ne more temeljiti le na dejstvu, da ima država 100-odstotni delež v družbi DB AG. Nemčija trdi, da pri sprejetju teh ukrepov ni sodeloval noben predstavnik države. Zlasti v skladu s statuti družbe DB AG in poslovnikom nadzornega sveta družbe DB AG ukrepov, kot sta ukrepa 2 in 3, ni treba odobriti in jih nadzorni svet dejansko ni odobril.

(161) Nemčija dodaja, da o pripisljivosti ukrepov 2 in 3 ni mogoče sklepati na podlagi dejavnikov, ki jih je navedel pritožnik. Prvič, domnevni izključno finančni interes nemške države, da prejme dividende od skupine DB, ne kaže na vpletenost države v ukrepa. Finančni interes delničarja v sodni praksi nikoli ni bil naveden kot merilo, ki bi bilo pomembno za pripisljivost, in to upravičeno, saj bi to pomenilo, da bi bilo mogoče vsako odločitev, ki bi jo sprejeli organi družbe, pripisati državi, ker lahko vsaka odločitev vpliva na finančni interes delničarja.

([73]) Sodbe Sodišča z dne 16. maja 2002, Francija/Komisija (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, z dne 29. aprila 2004, Grčija/Komisija, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, in z dne 8. maja 2003, Italija in SIM 2 Multimedia/Komisija, C-328/00 in C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Sodbi Sodišča z dne 2. marca 2021, Komisija/Italija in drugi, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, in Splošnega sodišča z dne 15. decembra 2021, Oltchim/Komisija, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Sodbi Sodišča z dne 13. septembra 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, točka 20, in Splošnega sodišča z dne 22. septembra 2021, DEI/Komisija, T-639/14 RENV, T-352/15 in T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Nemčija se sklicuje tudi na Sklep (EU) 2021/2182.

(162) Nemčija nadalje trdi, da o pripisljivosti ukrepov 2 in 3 ni mogoče sklepati niti iz določb člena 65 BHO niti iz določb PCGK, saj navedena akta zgolj dopolnjujeta zakonske določbe v zvezi z upravljanjem in nadzorom družb z zveznim deležem in ne ustvarjata nobenih zahtev za odobritev dejavnosti, ki bi presegale skupna pravila prava gospodarskih družb.

(163) Nazadnje, Nemčija meni, da so drugi dejavniki pripisljivosti, na katere se sklicuje pritožnik, neupoštevni ali nerazumljivi.

(164) Nemčija v zvezi s pogojem prednosti trdi, da mora Komisija dokazati, ali so pogoji za uporabo merila zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu izpolnjeni ali ne. Če Komisija nima potrebnih dokazov, na podlagi katerih bi lahko preverila, ali bi zasebni vlagatelj sprejel zadevne ukrepe, to ne more biti v škodo države članice ([76]). Država članica mora le v primerih, v katerih je uporaba preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu sporna, na podlagi objektivnih in preverljivih elementov dokazati, da je zadevni ukrep sprejela kot delničarka, in ne kot javni organ.

(165) Poleg tega Nemčija trdi, da se pritožnik sklicuje na sodno prakso v zvezi s kapitalskimi injekcijami, ki so dejavnosti, za katere se analize dobičkonosnosti ali poslovni načrti občasno izvajajo tudi v zasebnem sektorju. Nasprotno pa se *a priori* analize dobičkonosnosti ne izvajajo in niso smiselne v primeru instrumentov, kot je pogodba o prenosu dobička in izgube, ki so nevtralen strukturni element skupine. Neobstoj analize dobičkonosnosti pred sprejetjem pogodbe o prenosu dobička in izgube zato ni upošteven za oceno, ali je bilo ravnanje države v skladu z ravnanjem zasebnega udeleženca na trgu. Nemčija tudi ugotavlja, da je Komisiji predložila ustrezne srednjeročne načrte, ki so povezani z obravnavanimi dejstvi in vključujejo poglobljene analize razvoja dobičkonosnosti družbe DB Cargo v prihodnjih letih.

(166) Natančneje v zvezi z ukrepom 1 Nemčija meni, da pritožnik svoje pripombe napačno osredotoča na dejstvo, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube leta 2012 podaljšana kljub stalnim izgubam in domnevnemu pomanjkanju možnosti za dobiček. Pri tem pritožnik ne upošteva, (i) da je družba DB Cargo v obdobju 2006–2008 na družbo DB AG prenesla dobiček, ki je presegal 500 milijonov EUR; (ii) da je bila izguba v letu 2009 neposredna posledica finančne krize in jo je družba DB Cargo v naslednjih letih uspela omejiti (2010: −148 milijonov EUR, 2011: −100 milijonov EUR, 2012: −31 milijonov EUR); (iii) da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 sklenjena v pričakovanju ponovne vzpostavitve dobičkonosnosti, ki je bila pričakovana tudi v srednjeročnih načrtih, in (iv) da se pogodbe o prenosu dobička in izgube ne sme obravnavati ločeno, temveč kot instrument, ki omogoča vzpostavitev davčne skupine, s katero se lahko izguba ene odvisne družbe nadomesti na ravni celotne skupine.

(167) Nemčija se v zvezi z ukrepom 2 sklicuje na svoje pripombe glede dvoumnosti pojma „storitve znotraj skupine“ in ponavlja svoje trditve iz pripomb k sklepu o začetku postopka v zvezi z razlikovanjem med funkcijami storitev in funkcijami skupine ter oblikovanjem njihovih cen.

(168) V zvezi z ukrepom 3 Nemčija trdi, da so trditve pritožnika napačne. Navaja, da so bile posojilne pogodbe med družbama DB AG in DB Cargo sklenjene pod tržnimi pogoji, in v zvezi s tem ponavlja svoje trditve iz pripomb k sklepu o začetku postopka. Poleg tega trdi, da dejstvo, da je družba DB Cargo v državni lasti, ne vpliva na pogoje posojil, ki jih je ta družba najela.

(169) Nemčija v zvezi z ukrepom 4 ponavlja trditve v zvezi z izvajanjem načela „als-ob-Kosten“, ki jih je navedla v pripombah k sklepu o začetku postopka. Poleg tega trdi, da se obravnavana zadeva razlikuje od zadeve C-211/15 P, Orange/prej France Télécom/Komisija. Za razliko od družbe DB AG v obravnavanem primeru je družba France Télécom plačevala nižje prispevke za socialno varnost kot njeni konkurenti.

([76]) Nemčija se sklicuje na mnenje generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Commune di Milano/Komisija, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, točka 98.

(170) Nemčija izpodbija tudi trditve pritožnika v zvezi s postopkovnimi vprašanji. Trdi, da ni treba začasno prekiniti izvajanja štirih spornih ukrepov, saj ne vključujejo državne pomoči. Podredno trdi, da so ukrepi obstoječa pomoč, in ponavlja trditve, ki jih je v zvezi s tem navedla v dopisih z dne 17. maja in 26. septembra 2023.

4.1.3 *Združljivost z notranjim trgom*

(171) Nemčija trdi, da zadevni ukrepi ne pomenijo državne pomoči in da se zato vprašanje glede njihove združljivosti ne pojavlja. Podredno trdi, da so štirje sporni ukrepi obstoječa pomoč in da bi bilo treba vsa vprašanja v zvezi z njihovo združljivostjo preučiti v okviru, določenem v poglavju VI postopkovne uredbe.

(172) Podredno so se Nemčija ter družbi DB AG in DB Cargo odločile, da za DB Cargo uvedejo načrt gospodarskega preoblikovanja, ki po mnenju Nemčije hkrati izpolnjuje tudi zahteve načrta prestrukturiranja v smislu smernic Komisije za reševanje in prestrukturiranje ([77]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje).

4.1.4 *Načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo*

4.1.4.1 Opis načrta prestrukturiranja in pomoči za prestrukturiranje

(173) Upravi družb DB Cargo AG in DB AG sta julija 2022 sprejeli odločitev o začetku postopka, ki se je na koncu končal z načrtom preoblikovanja, tako da sta najeli svetovalno družbo za razvoj strategije preoblikovanja za tri poslovne segmente družbe DB Cargo (prevoz z blok vlaki, prevoz posameznih vagonskih pošiljk in kombinirani prevoz), da bi družbi v treh letih zagotovili trdno ekonomsko podlago. Septembra 2022 sta za svetovalca za pripravo strategije preoblikovanja izbrali Rolanda Bergerja. Začetek izvajanja načrta preoblikovanja s strani družbe DB Cargo je bil nujen odziv na pomembne izzive, s katerimi se je družba soočala.

(174) Nemčija je 30. oktobra 2023 in nato z različnimi posodobitvami navedeni načrt že med izvajanjem predložila Komisiji v okviru tega postopka, da bi ga bilo mogoče oceniti kot načrt prestrukturiranja v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje.

4.1.4.1.1 Načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo

4.1.4.1.1.1 Pregled načrta preoblikovanja družbe DB Cargo

(175) Nemčija pojasnjuje, da je cilj načrta preoblikovanja družbe DB Cargo dolgoročno okrepiti njen položaj, da bo lahko ustrezno prispevala k doseganju poslovnih ciljev družbe DB AG. Akcijski načrt je zasnovan v skladu s sloganom „Evropa potrebuje močnega ponudnika železniške logistike. Za podnebje in trajnostno gospodarstvo.“ Tako Nemčija pričakuje, da bo družba DB Cargo znatno prispevala k povečanju modalnega deleža železniškega prevoza na nemškem in evropskem trgu prevoznih storitev, hkrati pa izboljšala svojo gospodarsko vzdržnost.

(176) Nemčija pojasnjuje, da bo družba DB Cargo za doseganje dobičkonosnosti in konkurenčnosti preoblikovala svoj poslovni model. Preoblikovanje je potrebno, ker se zelo zapleten skupni proizvodni sistem v okviru sedanje infrastrukture ne more prožno odzivati na zahteve strank. Posledica tega je zmanjšanje produktivnosti in velika dodatna finančna bremena, ki močno vplivajo na dobiček. Nemčija nadalje navaja, da se mora družba DB Cargo preoblikovati, da bi ponovno postala dobičkonosna in konkurenčna. Da bi se družba DB Cargo lahko hitreje odzvala na te izzive in zahteve strank, bo, kot pojasnjuje Nemčija, prilagodila svoj poslovni model tako, da bodo nastala manjša, bolj osredotočena poslovna področja. Ta prilagoditev temelji na poslovnih sektorjih/skupinah strank. V tem okviru bo v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk še naprej potekala tesna izmenjava storitev z vsemi takimi poslovnimi sektorji/skupinami strank.

([77]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1).

(177) Nemčija navaja, da bodo tem bolj osredotočenim poslovnim področjem zagotovljeni celovita avtonomija, odgovornost in vsa sredstva za njihovo poslovanje. Pričakuje se, da bo tak način delovanja močno zmanjšal zapletenost proizvodnega modela, s čimer naj bi se znatno znižali stroški in izboljšala konkurenčnost.

(178) Na področju železniške logistike Nemčija za okrepitev svoje prisotnosti na trgu kot ponudnik železniških logističnih storitev navaja, da družba DB Cargo zdaj v dobavnih verigah svojih strank sistematično ponuja storitve, specifične za sektor. Gre za logistične rešitve, ki v bistvu vključujejo železniško storitev in jo dopolnjujejo z dodatnimi moduli (kot so cestni prevoz, skladiščenje in druge individualne logistične storitve).

(179) Področje prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki je ključni sestavni del današnjega železniškega tovornega prometa v Nemčiji in Evropi, glede na sedanji splošni okvir ne more delovati izključno na komercialni podlagi kot omrežje, ki zagotavlja popolno pokritost. Posledično in z izvajanjem načrta preoblikovanja družbe DB Cargo Nemčija pričakuje, da se bo prevoz posameznih vagonskih pošiljk nadalje razvil v ponudbo usmerjeno, standardizirano in odporno omrežje prilagodljivih možnosti prevoza blaga, ob upoštevanju financiranja, predvidenega v zveznem proračunu za leto 2024, ter da bo organiziran na bistveno bolj stroškovno učinkovit način. Nemčija nadalje trdi, da se bo srednje- in dolgoročno učinkovitost sistema povečala tudi z novimi tehnologijami, kot je digitalno samodejno spenjanje (DAC).

(180) Nemčija nadalje pojasnjuje, da je kombinirani prevoz trg prihodnosti v železniškem tovornem prometu. Da bi lahko ponujala konkurenčne storitve, namerava družba DB Cargo po navedbah Nemčije tudi v prihodnje izvajati strukturne ukrepe.

(181) Poleg tega Nemčija v okviru načrta preoblikovanja pojasnjuje, da bo družba DB Cargo vlagala v sodobne večsistemske lokomotive in nove vagonske tehnologije. Nemčija pričakuje, da bo družba DB Cargo zaradi napredka na področju digitalizacije in avtomatizacije lahko veliko učinkoviteje in hitreje izvajala tudi procese v železniškem prevozu, tj. sestavljanje vlakov ter obdelavo in vzdrževanje vagonov, s čimer bo povečala svojo konkurenčnost.

(182) Nemčija navaja, da si družba DB Cargo s sodobno transportno opremo, ki izpolnjuje zahteve strank, prizadeva za globljo vključitev v logistične verige strank. Pojasnjuje tudi, da družba DB Cargo zato intenzivno pospešuje razvoj svojih tovornih vagonov.

(183) Nemčija pojasnjuje, da si družba DB Cargo z osredotočanjem na digitalizacijo, optimizacijo stroškov in trajnostnost prizadeva, da bi si opomogla od trenutnih težav in si zagotovila prihodnost kot vodilna akterka na evropskem trgu železniškega tovornega prometa. Zato trdi, da strateške pobude, opisane v načrtu preoblikovanja, zagotavljajo jasno pot do obnove sposobnosti preživetja z dolgoročno stabilnostjo in rastjo.

4.1.4.1.1.2 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo

(184) Nemčija pojasnjuje, da je družba DB Cargo začela izvajati načrt prestrukturiranja, za katerega so značilni korenite spremembe v proizvodnem sistemu, prekinitev medsebojnih povezav med segmenti, ukrepi za optimizacijo portfelja, partnersko sodelovanje namesto notranjih dejavnosti in temeljito prilagojene potrebe po virih.

(185) Nemčija nadalje navaja, da so bili posamezni ukrepi iz načrta prestrukturiranja razviti po posameznih segmentih za prevoz posameznih vagonskih pošiljk, prevoz z blok vlaki ter ustreznih oddelkih segmenta kombiniranega prevoza za pomorski prevoz, prevoz po celinskih poteh in prevoznike. Poleg tega so bili oblikovani dodatni krovni ukrepi za prestrukturiranje, namenjeni evropskim odvisnim družbam, strukturam upravnih in proizvodnih režijskih stroškov ter kontrolnemu stolpu ([78]).

([78]) Za opis kontrolnega stolpa družbe DB Cargo glej uvodno izjavo 237 in naslednje.

(186) V zvezi s tem Nemčija pojasnjuje, da je družba DB Cargo zaključila zakonsko zahtevana pogajanja za uskladitev interesov s predstavniki delavcev v zvezi z znižanjem stroškov osebja, ki po zvišanju plač, ki je medtem začelo veljati, še vedno znašajo več kot 100 milijonov EUR letno. Spravni odbor je 2. oktobra 2024 dosegel skupni rezultat in se dogovoril o zmanjšanju števila zaposlenih za 4 582 zaposlenih s polnim delovnim časom (približno 25 % delovne sile) do 31. decembra 2026 v primerjavi z decembrom 2023 ter dodatnem zmanjšanju za 361 zaposlenih s polnim delovnim časom do decembra 2029, kar pomeni skupno zmanjšanje za 4 943 zaposlenih s polnim delovnim časom (približno 27 % delovne sile). Nemčija nadalje navaja, da se je družba DB Cargo prvotno osredotočila na kombinirani prevoz, upravne in proizvodne režijske stroške ter režijske stroške kontrolnega stolpa, in pojasnjuje, da se bo v skladu z opisanimi ukrepi iz načrta prestrukturiranja v naslednjih oddelkih dodatno osredotočila zlasti na prevoz z blok vlaki, vključno s posledicami za zmanjšanje števila zaposlenih.

Preglednica 10

Rezultati spravnega odbora, 2. oktober 2024: Zmanjšanje EPDČ v družbi DB Cargo AG

EPDČ	L. 2023	L. 2024	L. 2025	L. 2026	L. 2027	L. 2028	L. 2029
Operativno osebje (vozniki vlakov, vozniki premikalnih lokomotiv itd.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vzdrževanje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Proizvodni režijski stroški, vključno z režijskimi stroški kontrolnega stolpa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Upravni režijski stroški (vključno z informacijsko tehnologijo)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 29.

4.1.4.1.1.3 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk

(187) Nemčija pojasnjuje, da prevoz posameznih vagonskih pošiljk pri družbi DB Cargo vključuje prevzem in dostavo posameznih vagonov in skupin vagonov različnih pošiljateljev po vsej državi. Po prevzemu se vagoni v več fazah združijo v vlake za prevoz na dolge razdalje. Nato je treba vlake za prevoz na dolge razdalje pred končno dostavo razdeliti nazaj na posamezne vagonske pošiljke ali dostavne vlake. Za ta zelo zapleten postopek združevanja so potrebni obsežni infrastrukturni viri, ročni postopki ter zmogljivost upravljanja za načrtovanje in dispečiranje.

(188) Nemčija nadalje navaja, da se prevoz posameznih vagonskih pošiljk šteje za bolj trajnostno alternativo njegovi neposredni konkurenci na področju cestnega prevoza majhnih in srednje velikih pošiljk s tovornjaki. Potrebni so prestrukturiranje njegovega proizvodnega in poslovnega modela ter sheme državne pomoči, da se odpravi sistemska pomanjkljivost prevoza posameznih vagonskih pošiljk v primerjavi s prevozom s tovornjaki in zagotovi okolju prijaznejši prevoz po železnici namesto po cesti. Nemčija zato trdi, da so načrtovani ukrepi iz načrta prestrukturiranja za družbo DB Cargo na področju prevoza posameznih vagonskih pošiljk namenjeni izpolnjevanju zahtev za dolgoročno sposobnost preživetja in povečanju konkurenčnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk.

4.1.4.1.1.3.1 Ukrep 1 iz načrta prestrukturiranja: optimizacija omrežja segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk s pregledom zasnove

(189) Nemčija pojasnjuje, da je splošni cilj preoblikovanja omrežja za prevoz posameznih vagonskih pošiljk (a) korenita poenostavitev in povečanje stabilnosti proizvodnje ter (b) posledična standardizacija komercialne ponudbe.

(190) V zvezi s prihodnjim proizvodnim modelom Nemčija trdi, da bosta osebje in oprema namenjena segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk, kar pomeni korenito spremembo v primerjavi s sedanjo integrirano proizvodnjo, ki vključuje prevoz posameznih vagonskih pošiljk, prevoz z blok vlaki in kombinirani prevoz. Nemčija pričakuje, da bo ta ukrep prestrukturiranja zagotovil večjo stabilnost/odpornost, povečal kakovost in omogočil prihranke pri stroških, ki bodo presegali sinergije iz integrirane proizvodnje, tj. znižal stroške preklica in povečal učinkovito rabo virov (npr. potrebnih bo manj lokomotiv). Poleg tega trdi, da bo prihodnja zasnova omrežja družbe DB Cargo osredotočena na povečanje frekvenc na dolgih vožnjah, utrditev krajših povezav in omogočanje prožnejšega usmerjanja vagonov, tj. boljše porazdelitve fiksnih stroškov in zmanjšanja števila namembnih krajev.

(191) Nemčija nadalje navaja, da bo komercialna ponudba vse bolj standardizirana, s čimer se bodo zmanjšale posamezne zahteve strank. Navaja tudi, da se pričakuje, da se bo z odpravo potrebe po prednostnem razvrščanju po posameznih strankah povečala pretočnost ranžirnih naprav ter močno zmanjšala zapletenost načrtovanja in dispečiranja, tj. povečala učinkovitost režijskih stroškov.

(192) Nemčija navaja, da naj bi se preoblikovano omrežje začelo širiti leta 2025.

4.1.4.1.1.3.2 Ukrep 2 iz načrta prestrukturiranja: ukrepi za optimizacijo celotne proizvodnje v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk

(193) Nemčija navaja, da sta v načrtu prestrukturiranja skupaj z zasnovo omrežja družbe DB predvidena dva splošna ukrepa za optimizacijo proizvodnje za znižanje stroškov dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk:

(a) revizija sedanjih dostavnih in distribucijskih storitev za posamezne vagonske pošiljke, s katero bodo trenutno nedonosne storitve preurejene, zmanjšane ali odpravljene. Nemčija navaja, da se ukrep že uvaja, prvi učinki pa se pričakujejo takoj;

(b) prihranki pri stroških energije z uporabo lokomotiv z dvema načinoma delovanja namesto alternativ z dizelskim motorjem z večjo porabo goriva. Nemčija navaja, da se pozitivni učinki tega ukrepa pričakujejo od leta 2026 dalje.

4.1.4.1.1.3.3 Ukrep 3 iz načrta prestrukturiranja: izboljšanje kakovosti segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk in ukrepi za prilagoditev osnovne cene

(194) Nemčija navaja, da bodo te izboljšave proizvodnega modela privedle do izboljšanja kakovosti storitev za stranke (npr. povečanje stabilnosti/odpornosti). V skladu z navedenimi izboljšavami kakovosti pojasnjuje, da se družba DB Cargo pogaja o prilagoditvah cen, da bi (i) bolje pokrila sedanje povišanje stroškov prevoza in (ii) bolje zajela pripravljenost strank, da plačajo za storitve prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Nemčija pojasnjuje, da bodo zadevne prilagoditve cen dejanska zvišanja osnovnih cen poleg nadomestil za stroške faktorjev in bodo začele veljati že leta 2024.

4.1.4.1.1.3.4 Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk na napovedi EBIT družbe DB Cargo

Preglednica 11

Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028
Prevoz posameznih vagonskih pošiljk	Optimizacija omrežja s pregledom zasnove	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Splošni ukrepi za optimizacijo proizvodnje z učinki na prevoz posameznih vagonskih pošiljk	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Izboljšanje kakovosti in prilagoditev osnovne cene	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 30.

4.1.4.1.1.4 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja v segmentu prevoza z blok vlaki

(195) Nemčija pojasnjuje, da je za prevoz z blok vlaki značilno neposredno priključevanje količin s stranskih tirov/točk natovarjanja na stranske tire/točke raztovarjanja brez spreminjanja vlakovne kompozicije. Zato je pri prevozu z blok vlaki ključni dejavnik učinkovitosti zadostna izkoriščenost zmogljivosti pri prevozu na dolge razdalje. Nemčija navaja, da se družba DB Cargo v segmentu prevoza z blok vlaki osredotoča na široko pokritost omrežja z različnimi oblikami prevoza, vključno z bolj zapletenimi logističnimi rešitvami. V nadaljevanju so opisani glavni ukrepi načrta prestrukturiranja za segment prevoza z blok vlaki, ki se osredotočajo na prehod na poslovanje kot ponudnik pametne logistike.

4.1.4.1.1.4.1 Ukrep 4 iz načrta prestrukturiranja: logistika segmenta prevoza z blok vlaki in optimizacija portfelja

(196) Nemčija trdi, da bo načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo osredotočen na pametne logistične rešitve v zvezi s prevozom z blok vlaki (npr. prilagojene rešitve ali kompleksen/čezmejni promet) in da se bo z njim izvedel strukturiran pregled portfelja na podlagi dveh ključnih elementov:

(a) sprememb konceptov proizvodnje za povečanje učinkovitosti in kakovosti, kjer lahko družba DB Cargo ponudi edinstveno prodajno prednost;

(b) diferenciacije cen s prilagojenimi cenami za stranke, ki so bolj pripravljene plačati in so močno odvisne od železniških storitev. V navedenem okviru se lahko izbrane poti in stranke z enostavnejšimi potrebami (npr. promet od točke do točke) ukinejo, da bi se sproščeni viri uporabili za bolj zapletene/pametne logistične rešitve (po možnosti s partnerji), kar bi privedlo do poslovanja z višjo stopnjo dobička. Nemčija trdi, da bo družba DB Cargo načeloma še naprej opravljala le storitve prometa s pozitivno perspektivo pričakovanega gospodarskega razvoja. Nadalje navaja, da se bo optimizacija portfelja začela izvajati takoj, učinki pa se bodo začeli kazati leta 2024.

4.1.4.1.1.4.2 Ukrep 5 iz načrta prestrukturiranja: povečanje stabilnosti proizvodnje v segmentu prevoza z blok vlaki

(197) Nemčija pojasnjuje, da se blok vlaki družbe DB Cargo trenutno proizvajajo v integriranem proizvodnem sistemu z drugimi blok vlaki, pri čemer se uporabljajo enaki viri kot za segmenta kombiniranega prevoza in prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Nadalje navaja, da potencialne sinergije iz integrirane proizvodnje v družbi DB Cargo pogosto niso uresničene (npr. zaradi nepredvidljivih dogodkov, kot so gradbena dela na infrastrukturi s kratkim rokom, tehnične težave, razpoložljivost virov) in zato povzročajo višje dejanske proizvodne stroške.

(198) Nemčija pojasnjuje, da ta ukrep iz načrta prestrukturiranja predvideva, da bodo prevozi z blok vlaki v prihodnje ločeni od drugih segmentov, z namenskimi dodelitvami sredstev (kar je podobno ustreznemu ukrepu za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk), da se čim bolj zmanjšajo odvisnosti in poveča kakovost proizvodnje. Nemčija prav tako navaja, da bo v okviru tega ukrepa iz načrta prestrukturiranja vzpostavljeno jasno in dosledno lastništvo za panoge, stranke in proizvode.

(199) Nemčija nadalje pojasnjuje, da se bo večja stabilnost ([79]) proizvodnje še pospešila z izvajanjem novih kolektivnih pogodb za povečanje prožnosti modelov izmen. Družbi DB AG in DB Cargo sta v krogu kolektivnih pogajanj leta 2023 dosegli velik prispevek sindikata EVG v podporo preoblikovanju družbe DB Cargo, saj je navedeni sindikat uvedel možnost razširjenih modelov izmenskega dela strojevodij, s čimer se je povečala prožnost družbe DB Cargo (v navedenih modelih so strojevodje (prostovoljno) razporejeni za delo v večdnevnih delovnih ciklih z več počitki zunaj doma (ki so denarno spodbujeni) in daljšimi počitki doma. Nemčija navaja, da to vodi k večji produktivnosti zaradi manjšega števila menjav osebja in možnosti napotitve strojevodij neodvisno od prvotne lokacije. Nemčija predvideva, da se bo preoblikovani proizvodni sistem družbe DB začel širiti najpozneje leta 2025.

4.1.4.1.1.4.3 Ukrep 6 iz načrta prestrukturiranja: izboljšave kakovosti segmenta prevoza z blok vlaki in s tem povezane prilagoditve osnovne cene

(200) Nemčija trdi, da bo izboljšanje kakovosti storitev za stranke družbe DB Cargo (npr. povečanje stabilnosti) upravičilo prilagoditve cen, o katerih potekajo pogajanja, da bi se (i) bolje pokrila trenutna povišanja stroškov prevoza in (ii) bolje zajela pripravljenost strank, da plačajo za kakovostnejše storitve prevoza z blok vlaki. Nemčija pojasnjuje, da bodo zadevne prilagoditve cen družbe DB Cargo dejanska zvišanja osnovnih cen poleg nadomestil za stroške faktorjev in bodo začele veljati že leta 2024.

4.1.4.1.1.4.4 Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v segmentu prevoza z blok vlaki na napovedi EBIT družbe DB Cargo

Preglednica 12

Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v segmentu prevoza z blok vlaki na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Prevoz z blok vlaki	Logistične rešitve in optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Povečanje stabilnosti proizvodnje (vključno z novimi kolektivnimi pogodbami)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Izboljšanje kakovosti in prilagoditev osnovne cene	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 31.*

([79]) Nemčija pojasnjuje, da namerava družba DB Cargo zagotoviti, da bodo rezultati in napovedi njenega proizvodnega modela vse bolj dosledno točni, tudi če bi bilo treba zaradi nepredvidenih okoliščin spremeniti eno ali več vhodnih spremenljivk ali predpostavk.

4.1.4.1.1.5 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja v segmentu kombiniranega prevoza

(201) Nemčija pojasnjuje, da je za kombinirani prevoz značilen multimodalni prevoz, pri katerem se na začetnem in zadnjem delu poti proti terminalom ali pristaniščem uporabljajo tovornjaki, na vmesnih odsekih na dolge razdalje pa železnica. Segment je razdeljen na tri podsegmente: (i) kombinirani pomorski prevoz, ki zajema prevoz zabojnikov med pristanišči in ustreznim zaledjem, (ii) kombinirani celinski prevoz, ki zajema prevoz zabojnikov za razsuti tovor, polpriklopnikov in zamenljivih tovorišč od terminala do terminala, ter (iii) prodajo prevoznikom, ki zajema izključno vlečne storitve za tretje železniške prevoznike ali špediterje.

(202) Nemčija navaja, da v prvih dveh segmentih akterji bodisi pokrivajo posamezen element vrednostne verige (vleka, postopki na terminalih, upravljavec) bodisi ponujajo vse storitve vzdolž vrednostne verige kot integrirani upravljavec. Nemčija nadalje pojasnjuje, da družba DB Cargo nastopa v vlogi prevoznika v segmentu pomorskega prevoza s svojo odvisno družbo TFG in ponudnika vleke (tj. družba DB Cargo sama). Navaja, da je družba Cargo ponudnik vleke tudi v segmentu celinskega prevoza in ima poleg tega v lasti delnice (vendar nima večinskega nadzora) prevoznika Kombiverkehr GmbH & Co. KG. V segmentu prodaje prevoznikom družba DB Cargo po navedbah Nemčije ponuja zgolj vleko.

(203) V naslednjem oddelku so opisani glavni ukrepi iz načrta prestrukturiranja za vsakega od navedenih treh posameznih podsegmentov.

4.1.4.1.1.5.1 Ukrep 7 iz načrta prestrukturiranja: sprememba proizvodnje v podsegmentu kombiniranega pomorskega prevoza

(204) Nemčija pojasnjuje, da se vlaki za kombinirani prevoz proizvajajo v integriranem proizvodnem sistemu, pri čemer se uporabljajo enaki viri kot za segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk in prevoza z blok vlaki. Sinergije iz navedene integrirane proizvodnje so manjše od posledične kompleksnosti, kar povzroča težave s kakovostjo, povezane z motnjami, in večje potrebe po virih v primerjavi z neposrednimi konkurenti (npr. prevoz obrambnega blaga ali premoga s posameznimi vagonskimi pošiljkami ali blok vlaki z večjo prioriteto v primerjavi z intermodalnim tovornim prometom, kar povzroča zamude pri kombiniranem pomorskem prevozu). Nemčija nadalje navaja, da načrt prestrukturiranja zato vključuje dva ukrepa, ki ju bo izvedla družba DB Cargo:

(a) segmentu pomorskega prevoza bodo dodeljena namenska sredstva (strojevodje, lokomotive in tovorni vagoni), da bi se izboljšala kakovost proizvodnje in omogočilo izvajanje prevozov z vlaki, ki so bili predhodno preklicani zaradi nerazpoložljivosti proizvodnje;

(b) spravni odbor je 2. oktobra 2024 dosegel dogovor o spremembi obstoječih delovnih predpisov družbe v zvezi s kombiniranim pomorskim prevozom. Posledično se bo produktivnost povečala v enaki meri kot pri alternativni možnosti preoblikovanja, ki temelji na zmanjšanju zagotavljanja vleke s strani družbe DB Cargo in prenosu zagotavljanja vleke na odvisne družbe za vleko z večjo prožnostjo v njihovih pogodbah o zaposlitvi, kar bo privedlo do večje produktivnosti strojevodij (npr. postanki na vmesnih postajah, posebno nadomestilo za čas potovanja). Nemčija nadalje pojasnjuje, da bo družba DB Cargo s sklenitvijo tega dogovora oktobra 2024 lahko zmanjšala število strojevodij, znižala proizvodne režijske stroške in zmanjšala število osebja v kontrolnem stolpu zaradi novih delovnih predpisov, ki bodo omogočili večjo produktivnost. Zato ji ne bo treba preusmeriti dejavnosti na odvisne družbe za vleko.

4.1.4.1.1.5.2 Ukrep 8 iz načrta prestrukturiranja: preoblikovanje omrežja podsegmenta kombiniranega pomorskega prevoza

(205) Nemčija pojasnjuje, da pomorski prevoznik TFG v sedanjem modelu omrežja družbe DB Cargo uporablja koncepte ranžiranja za distribucijo prometa med nemškimi morskimi pristanišči in zaledjem, medtem ko konkurenti uporabljajo terminale za kombinirani prevoz. Nemčija trdi, da se bo v okviru načrta prestrukturiranja načrtovanje prog pri prevozniku TFG sčasoma preusmerilo na terminale vozlišč kombiniranega prevoza namesto na dejavnosti ranžirnih postaj, da bi se omogočili večja izkoriščenost vlakov, večja zmogljivost na vlakih in stroškovno učinkovitejši prevoz zabojnikov. Nemčija nadalje navaja, da družba DB Cargo načrtuje uvedbo novega proizvodnega modela do leta 2026 zaradi zahtevanega dostopa do terminalov vozlišč in spremembe voznih redov.

4.1.4.1.1.5.3 Ukrep 9 iz načrta prestrukturiranja: vključevanje terminalov podsegmenta kombiniranega pomorskega prevoza

(206) Nemčija pojasnjuje, da je kontejnerski terminal pomemben del vrednostne verige v kombiniranem prevozu in da lahko prevozniki, ki dejavnosti na terminalih vključujejo v verigo vleke, dosežejo dobičkonosnost. Nemčija nadalje navaja, da načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo vključuje razširitev njenih dejavnosti na terminalih z boljšim sodelovanjem s ponudnikom terminalov DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), da bi lahko družba DB Cargo ponudila celovitejši nabor proizvodov (npr. vključeno skladiščenje zabojnikov), optimizirala svojo proizvodnjo (npr. boljša uskladitev slotov na tirih in terminalih) in dosegla sinergije na lokacijah, kjer že upravlja skladišča, DUSS pa opravlja svoje dejavnosti na terminalih poleg obratov družbe DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4 Ukrep 10 iz načrta prestrukturiranja: optimizacija portfelja podsegmenta kombiniranega pomorskega prevoza

(207) Nemčija navaja, da je v načrtu prestrukturiranja družbe DB Cargo predvideno, da bo portfelj poti za pomorski promet optimiziran, zlasti kar zadeva poti z majhnim povpraševanjem in nizko donosnostjo, pri čemer se bo učinek navedenega ukrepa pokazal leta 2024.

4.1.4.1.1.5.5 Ukrep 11 iz načrta prestrukturiranja: ocena možnosti partnerstva za podsegment kombiniranega pomorskega prevoza

(208) Nemčija navaja, da v segmentu trga pomorskega prevoza prevozniki v linijskem pomorskem prometu in upravljavci terminalov izvajajo strategije vertikalne integracije, da bi povečali zvestobo svojih strank, zaščitili prevozne zmogljivosti in internalizirali stopnje dobička. Nadalje navaja, da za pomorskega prevoznika družbe DB Cargo TFG tak strateški razvoj konkurentov pomeni tveganje izgube obsega v primeru, da njegove ključne stranke, tj. linijski prevozniki, svoj obseg prenesejo na konkurente, s katerimi sodelujejo na primer v okviru zgoraj navedene vertikalne integracije. Hkrati Nemčija meni, da bi lahko naložba partnerja omogočila TFG, da si zagotovi količine in neposreden dostop do končnih strank. Nemčija nadalje pojasnjuje, da v okviru načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo trenutno ocenjuje možnosti partnerstva v zvezi s tem.

4.1.4.1.1.5.6 Ukrep 12 iz načrta prestrukturiranja: preoblikovanje podsegmenta kombiniranega celinskega prevoza družbe Kombiverkehr

(209) Nemčija navaja, da ima družba DB Cargo v lasti delnice (vendar nima večinskega nadzora) v družbi Kombiverkehr GmbH & Co. KG (KVG), enem od dveh vodilnih evropskih prevoznikov (50 % delnic je v lasti družbe DB Cargo, preostalih 50 % pa v lasti več kot 200 špediterjev). Meni, da so za doseganje dolgoročne konkurenčnosti potrebne spremembe sedanjega poslovnega modela, v katerem je družba DB Cargo le ponudnik izključno storitev vleke. Nadalje pojasnjuje, da so se skupne razprave o novem partnerskem poslovnem modelu za doseganje dobičkonosnosti začele avgusta 2023, vendar niso privedle do uspešnega rezultata.

(210) V zvezi s tem Nemčija nadalje pojasnjuje, da bodo odnosi, ki ne ustvarjajo zahtevanih stopenj dobička, postopoma opuščeni najpozneje do januarja 2025. Družba KVG je začela v tretjem četrtletju leta 2024 velik del svojega programa železniškega prevoza preusmerjati na tretje ponudnike storitev vleke, tako da bodo špediterji, ki zaprosijo za storitve kombiniranega prevoza, v prihodnosti še naprej imeli dostop do večine omrežja prog družbe KVG. Vse storitve, ki jih družba DB Cargo zagotavlja v sodelovanju z družbo KVG in ki zanjo niso ekonomsko vzdržne, so bile medtem postopno opuščene, da bi se preprečile nadaljnje izgube.

4.1.4.1.1.5.7 Ukrep 13 iz načrta prestrukturiranja: sprememba proizvodnje v podsegmentu kombiniranega celinskega prevoza

(211) Nemčija pojasnjuje, da so vlaki za kombinirani prevoz trenutno vključeni v integrirani proizvodni sistem skupaj s prevozom posameznih vagonskih pošiljk in prevozom z blok vlaki, vendar so sinergije iz integrirane proizvodnje manjše od posledične kompleksnosti, ki povzroča težave s kakovostjo, povezane z motnjami, in večje potrebe po virih v primerjavi z neposrednimi konkurenti družbe DB Cargo. Nemčija zato trdi, da bosta v okviru načrta prestrukturiranja izvedena dva ukrepa:

(a) segmentu kombiniranega celinskega prevoza bodo dodeljena namenska sredstva za izboljšanje kakovosti proizvodnje in omogočanje prevozov z vlaki, ki so bili predhodno preklicani zaradi nerazpoložljivosti proizvodnje;

(b) pri usklajevanju interesov, ki je bilo zaključeno 2. oktobra 2024, so strani dosegle dogovor o spremembi obstoječih delovnih predpisov družbe v zvezi s kombiniranim celinskim prevozom. Posledično je zdaj doseženo enako povečanje produktivnosti kot pri možnosti zunanjega izvajanja storitev vleke s strani odvisnih družb za vleko z večjo prožnostjo v njihovih pogodbah o zaposlitvi in s tem večjo produktivnostjo strojevodij (npr. postanki na vmesnih postajah, posebno nadomestilo za čas potovanja), kar se je prvotno zahtevalo. Nemčija nadalje navaja, da bo družba DB Cargo, potem ko je oktobra 2024 dosegla ta dogovor, zdaj lahko zmanjšala število strojevodij, znižala proizvodne režijske stroške in zmanjšala število osebja v kontrolnem stolpu zaradi novih delovnih predpisov, ki bodo od leta 2025 omogočali večjo produktivnost. Zato ji ne bo treba preusmeriti dejavnosti na odvisne družbe za vleko.

4.1.4.1.1.5.8 Ukrep 14 iz načrta prestrukturiranja: optimizacija portfelja podsegmenta prodaje prevoznikom

(212) Nemčija pojasnjuje, da se je optimizacija portfelja v okviru načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo začela že leta 2023, in sicer za tiste dejavnosti, ki trenutno ne prinašajo zahtevane stopnje dobička in ne zagotavljajo ekonomske vzdržnosti. Promet z nizkimi stopnjami dobička, ki ne more izpolniti zahtevanega cilja glede dobička iz poslovanja in/ali pri katerem stranke ne sprejmejo potrebnih prilagoditev cen, bo odstranjen iz portfelja. Nemčija nadalje pojasnjuje, da se odzivi strank na prilagoditve cen trenutno ocenjujejo na podlagi izkušenj prodajne ekipe družbe DB Cargo, prilagoditve pa se načrtujejo v skladu s tem. Nemčija pričakuje, da se bo obseg v primerjavi z obsegom iz leta 2023 zmanjšal za približno [...] % leta 2024 in za približno [...] % leta 2025 ter da se bo v primeru, da več strank družbe DB Cargo ne bo sprejelo prilagoditve cen, stopnja zmanjšanja prilagodila.

4.1.4.1.1.5.9 Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v segmentu kombiniranega prevoza na napovedi EBIT družbe DB Cargo

Preglednica 13

Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v segmentu kombiniranega prevoza na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Kombinirani pomorski prevoz	Proizvodni model / terminalsko vozlišče Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ločena proizvodnja in preoblikovanje omrežja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje upravnih režijskih stroškov v vseh družbah, ki zagotavljajo kombinirani pomorski prevoz (DB Cargo AG, TFG in DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizacija portfelja in zvišanje cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	*Učinki na EBIT (v milijonih EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Kombinirani celinski prevoz in prodaja prevoznikom		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ločena proizvodnja					
	Znižanje upravnih režijskih stroškov v kombiniranem celinskem prevozu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Preoblikovanje omrežja družbe Kombiverkehr (optimizacija portfelja) in zvišanje cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 33.

4.1.4.1.1.6 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja v evropskih odvisnih družbah družbe DB Cargo

(213) Nemčija pojasnjuje, da ima družba DB Cargo tuje odvisne družbe v 13 državah: devet na Nizozemskem, v Franciji, na Danskem, v Italiji, Švici, Belgiji, Združenem kraljestvu, Španiji, na Poljskem, štiri družbe pa v evropskem vzhodnem koridorju, tj. na Češkem, v Bolgariji, Romuniji in na Madžarskem. Odvisne družbe večinoma delujejo kot stroškovni centri proizvodnje, ki ponujajo železniške storitve kot razširitev železniških dejavnosti po vsej Evropi. Nemčija trdi, da je cilj evropskega omrežja družbe DB Cargo ponuditi celovite čezmejne logistične rešitve po vsej celini z odhodnimi in namembnimi kraji v Nemčiji in zunaj nje ter z Nemčijo kot tranzitno državo ali državo odpreme/prejema.

(214) Nemčija pojasnjuje, da evropske odvisne družbe družbe DB Cargo predstavljajo približno tretjino vseh zaposlenih. Zato so pomembne za ekonomsko uspešnost družbe. Nemčija nadalje trdi, da so navedene odvisne družbe ključni del načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo in da so bile preučene z vidika možnosti znižanja stroškov. Zato tudi trdi, da bodo uvedene tri splošne spodbude za optimizacijo stroškov.

4.1.4.1.1.6.1 Ukrep 15 iz načrta prestrukturiranja: optimizacija portfelja evropskih odvisnih družb

(215) Prvič, izvedena bo optimizacija portfelja s pregledom dobičkonosnosti prevoznih dejavnosti in poznejšo opredelitvijo ukrepov za povečanje učinkovitosti v treh segmentih, tj. segmentih prevoza posameznih vagonskih pošiljk, prevoza z blok vlaki in kombiniranega prevoza. Nemčija pojasnjuje, da bodo nedobičkonosni prevozi optimizirani s kombinacijo prilagoditve cen, zmanjšanja pogostosti prevozov ter združevanja odhodnih in namembnih krajev ali pa jih bo družba DB Cargo ukinila. Nemčija nadalje pojasnjuje, da je ta ukrep natančno usklajen s strategijami v vseh treh segmentih.

4.1.4.1.1.6.2 Ukrep 16 iz načrta prestrukturiranja: znižanje stroškov evropskih odvisnih družb

(216) Drugič, stroški se bodo znižali z združitvijo skladišč, npr. med Nemčijo in Nizozemsko ali Nemčijo in Švico, ali zmanjšanjem števila pisarniških prostorov v okviru načrta prestrukturiranja družbe DB. Poleg tega Nemčija trdi, da se bodo znižali proizvodni in upravni režijski stroški družbe DB Cargo, na primer s centralizacijo nalog storitev za stranke na kontrolni stolp ali zmanjšanjem števila zunanjih izvajalcev.

4.1.4.1.1.6.3 Ukrep 17 iz načrta prestrukturiranja: operativna učinkovitost evropskih odvisnih družb

(217) Tretjič, ukrepi za povečanje operativne učinkovitosti se bodo v okviru načrta prestrukturiranja družbe DB izvajali z optimizacijo uporabe čezmejnih voznikov (npr. med Nemčijo in Nizozemsko ali Nemčijo, Švico in Italijo) in povečanjem produktivnosti sredstev ter uvedbo standardizirane informacijske infrastrukture v družbi DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4 Učinki ukrepov evropskih odvisnih družb družbe DB Cargo iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT družbe DB Cargo

Preglednica 14

Učinki ukrepov segmenta evropskih odvisnih družb iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Evropske odvisne družbe	Optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje stroškov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operativna učinkovitost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 34.

4.1.4.1.1.7 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja v upravi DB Cargo

(218) Nemčija pojasnjuje, da upravni oddelek v okviru funkcije sodelovanja med enotami družbe DB Cargo zagotavlja pomembne storitve za družbo DB Cargo. Trdi, da bodo z načrtom prestrukturiranja družbe obravnavane in odpravljene neučinkovitosti, ki izhajajo iz odvečnih postopkov, presežnih zmogljivosti in storitev z omejeno dodano vrednostjo.

(219) Nemčija pojasnjuje, da naj bi se z zmanjšanjem kompleksnosti v različnih poslovnih enotah družbe DB Cargo zmanjšale potrebne upravne zmogljivosti in da naj bi ukrepi od leta 2024 dalje privedli do skupnega zmanjšanja števila zaposlenih za več kot 80 ekvivalentov polnega delovnega časa v primerjavi s številom zaposlenih julija 2023 (približno 17 % obravnavanih oddelkov).

(220) Nemčija pojasnjuje, da so bila podrobno analizirana naslednja stroškovna mesta družbe DB Cargo: oddelek IT, stroški (najema) stavb, oddelek izvršnega direktorja, oddelek finančnega direktorja, oddelek za upravljanje ponudb, upravni stroški domačih odvisnih družb in drugi upravni stroški ter upravljavske strukture.

4.1.4.1.1.7.1 Ukrep 18 iz načrta prestrukturiranja: standardizacija informacijske tehnologije uprave

(221) Nemčija trdi, da so visoki stroški poslovanja posledica velikega deleža preteklih informacijskih sistemov in nabave družbe DB Cargo. Pojasnjuje, da se bodo v okviru načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo stroški poslovanja znižali z optimizacijo sporazumov o ravni storitev, rešitvami v oblaku ter posodobitvijo sedanjih in ukinitvijo zastarelih aplikacij. Poleg tega Nemčija navaja, da se bo portfelj projektov informacijske tehnologije znatno zmanjšal, zmanjšalo pa se bo tudi število zaposlenih prek zunanjega ponudnika storitev.

4.1.4.1.1.7.2 Ukrep 19 iz načrta prestrukturiranja: zmanjšanje števila pisarniških prostorov uprave

(222) Nemčija pojasnjuje, da ima družba DB Cargo trenutno v najemu veliko nepremičnin v Nemčiji (približno 760). Trdi, da bo družba DB Cargo zaradi povečanega obsega dela na daljavo leta 2024 prekinila najemne pogodbe in tako prihranila približno 25 % stroškov najema na svojih glavnih lokacijah (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin in Leipzig). Pri tem navaja, da bo družba DB Cargo od leta 2025 dalje zmanjšala tudi število pisarniških prostorov na vseh drugih lokacijah v Nemčiji, in sicer zaradi zmanjšanja števila zaposlenih, povezanih s proizvodnjo, v vseh regijah upravljanja družbe DB.

4.1.4.1.1.7.3 Ukrep 20 iz načrta prestrukturiranja: zmanjšanje trženjskih in strateških dejavnosti uprave v družbi DB AG

(223) Nemčija pojasnjuje, da bo na področjih strategije in politike/urejanja družbe DB Cargo odpravljeno podvajanje nalog, zaradi česar se bodo zmanjšale potrebe po virih. Poleg tega trdi, da bo sorazmerno visok proračun za trženje družbe DB Cargo popravljen navzdol, saj se bo z manjšim številom kampanj in projektov trženja zmanjšala potreba družbe DB Cargo po trženju.

4.1.4.1.1.7.4 Ukrep 21 iz načrta prestrukturiranja: digitalizacija in avtomatizacija ročnih finančnih postopkov v upravi

(224) Nemčija pojasnjuje, da oddelek finančnega direktorja družbe DB Cargo sestavljajo glavne organizacijske enote, tj. računovodstvo in obračunavanje, kontroling subjektov ter kontroling proizvodov in logika upravljanja. Nadalje pojasnjuje, da bo trenutno veliko število ročnih upravnih postopkov na vseh področjih digitaliziranih ali avtomatiziranih, zlasti na področju postopkov obračunavanja in poročanja, s čimer se bodo celovito znižali upravni režijski stroški.

4.1.4.1.1.7.5 Ukrep 22 iz načrta prestrukturiranja: zmanjšanje števila zaposlenih v oddelkih uprave za upravljanje ponudbe in načrtovanje storitev

(225) Nemčija pojasnjuje, da so podvajanja nalog in odgovornosti v oddelkih družbe DB Cargo za upravljanje ponudbe in načrtovanje storitev privedla do razvoja prevelikih struktur z znatnimi možnostmi za optimizacijo. V okviru načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo se bo število osebja na teh področjih zmanjšalo.

4.1.4.1.1.7.6 Ukrep 23 iz načrta prestrukturiranja: uskladitev strukture uprave in domačih prodajnih odvisnih družb

(226) Nemčija pojasnjuje, da je razmejitev nalog in odgovornosti med notranjimi prodajnimi oddelki družbe DB Cargo in prodajnimi odvisnimi družbami nejasna. Pri tem navaja, da namerava družba DB Cargo z združitvijo podvojenih funkcij doseči prihranke pri upravnih režijskih stroških.

4.1.4.1.1.7.7 Ukrep 24 iz načrta prestrukturiranja: okrnitev vodstvene strukture uprave

(227) Nemčija trdi, da zaradi zgodovinskega razvoja vzporednih struktur v družbi DB Cargo obstaja nadpovprečno število vodstvenih delavcev, kar povzroča neučinkovitost in visoke stroške dela, kot je podvajanje nalog med posameznimi oddelki družbe DB Cargo ter domačimi in tujimi odvisnimi družbami. Nemčija nadalje trdi, da organizacijska zapletenost povečuje tudi upravna in vodstvena prizadevanja. Navaja, da je v načrtu prestrukturiranja predvideno zmanjšanje števila vodstvenih položajev v upravnih oddelkih, na primer z združitvijo ekip ali oddajanjem dejavnosti zunanjim izvajalcem.

4.1.4.1.1.7.8 Ukrep 25 iz načrta prestrukturiranja: znižanje drugih stroškov uprave

(228) Nemčija pojasnjuje, da drugi upravni stroški, ki jih je treba znižati v okviru ukrepov za prihranke pri stroških iz načrta prestrukturiranja, vključujejo prejemke zaposlenih in preveliko ponudbo gostinskih storitev (glede na povečano uporabo dela na daljavo).

4.1.4.1.1.7.9 Učinki ukrepov za upravo družbe DB Cargo iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT družbe DB Cargo

Preglednica 15

Učinki ukrepov za upravo iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Upravni režijski stroški	Pregled informacijskih sistemov za večjo standardizacijo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmanjšanje števila pisarniških prostorov s sorazmerno visokimi dodatnimi stroški	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmanjšanje števila trženjskih in strateških dejavnosti z družbo DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizacija in avtomatizacija ročnih finančnih postopkov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmanjšanje oddelkov za upravljanje ponudbe in načrtovanje storitev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Uskladitev struktur družbe DB Cargo in domačih prodajnih odvisnih družb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Okrnitev upravljavskih struktur	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje drugih upravnih stroškov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 36.

4.1.4.1.1.8 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo v zvezi z režijskimi stroški, povezanimi s proizvodnjo, in režijskimi stroški kontrolnega stolpa

(229) Nemčija pojasnjuje, da se bo načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo v zvezi z režijskimi stroški, povezanimi s proizvodnjo, in režijskimi stroški kontrolnega stolpa, osredotočil na zmanjšanje zapletenosti pri načrtovanju, razpoložljivosti virov in usmerjanju, zlasti na zmanjšanje kataloga storitev in poenostavitev postopkov, da se zmanjša količina virov, potrebnih za opravljanje ustreznih nalog.

(230) V zvezi s tem Nemčija trdi, da bodo ukrepi za poenostavitev proizvodnih modelov v posameznih segmentih družbe DB Cargo, npr. prehod z integrirane proizvodnje na namenske proizvodne sisteme, prilagojene posameznemu segmentu, privedli do poenostavljenih postopkov v režijskih stroških, povezanih s proizvodnjo, in v kontrolnem stolpu. Nemčija pojasnjuje, da je neposreden rezultat zanesljivejšega omrežja manjša potreba po zmogljivostih družbe DB Cargo, na primer za načrtovanje in razporejanje vlakov ter usmerjanje proizvodnih obratov. Nadalje trdi, da bodo podobni učinki doseženi s precej manjšim številom vmesnikov in potreb po usklajevanju med načrtovanjem/dispečiranjem različnih segmentov družbe DB Cargo.

(231) Nemčija pojasnjuje, da družba DB Cargo načrtuje, da bo uvedba poenostavitve postopkov povzročila znatno zmanjšanje števila osebja, potrebnega za načrtovanje in dispečiranje, vzdrževanje, kontrolni stolp in ločitev kombiniranega prevoza od drugih segmentov. Kar zadeva načrtovanje in dispečiranje, Nemčija trdi, da je glavni pristop družbe DB Cargo združitev nalog za povečanje sinergij, povečanje avtomatizacije in zmanjšanje nebistvenih postopkovnih korakov, zaradi česar bi se moralo zmanjšati število potrebnega osebja za več kot 50 ekvivalentov polnega delovnega časa v primerjavi z julijem 2023. V ta namen so v načrt prestrukturiranja vključeni naslednji ukrepi.

4.1.4.1.1.8.1 Ukrep 26 iz načrta prestrukturiranja: povezovanje upravljanja sredstev in razporejanja osebja, povezanih s proizvodnjo in kontrolnim stolpom

(232) Nemčija pojasnjuje, da je rezultat povezovanja funkcij upravljanja sredstev (načrtovanje ranžirnih postaj (*Zugbildungsanlage* – ZBA)) in razporejanja osebja družbe DB Cargo enoten nadzor s strani osebja za načrtovanje. Vloga osebja za načrtovanje je omejena na opredelitev takojšnjega časovnega okvira (od četrtka do nedelje naslednjega tedna). Nemčija nadalje pojasnjuje, da se vse spremembe izmen po začetku načrtovanja upravljajo z načrtovanjem ZBA, pri katerem se upoštevajo posledice načrtovanja nadaljnjih izmen za naslednji teden (kot so intervali počitka zaposlenih). Nemčija meni, da to vzajemno upoštevanje vidikov načrtovanja in izvajanja vodi do manjše potrebe po dispečerjih družbe DB Cargo, kar posledično omogoča zmanjšanje števila osebja družbe DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2 Ukrep 27 iz načrta prestrukturiranja: zmanjšanje obsega podrobnega načrtovanja, povezanega s proizvodnjo, in podrobnega načrtovanja kontrolnega stolpa

(233) Nemčija pojasnjuje, da bo z racionalizacijo postopkov načrtovanja družbe DB Cargo mogoče doseči opazno zmanjšanje števila bistvenih nalog, kar bo povzročilo zmanjšanje delovne sile, potrebne za načrtovanje sredstev. Natančneje, Nemčija trdi, da bo pri prihodnjem načrtovanju ranžirnih postaj družbe DB Cargo (ZBA) in postaj za izmenjavo prometa (Kbf) poudarek na izvajanju samo letnega predhodnega načrtovanja. To načrtovanje bo omejeno na izpolnjevanje minimalnih zahtev glede izmene in ne bo vključevalo sprememb skozi vse leto. Poleg tega bo razvito skupno načrtovanje za terensko osebje družbe DB Cargo, tj. voznike premikalnih lokomotiv (AB) in upravitelje vagonov (TWB).

4.1.4.1.1.8.3 Ukrep 28 iz načrta prestrukturiranja: združitev funkcije razporejanja osebja, povezanih s proizvodnjo, in funkcij razporejanja osebja kontrolnega stolpa

(234) Nemčija pojasnjuje, da bo zaradi zmanjšanja števila regionalnih vlakovnih dispečerjev družbe DB Cargo in regionalnih upravljavcev omrežja v prihodnosti območni nadzornik družbe DB Cargo prevzel tudi naloge lokalnega območnega dispečerja. Navaja tudi, da bo dispečiranje potekalo bodisi iz osrednjega nadzornega centra bodisi neposredno na kraju samem in da se bo ta postopek izvajal v tesnem sodelovanju z upravljavci omrežja, nameščenimi v kontrolnem stolpu.

4.1.4.1.1.8.4 Ukrep 29 iz načrta prestrukturiranja: optimizacija postopkov načrtovanja izmen za prevoze na dolge razdalje, povezanih s proizvodnjo, in v kontrolnem stolpu

(235) Nemčija pojasnjuje, da je postopek načrtovanja izmen za prevoze na dolge razdalje družbe DB Cargo z izvajanjem sistema integriranega načrtovanja in usmerjanja pripravljen za optimizacijo in avtomatizacijo, kar bo omogočilo znatno povečanje učinkovitosti zmogljivosti. Nemčija nadalje pojasnjuje, da bo v predvidenem stanju dni delovanja združitev dni delovanja, koledarskih dni in natančnega prerazporejanja vagonov organizirana prek integriranega načrtovanja in usmerjanja, kar bo vključevalo združevanje in avtomatizacijo. Nemčija trdi, da je pri tem enotnem pristopu predvidena postopkovna in regionalna odgovornost za vse dodelitve poti družbe DB Cargo. Trdi tudi, da gre za enotne in splošne informacije o izmenah, ki zajemajo osebje, vključeno v opravljanje prevozov na dolge in kratke razdalje. Nemčija meni, da lahko te izboljšave postopka družbi DB Cargo zagotovijo znatne prihranke zmogljivosti pri načrtovanju.

4.1.4.1.1.8.5 Ukrep 30 iz načrta prestrukturiranja: digitalizacija vzdrževanja, povezanega s proizvodnjo, in vzdrževanja kontrolnega stolpa

(236) Nemčija pojasnjuje, da bodo digitalne rešitve za vzdrževanje uvedene za zmanjšanje števila potrebnega osebja in prihranke pri stroških družbe DB Cargo do leta 2027, na primer z znatnim zmanjšanjem nadzorne vloge lokalnega osebja za naročanje (MöB) nad obrati z nemotenim združevanjem sredstev in vzdrževanja ter izkoriščanjem digitalnih rešitev, kot sta BISON (odkrivanje zlonamerne programske opreme na podlagi slik) in WMS (sistem za upravljanje delavnic). Nemčija nadalje pojasnjuje, da taka sprememba pomeni, da za vsak dodatni ukrep ni potrebna izrecna odobritev, saj bodo obrati proaktivno delovali na lastno odgovornost. Prihodnji nadzorni ukrepi se bodo namesto na strog nadzor osredotočali na stroškovno učinkovite strategije in ocenjevanje na podlagi uspešnosti. Nemčija meni, da bi morali ti ukrepi omejiti čezmerne dejavnosti vzdrževanja tovornih vagonov družbe DB Cargo. Poleg tega prihodnja uvedba (virtualne) centralizacije, ki jo omogoča zaznavanje s kamero, obeta bolj poenostavljeno upravljanje največjih delovnih obremenitev. Nemčija zato ugotavlja, da ta ukrep iz načrta prestrukturiranja omogoča lokalnemu osebju za naročanje družbe DB Cargo, da prerazporedi zmogljivosti in s tem vzpostavi učinkovitejši operativni okvir.

4.1.4.1.1.8.6 Ukrep 31 iz načrta prestrukturiranja: izboljšanje učinkovitosti, povezane s proizvodnjo, in učinkovitosti kontrolnega stolpa

(237) Nemčija pojasnjuje, da je kontrolni stolp družbe DB Cargo osrednje vozlišče za usklajevanje dejavnosti s strankami. Njegova glavna naloga je nadzor pošiljk po vsej Evropi z vključevanjem vseh partnerjev od začetka do konca. Združuje vidik stranke in izvedljivost proizvodnje ter tako optimizira rešitve za stranke, pri čemer se osredotoča na učinkovitost in rezultate za družbo DB Cargo. Kontrolni stolp upravlja več kot 650 000 vlakov in več kot 7 milijonov pošiljk letno po vsej Evropi. Ustanovljen je bil leta 2022, izvira pa iz nekdanjega centra za podporo strankam in poslovanje družbe DB Cargo.

(238) Nemčija pojasnjuje, da načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo vključuje več pobud za povečanje učinkovitosti kontrolnega stolpa. Po eni strani se te pobude osredotočajo na razvoj in uvedbo nadaljnjih informacijskih procesov/aplikacij, ki bodo omogočile znatno zmanjšanje ročnega dela. Po drugi strani pa se te pobude osredotočajo na nadaljnje izvajanje integriranega upravljanja uspešnosti in preoblikovanje vmesnika za stranke – uvedbo standardov, ki bodo nadomestili trenutno veliko število posameznih rešitev ob upoštevanju ustreznih zahtev strank. Nemčija meni, da se bo zaradi takih pobud število potrebnega osebja družbe DB Cargo zmanjšalo za več kot 200 ekvivalentov polnega delovnega časa v primerjavi s številom takih zaposlenih julija 2023 (približno 18 % obravnavanih oddelkov brez deleža za kombinirani prevoz).

(239) Nemčija nadalje pojasnjuje, da nova strategija za vsak podsegment družbe DB Cargo pri kombiniranem prevozu vodi k nadaljnjemu znižanju režijskih stroškov, povezanih s proizvodnjo, in režijskih stroškov kontrolnega stolpa. Nemčija meni, da bi bilo treba na splošno pričakovati znižanje režijskih stroškov družbe DB Cargo, povezanih s proizvodnjo, za približno 130 ekvivalentov polnega delovnega časa in znižanje režijskih stroškov kontrolnega stolpa za približno 155 ekvivalentov polnega delovnega časa (oba podatka dopolnjujeta podatke, ki so bili predhodno poudarjeni v prejšnjih oddelkih). Približno 50 % tega zmanjšanja števila zaposlenih v družbi DB Cargo bo izvedeno na ravni odvisnih družb. Na podlagi tega Nemčija meni, da je mogoče z znižanjem režijskih stroškov in racionalizacijo postopkov doseči znatne prihranke pri stroških.

Preglednica 16

Učinki ukrepov iz načrta prestrukturiranja v zvezi z režijskimi stroški, povezanimi s proizvodnjo, in režijskimi stroški kontrolnega stolpa na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Ukrepi v zvezi z režijskimi stroški, povezanimi s proizvodnjo, in režijskimi stroški kontrolnega stolpa		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Načrtovanje in dispečiranje					
	Vzdrževanje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kontrolni stolp	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ločitev kombiniranega prevoza od drugih segmentov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 38.*

4.1.4.1.1.9 Ukrepi iz načrta prestrukturiranja kot odziv na dodatna uresničena tveganja

(240) Nemčija pojasnjuje, da so se med letoma 2023 in 2024 uresničila številna tveganja, ki se obravnavajo z blažilnimi protiukrepi v okviru razširjenega načrta preoblikovanja in prestrukturiranja. Nekatera od tveganj, ki so se uresničila in so obravnavana, so zmanjšanje zveznih proračunov za programe podpore železniškemu tovornemu prometu, opozorilna stavka strojevodij, negativen razvoj obsega, zvišanje stroškov osebja in faktorjev ter zamude pri pospešenem izvajanju ukrepov preoblikovanja.

4.1.4.1.1.9.1 Ukrep 32 iz načrta prestrukturiranja: znatno zmanjšanje števila zaposlenih kot odziv na negativne trende obsega

(241) Nemčija pojasnjuje, da sklep spravnega odbora z dne 2. oktobra 2024 (uvodna izjava 186) družbi DB Cargo omogoča, da izravna zvišanje stroškov osebja zaradi novih kolektivnih pogodb. Dogovorjeno število zaposlenih za polni delovni čas odraža (i) odločitev o številnih ukrepih prestrukturiranja iz načrta preoblikovanja in njihovo izvajanje, poleg tega pa tudi (ii) zmanjšanje obsega prometa in (iii) program zmanjšanja števila upravnega osebja, znan kot „Together Strong“, ki ga je družba DB AG začela izvajati za zmanjšanje števila upravnih položajev na področju financ, informacijske tehnologije in človeških virov (ta program družba DB Cargo izvaja poleg ukrepov za zmanjšanje števila zaposlenih, ki so že upoštevani v načrtu preoblikovanja).

4.1.4.1.1.9.2 Ukrep 33 iz načrta prestrukturiranja: znižanje stroškov faktorjev kot odziv na negativne trende obsega

(242) Nemčija pojasnjuje, da bo družba DB Cargo izvedla več protiukrepov, ki bodo neposredno vplivali na materialne stroške. Med njimi so: (i) prilagoditev razporedov vzdrževanja in ciklov zadržanja zmanjšanemu obsegu prevoza, (ii) preklic vseh raziskovalnih in razvojnih projektov za digitalizacijo postopkov in sredstev z obdobji odplačila, daljšimi od treh let, ter (iii) pospešitev optimizacije portfelja v kombiniranem celinskem prevozu in prevozu z blok vlaki.

4.1.4.1.1.9.3 Ukrep 34 iz načrta prestrukturiranja: enkratni učinki na neto prihodke v letu 2024 kot odziv na negativne trende obsega

(243) Nemčija pojasnjuje, da so bili v letu 2024 doseženi nekateri pozitivni enkratni učinki na poslovne in neto prihodke. Med temi učinki so: (i) prodaja zabojnikov, ki niso več uporabni, zaradi prenehanja poslovanja družbe DB Cargo v Rusiji, (ii) zmanjšanje obsega svetovalnih in drugih storitev ter (iii) razrez [...] tovornih vagonov v segmentu intermodalnega prevoza. Poleg tega je družba DB Cargo leta 2024 prispevala tudi k enkratnemu znižanju tekočih cen pogonske energije družbe DB Energie v višini 51 milijonov EUR.

4.1.4.1.1.9.4 Ukrep 35 iz načrta prestrukturiranja: produktivno povečanje vzdrževanja družbe DB Cargo

(244) Nemčija pojasnjuje, da družba DB Cargo izvaja program za povečanje produktivnosti, osredotočen na lastno vzdrževanje lokomotiv in vagonov. Program je načrt za znižanje stroškov, namenjen vzdrževanju infrastrukture ter učinkovitosti materialov in osebja, in naj bi do leta 2026 zagotovil prihranke pri stroških v višini 25 milijonov EUR, do leta 2030 pa v višini 100 milijonov EUR.

4.1.4.1.1.9.5 Ukrep 36 iz načrta prestrukturiranja: znižanje stroškov notranjih storitev in pogonske energije skupine DB

(245) Nemčija pojasnjuje, da lahko ponudnik energije skupine DB, družba DB Energie, zaradi splošnega znižanja stroškov energije v Nemčiji v obdobju 2025–2030 zniža svoje tržne prodajne cene pogonske energije. Poleg tega se bodo znižale cene notranjega ponudnika storitev IT družbe DB AG (DB Systel). Pričakuje se, da bo uporaba umetne inteligence pri ustvarjanju digitalnih storitev povzročila znatno povečanje produktivnosti.

4.1.4.1.1.9.6 Ukrep 37 iz načrta prestrukturiranja: znižanje stroškov amortizacije in zmanjšanje naložb

(246) Družba DB Cargo je pregledala proračune za naložbe za obdobje do leta 2030 in jih zmanjšala na minimum. Zaradi manjših odhodkov za naložbe se bodo znižali njeni stroški amortizacije. Predpostavke o življenjski dobi lokomotiv in vagonov bodo ob upoštevanju amortizacije prilagojene trenutni življenjski dobi voznega parka.

4.1.4.1.1.9.7 Ukrep 38 iz načrta prestrukturiranja: prodaja in povratni zakup lokomotiv

(247) Nemčija pojasnjuje, da bo družba DB Cargo prodala in ponovno zakupila [...] lokomotiv, ki bodo ustvarile približno [...] EUR v skritih rezervah na lokomotivo.

4.1.4.1.1.9.8 Ukrep 39 iz načrta prestrukturiranja: pretvorba nakupa lokomotiv v zakup lokomotiv

(248) Nemčija trdi, da bo družba DB Cargo namesto neposrednega nakupa [...] lokomotiv te lokomotive zakupila, da bi prihranila začetna denarna sredstva in povečala prožnost poslovnega modela s časovno porazdelitvijo stroškov zakupa teh lokomotiv na daljše obdobje.

4.1.4.1.1.9.9 Ukrep 40 iz načrta prestrukturiranja: povečanje obratnega kapitala

(249) Nemčija pojasnjuje, da bo družba DB Cargo do konca leta 2024 prodala terjatve v višini [...] EUR, da bi povečala skupna denarna sredstva in omejila dolg.

4.1.4.1.1.9.10 Ukrep 41 iz načrta prestrukturiranja: zvišanje cen v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk

(250) Nemčija pojasnjuje, da bo družba DB Cargo od leta 2026 razvijala dodatno pripravljenost za plačilo med svojimi strankami v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Poleg tega bo prenesla učinke nižjih pristojbin za dostop po tirih in subvencij za ranžirne sisteme, ki bodo od leta 2027 vplivali na celoten sektor železniškega tovornega prometa v Nemčiji.

4.1.4.1.1.10 Splošni učinek ukrepov iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT družbe DB Cargo

(251) V preglednici 17 so prikazani pričakovani finančni učinki ključnih ukrepov iz načrta preoblikovanja na napovedi EBIT družbe DB Cargo za navedena obdobja.

Preglednica 17

Splošni učinek ukrepov iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT družbe DB Cargo

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Prevoz posameznih vagonskih pošiljk	Optimizacija omrežja s pregledom zasnove	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Splošni ukrepi za optimizacijo proizvodnje z učinki na prevoz posameznih vagonskih pošiljk	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Izboljšanje kakovosti in prilagoditev osnovne cene	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prevoz z blok vlaki	Logistične rešitve in optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Povečanje stabilnosti proizvodnje (vključno z novimi kolektivnimi pogodbami)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Izboljšanje kakovosti in prilagoditev osnovne cene	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombinirani pomorski prevoz	Proizvodni model / terminalsko vozlišče Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ločena proizvodnja in preoblikovanje omrežja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje upravnih režijskih stroškov v vseh družbah, ki zagotavljajo kombinirani pomorski prevoz (DB Cargo AG, TFG in DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimizacija portfelja in zvišanje cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Učinki na EBIT (v milijonih EUR)				
Vrsta segmenta	Ukrep preoblikovanja	2024	2025	2026	2027	2028 in nasl.
Kombinirani celinski prevoz in prodaja prevoznikom	Ločena proizvodnja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje upravnih režijskih stroškov v kombiniranem celinskem prevozu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Preoblikovanje mreže družbe Kombiverkehr (optimizacija portfelja) in zvišanje cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Evropske odvisne družbe	Optimizacija portfelja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje stroškov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operativna učinkovitost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Upravni režijski stroški	Pregled informacijskih sistemov za večjo standardizacijo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmanjšanje števila pisarniških prostorov s sorazmerno visokimi dodatnimi stroški	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmanjšanje števila trženjskih in strateških dejavnosti z družbo DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizacija in avtomatizacija ročnih finančnih postopkov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zmanjšanje oddelkov za upravljanje ponudbe in načrtovanje storitev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Uskladitev struktur družbe DB Cargo in domačih prodajnih odvisnih družb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Okrnitev upravljavskih struktur	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Znižanje drugih upravnih stroškov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Proizvodni režijski stroški	Načrtovanje in dispečiranje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Vzdrževanje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kontrolni stolp	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ločitev kombiniranega prevoza od drugih segmentov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), strani 38 in 39.

(252) V spodnji preglednici so prikazani pričakovani finančni učinki nadaljnjih ukrepov, ki se ocenjujejo za družbo DB Cargo zaradi tveganj, ki so se uresničila v letih 2023 in 2024 (glej uvodno izjavo 240).

Preglednica 18

Skupni učinek protiukrepov iz načrta prestrukturiranja na napovedi EBIT v osnovnem scenariju družbe DB Cargo

Učinek protiukrepov, vključenih v osnovni scenarij, na EBIT		2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Osnovni primer EBIT za leto 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Uresničena tveganja skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Protiukrepi skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Protiukrepi za negativni trend obsega	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Število zaposlenih, manjše od števila v prejšnjem osnovnem scenariju	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materialni stroški protiukrepov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Povečanje produktivnosti vzdrževanja	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Nadaljnja optimizacija stroškov omrežja za prevoz posameznih vagonskih pošiljk z začetkom v letu 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Znižanje prispevka skupine, cen pogonske energije in cen storitev informacijske tehnologije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Znižanje stroškov amortizacije z zmanjšanjem naložb ter upoštevanjem dejanske življenjske dobe lokomotiv in vagonov	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Posebno zvišanje cen prevoza posameznih vagonskih pošiljk leta 2026 in prenos učinka cene ali okrnjenih zveznih proračunov za programe podpore z začetkom leta 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Povečanje deleža podizvajalskih pogodb v prevozu posameznih vagonskih pošiljk, vključno s prodajo […] lokomotiv v letih 2025 in 2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Prodaja in povratni zakup […] lokomotiv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Pretvorba iz nakupa v zakup za […] lokomotiv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Povečanje obratnega kapitala	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 44.

4.1.4.2 Financiranje načrta prestrukturiranja

(253) Financiranje načrta prestrukturiranja in z njim povezanih stroškov je sestavljeno predvsem iz financiranja iz zasebnih virov (lastni prispevek) in le delno iz financiranja, ki izhaja iz državne pomoči.

(254) Stroški prestrukturiranja in zgoraj navedeni viri financiranja so opisani v naslednjih oddelkih.

4.1.4.2.1 Stroški prestrukturiranja

(255) Stroški prestrukturiranja družbe DB Cargo bi znašali skupaj 4 187 milijonov EUR in so povzeti v preglednici ter vključujejo:

(a) izgube iz poslovanja: Nemčija navaja, da izgube iz poslovanja družbe DB Cargo v obdobju 2022–2024, in sicer 858 milijonov EUR v letu 2022, 584 milijonov EUR v letu 2023 in 472 milijonov EUR v letu 2024 ([80]), predstavljajo približno polovico stroškov prestrukturiranja;

(b) druge stroške prestrukturiranja: družba DB Cargo bo imela v obdobju prestrukturiranja tudi druge stroške, povezane s prestrukturiranjem ali stroški poslovanja, ki se ne bodo krili s pričakovanimi prihodki med izvajanjem načrta prestrukturiranja in so potrebni za njegovo uspešno dokončanje, kot so:

(a) stroški svetovalcev, plačila, povezana z delom in osebjem odvisnih družb DB Cargo, stroški, povezani s prenosom poslovanja na odvisne družbe DB Cargo, ter

(b) drugi kapitalski odhodki v naložbenem načrtu kljub načrtovanemu zmanjšanju zneska, obratni kapital, stroški refinanciranja zapadlih posojil in stroški poslovanja.

4.1.4.2.2 Viri financiranja ukrepov za prestrukturiranje

4.1.4.2.2.1 Pomoč za prestrukturiranje

(256) Nemčija zneske, zagotovljene družbi DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube za kritje njenih izgub iz poslovanja v letih 2022, 2023 in 2024, opredeljuje kot vire pomoči za financiranje stroškov prestrukturiranja, tj. 858 milijonov EUR v letu 2022, 584 milijonov EUR v letu 2023 in 472 milijonov EUR, pričakovanih v letu 2024 ([81]), kar skupaj znaša 1 914 milijonov EUR.

4.1.4.2.2.2 Lastni prispevek upravičenke

(257) Nemčija opredeljuje naslednje glavne vire prispevka družbe DB Cargo k stroškom prestrukturiranja in navaja, da naj bi bili vsi finančni instrumenti, ki se uporabljajo kot viri financiranja stroškov prestrukturiranja znotraj skupine, izdani družbi DB Cargo AG pod tržnimi pogoji in da bodo vsi zagotovljeni v obdobju prestrukturiranja, da bi prispevali k učinkovitemu financiranju načrta prestrukturiranja ([82]):

(a) 842 milijonov EUR podrejenih zamenljivih posojil, ki so na voljo od 15. novembra 2024 do vključno 31. decembra 2026 ([83]) in jih sestavljajo:

(a) 15. novembra 2024, podrejena zamenljiva posojila v skupnem znesku 218 milijonov EUR do 31. decembra 2031;

(b) 1. aprila 2025, podrejena zamenljiva posojila v skupnem znesku 110 milijonov EUR do 31. decembra 2031;

(c) leta 2025, podrejena zamenljiva posojila v skupnem znesku 83 milijonov EUR do 31. decembra 2031;

(d) 1. decembra 2026, podrejena zamenljiva posojila v skupnem znesku 315 milijonov EUR do 31. decembra 2031;

(e) leta 2026, podrejena zamenljiva posojila v skupnem znesku 116 milijonov EUR do 31. decembra 2031.

([80]) Napoved z dne 22. novembra 2024.

([81]) Znesek izgub, ki naj bi bile prenesene za leto 2024 (napoved z dne 22. novembra 2024), brez učinka na EBITDA in EBT, kot je bilo napovedano, vključuje odloženo obveznost za davek, ocenjeno na 18 milijonov EUR. Izguba, ki jo je družba DB Cargo prenesla na družbo DB AG, tako presega tisto, kar bi se sicer preneslo brez prekinitve pogodbe o prenosu dobička in izgube.

([82]) Preglednica 29: Posojila, kreditne linije, začasne kreditne linije in vmesni dolg (podrejena zamenljiva posojila) družbe DB Cargo AG v obdobju 2025–2029, kot jih je Nemčija zagotovila v načrtu državne pomoči za prestrukturiranje družbe DB Cargo, predloženem 31. oktobra 2024, kakor je bil posodobljen.

([83]) Iz člena 2(1) „pogodbe o vmesnem posojilu o finančnem okviru v višini [842] 000,00 EUR“ (slovenski prevod).

Navedena posojila se lahko uporabijo izključno za refinanciranje obstoječih posojilnih pogodb med pogodbenicami ([84]).

Obrestna mera za izplačane tranše je enaka ([85]): (i) petletni menjalni obrestni meri v EUR (2,275 % od sredine novembra 2024) ([86]); (ii) plus razmiku, določenem v skladu s tržnimi pogoji za refinanciranje posojilodajalca (septembra 2024 je razmik znašal [...] % na leto za črpanja v EUR) in ugotovljeno kreditno sposobnostjo posojilojemalca (posojilodajalec trenutno ocenjuje posojilojemalca z oceno „[...]“). Ocene se običajno pregledujejo in prilagajajo vsako leto; (iii) plus marži v višini [...] % na leto, da se upošteva podrejenost posojil. Taka marža je bila dobljena s primerjavo tržnega vrednotenja podrejenih obveznic skupine DB, ki zapadejo v plačilo leta 2029, s primerjavami zapadlosti nadrejenih denarnih obveznic skupine DB. Zato veljavna obrestna mera trenutno znaša [...] % na letni ravni.

Poleg tega lahko družba DB Cargo posojila uporabi le, če se v času zahtevka spoštuje izvajanje načrta prestrukturiranja. To zlasti pomeni, da družba DB Cargo dosega naslednja finančna razmerja ([87]):

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

Posojilodajalec (DB AG) lahko v skladu z navedenimi posojilnimi pogodbami z dodelitvijo kapitalske rezerve družbe DB Cargo kadar koli pretvori eno ali več neporavnanih tranš ali zneske neporavnanih tranš v lastniški kapital, če je družba DB Cargo vsaj dve zaporedni koledarski leti ustvarila pozitiven letni presežek, ki ne presega dvakratnika skupnega letnega presežka od 1. januarja 2025, od katerega je treba odšteti zneske, ki so že bili pretvorjeni v lastniški kapital ([88]).

Posojilojemalec tudi ne sme zagotavljati kreditov ali drugih finančnih storitev tretjim osebam (razen posojilodajalcu in družbi Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]);

(f) 325 milijonov EUR kreditne linije, ki jo je družba DB AG že zagotovila in podpisala ter je na voljo od 1. avgusta 2024 do vključno 31. decembra 2026 ([90]). Uporabljena obrestna mera za posamezno črpanje se izračuna na podlagi obrestne mere za medbančna posojila (na primer šestmesečni Euribor v višini 2,743 % od sredine novembra 2024, na letni ravni) ([91]), ki velja za dogovorjeno obrestno obdobje v času vloge za posojilo (tržni podatki agencije Reuters), povečane za maržo, določeno v skladu s tržnimi pogoji (trenutno znaša [...] % na leto za črpanja v EUR) za refinanciranje posojilodajalca in ugotovljeno kreditno sposobnost posojilojemalca. Posojilodajalec trenutno ocenjuje posojilojemalca z oceno „[...]“. Bonitetne ocene se običajno pregledujejo in prilagajajo vsako leto. Zato veljavna obrestna mera za npr. šestmesečno obdobje znaša [...] % na letni ravni.

([84]) Iz člena 1(3) „pogodbe o vmesnem posojilu o finančnem okviru v višini [842] 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([85]) Iz člena 5(1) in (2) „pogodbe o vmesnem posojilu o finančnem okviru v višini [842] 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([86]) Skladno z izračuni iz javno dostopnih virov, kot je www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Iz člena 2(3) „pogodbe o vmesnem posojilu o finančnem okviru v višini [842] 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([88]) Iz oddelka 7(a) „pogodbe o vmesnem posojilu o finančnem okviru v višini [842] 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([89]) Iz člena 12 „pogodbe o vmesnem posojilu o finančnem okviru v višini [842] 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([90]) Iz člena 1(1) in (2) „okvirne pogodbe o kreditni liniji v znesku 325 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([91]) V skladu z javno dostopnimi viri, kot je www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

družba DB Cargo v skladu z navedeno posojilno pogodbo ne sme zagotavljati kreditov ali drugih finančnih storitev tretjim osebam (razen posojilodajalcu in družbi Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Poleg tega se družba DB Cargo zavezuje, da bo pridobila predhodno odobritev kreditnih odborov družbe DB AG za naslednje odločitve v zvezi s trgovinsko politiko ([93]):

(a) pod pogojem, da je družba DB Cargo v zadevnem času uporabila kreditno linijo v znesku 250 milijonov EUR ali manj: (i) naložbene projekte in projekte odprodaje, ki niso del trenutnega srednjeročnega poslovnega načrtovanja, v skupnem znesku več kot 10 milijonov EUR na projekt, in (ii) prevzemanje drugih prihodnjih obveznosti, ki niso del trenutnega srednjeročnega poslovnega načrtovanja, v skupnem znesku več kot 10 milijonov EUR na projekt;

(b) pod pogojem, da je družba DB Cargo v zadevnem času uporabila kreditno linijo v znesku več kot 250 milijonov EUR: (i) naložbene projekte in projekte odprodaje v skupnem znesku več kot 5 milijonov EUR na projekt in (ii) prevzemanje drugih prihodnjih obveznosti, ki presegajo 5 milijonov EUR na projekt;

(c) pri projektih prodaje in povratnega zakupa se družba DB Cargo zavezuje, da bo posojilodajalec preveril tržne pogoje.

Nazadnje, pogoj za dodelitev kreditne linije je, da se družba DB Cargo zaveže, da bo zagotovila upoštevanje naslednjih finančnih razmerij in po potrebi sprejela popravne ukrepe za preprečitev prekoračitve razmerja. Če je razmerje preseženo, ima upnik pravico prekiniti kreditno pogodbo ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

(b) 434 milijonov EUR začasne kreditne linije, ki jo je družba DB AG že zagotovila in podpisala ter je na voljo od 1. avgusta 2024 do vključno 31. marca 2025 ([95]), po tržnih pogojih. Veljavna obrestna mera se izračuna na podlagi medbančne obrestne mere, ki se uporablja za dogovorjeno obrestno obdobje (na primer šestmesečni Euribor v višini 2,743 % od sredine novembra 2024, na letni ravni) ([96]) v času vloge za posojilo (na podlagi tržnih podatkov agencije Reuters v realnem času), povečane za maržo, določeno v skladu s tržnimi pogoji (trenutno znaša [...] % na leto za črpanja v EUR) za refinanciranje posojilodajalca in ugotovljeno kreditno sposobnost posojilojemalca ([97]). Posojilojemalec ima trenutno bonitetno oceno „[...]“. Bonitetne ocene se običajno pregledujejo in prilagajajo vsako leto. Zato veljavna obrestna mera za npr. šestmesečno obdobje ob sprejetju sklepa Komisije znaša [...] % na letni ravni.

([92]) Iz člena 12(1) „okvirne pogodbe o kreditni liniji v znesku 325 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([93]) Iz člena 12(2) „okvirne pogodbe o kreditni liniji v znesku 325 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([94]) Iz člena 12(3) „okvirne pogodbe o kreditni liniji v znesku 325 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([95]) Iz člena 1(1) in (2) „okvirne pogodbe o premostitveni kreditni liniji“ („premostitveno financiranje“) v znesku 434 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).
([96]) V skladu z javno dostopnimi viri, kot je www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Iz člena 5(1) „okvirne pogodbe o premostitveni kreditni liniji“ („premostitveno financiranje“) v znesku 434 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).

Družba DB Cargo se zavezuje, da do popolnega poplačila vseh zneskov neodplačanih posojil po navedenih kreditnih linijah drugim upnikom ne bo zagotovila nobenega jamstva, zlasti v obliki obremenitev v zvezi s svojimi sedanjimi ali prihodnjimi sredstvi, razen če je posojilodajalec dal predhodno pisno soglasje za dodelitev takih jamstev ([98]);

(c) [460–560] milijonov EUR odprodaj, ki jih je treba izvesti do leta 2026 (kot je opisano v uvodnih izjavah 305, točka (a), in 318) in jih sestavljajo:

(a) pričakovana prodaja sredstev (lokomotiv) zaradi povečanega deleža pogodb s podizvajalci pri prevozu z blok vlaki za približno [...] milijonov EUR v obdobju 2025–2026;

(b) načrtovana prodaja odvečnih lokomotiv pri kombiniranem prevozu za približno [...] milijonov EUR v obdobju 2025–2026;

(c) načrtovana prodaja odvečnih lokomotiv iz nemško-francoskega koridorja za približno [...] milijonov EUR v obdobju 2025–2026;

(d) odprodaja izbranih podrejenih deležev ([...]) za približno [...] milijonov EUR leta 2025 in

(e) pričakovana prodaja precejšnjega deleža družbe DB Cargo [...] v obdobju 2025–2026;

(f) odkup terjatev družbe DB Cargo v znesku [...] [100–140] milijonov EUR, ki imajo ugoden kreditni profil in posledično nižje stroške financiranja;

(g) prevzem plač in odpravnin za zaposlene v družbi DB Cargo v skupnem znesku [100–140] milijonov EUR, ki jih sproži načrt prestrukturiranja, s strani družbe DB JobService GmbH v skladu s kolektivnimi pogodbami in predpisi skupine DB AG. Družba DB JobService GmbH deluje kot agencija za zaposlovanje in posredovanje dela skupine, ki jo želi družba DB AG centralizirati na „notranjem“ trgu dela, in sicer zaradi sinergij in prihrankov pri stroških v smislu usklajevanja spretnosti ali višine odpravnin v primerjavi z oddajanjem dela agencije v zunanje izvajanje tretjim ponudnikom.

(258) Lastni prispevek upravičenke k stroškom prestrukturiranja, ki izhajajo iz različnih virov financiranja, ki so jih predložili nemški organi in so povzeti v preglednici 19, bi znašal skupaj 2 291 milijonov EUR, kar je 54 % stroškov prestrukturiranja v višini 4 205 milijonov EUR, kot izhaja iz ocene.

Preglednica 19

Povzetek stroškov prestrukturiranja in virov njihovega financiranja

(v milijonih EUR)

STROŠKI PRESTRUKTURIRANJA	V MIO. EUR	VIRI FINANCIRANJA	V MIO. EUR
Dejanske izgube iz poslovanja (2022–2023)	1 442	**Lastni prispevek**, od tega	**2 291**
Pričakovane izgube iz poslovanja (2024)	472	Podrejena zamenljiva posojila družbe DB AG	842
Pričakovane izgube iz poslovanja (2025)	[…]	Kreditna linija družbe DB AG	325
Odhodki, povezani z osebjem (JobService GmbH)	[…]	Začasna kreditna linija družbe DB AG	434
Drugi stroški prenosa poslovanja na odvisne družbe družbe DB Cargo	[…]	Odprodaje	4 [...]
Refinanciranje zapadlih posojil, naložbe v osnovna sredstva, stroški poslovanja, obratni kapital	2 020	Odkup terjatev	[…]
		Prispevek družbe JobService GmbH	[…]
Skupni stroški prestrukturiranja	**4 205**		
		Pomoč za prestrukturiranje, od tega	**1 914**
		Dejansko kritje na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (2022–2023)	1 442
		Pričakovano kritje na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (2024)	472

([98]) Iz člena 14(2) „okvirne pogodbe o premostitveni kreditni liniji“ („premostitveno financiranje“) v znesku 434 000 000,00 EUR“ (slovenski prevod).

4.1.4.2.3 Finančne napovedi v osnovnem in pesimističnem scenariju

(259) Nemčija pojasnjuje, da so vse predpostavke, na podlagi katerih družba DB Cargo trenutno izvaja celovit načrt prestrukturiranja, namenjene ponovni vzpostavitvi dobičkonosnosti družbe. Družba DB Cargo je svoj načrt prestrukturiranja pripravila v tesnem sodelovanju z zunanjimi svetovalci. Nemčija navaja, da se načrt prestrukturiranja že izvaja in da so se začela zakonsko predpisana posvetovanja s predstavniki delavcev družbe DB Cargo v zvezi z ukrepi glede osebja.

(260) Nemčija pojasnjuje, da osnovne predpostavke o stroških v obdobju 2025–2029 temeljijo na napovedih skupine DB, razen razvoja stroškov za lokomotive in tovorne vagone, za katere veljajo splošna pričakovanja glede razvoja inflacije. Za obdobje 2025–2029 je predvideni razvoj stroškov naslednji:

Preglednica 20

Predpostavke o stroških za obdobje 2025–2029

Stroškovni razredi (razvoj na medletni ravni)	2025	2026	2027	2028	2029	Sestavljena letna stopnja rasti 2025–2029
Energija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pot	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zmogljivosti omrežja DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nakup storitev – medn.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nakup storitev – nac.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izmenjava storitev – medn.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izmenjave storitev – nac.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Operativno osebje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Režijsko osebje	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi stroški	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 57.

(261) Nemčija trdi, da predpostavke osnovnega scenarija iz načrta prestrukturiranja vplivajo na vse poslovne segmente družbe DB Cargo (prevoz posameznih vagonskih pošiljk, prevoz z blok vlaki, kombinirani prevoz) in temeljijo na štirih glavnih stebrih.

(262) Prvič, predlagana je korenita sprememba proizvodnega sistema, s katero se bodo odpravile medsebojne povezave med poslovnimi segmenti in okrepile spodbude za upravljanje za ločena poslovna področja. S to spremembo se bo zmanjšala zapletenost postopkov ter tako povečala stabilnost in kakovost proizvodnje družbe DB Cargo v vseh segmentih. Sprememba proizvodnega sistema bo omogočila tudi znižanje režijskih stroškov.

(263) Drugič, z dajanjem prednosti dobičkonosnosti pred rastjo se družba DB Cargo osredotoča na tiste segmente in stranke, za katere ima ali bo po izvedbi načrta prestrukturiranja dosegla konkurenčen tržni položaj, tj. kjer lahko proizvaja po najnižjih stroških ali ponuja edinstven portfelj proizvodov.

(264) Tretjič, družba DB Cargo je odprta za raziskovanje možnosti za povečanje prožnosti poslovanja in sodelovanje s tretjimi partnerji ter jih tudi dejavno raziskuje, da bi izvajala pogodbe o podizvajanju ali ustanovila skupna podjetja na trgih s priložnostmi za prihodnjo rast, če in ko se bodo takšne priložnosti v prihodnosti pojavile.

(265) Nazadnje, načrt prestrukturiranja vključuje bistveno spremembo organizacije prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Nemčija trdi, da bi moral ta ukrep skupaj s shemo javnega financiranja prevoza posameznih vagonskih pošiljk omogočiti ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti tega strukturno prikrajšanega segmenta.

(266) Po navedbah Nemčije naj bi družba DB Cargo zaradi načrta prestrukturiranja po osnovnem scenariju leta 2026 dosegla dobičkonosnost in jo trajno ohranila (s ciljem pozitivnega EBIT v višini 251 milijonov EUR leta 2028 in 268 milijonov EUR leta 2030). To pomeni 6,3-odstotno stopnjo EBIT v letu 2028 in tudi v letu 2030, kar bi bilo po navedbah Nemčije v skladu s sedanjimi referenčnimi vrednostmi za industrijo.

(267) V osnovnem scenariju je upoštevano dejstvo, da se bo splošni tržni položaj družbe DB Cargo v sektorju železniškega tovornega prometa v Nemčiji sicer tako kot v prejšnjih letih najverjetneje še naprej zmanjševal, vendar družba DB Cargo v prihodnjih letih pričakuje razmeroma stabilen absolutni obseg proizvodnje za prevoz posameznih vagonskih pošiljk in prevoz z blok vlaki (v nasprotju z upadom v segmentu kombiniranega prevoza), kar bo prispevalo h konkurenčnosti železniškega tovornega prometa in s tem k povečanju modalnega deleža železniškega prevoza.

(268) Nemčija nadalje trdi, da načrt prestrukturiranja predvideva znatne prispevke delovne sile družbe DB Cargo v zvezi z večjo prožnostjo in izvajanjem novih, neobveznih (vendar nagrajenih) modelov izmen z daljšim delovnim časom za strojevodje. Spravni odbor družbe DB Cargo se je 2. oktobra 2024 dogovoril o zmanjšanju števila zaposlenih za 4 582 zaposlenih s polnim delovnim časom do konca decembra 2026 (približno 25 % delovne sile v primerjavi z decembrom 2023), ki se bo do konca decembra 2029 povečalo na 4 943 zaposlenih s polnim delovnim časom (približno 27 % delovne sile).

(269) Glede na sedanje gospodarsko okolje, za katero so značilni pomanjkanje usposobljenih delavcev, vse večje povpraševanje zasebnega sektorja po trajnostnih načinih prevoza in finančna podpora segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk, Nemčija meni, da bodo za načrt prestrukturiranja koristni pozitivni zunanji pogoji in da bo v obdobju prestrukturiranja obnovljena sposobnost preživetja.

(270) Nemčija na podlagi navedenih premislekov trdi, da bo osnovni scenarij iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo družbi omogočil, da obnovi svojo sposobnost preživetja do konca obdobja prestrukturiranja (31. decembra 2026), ko se pričakuje, da bo imela pozitiven neto prihodek v višini 95 milijonov EUR.

(271) Nemčija pojasnjuje, da naj bi bila takšna finančna uspešnost dosežena z ustvarjanjem pozitivnega EBIT že do leta 2026 (v višini 188 milijonov EUR), in sicer zaradi zmerne rasti prihodkov ([...]) v primerjavi s stroškovno osnovo, ki naj bi v obdobju prestrukturiranja ostala skoraj nespremenjena ([...]), skupaj z znatnim prestrukturiranjem delovne sile ([...]) in povečanjem produktivnosti s povečanjem prožnosti poslovanja (stroški materiala in drugi stroški poslovanja [...]).

(272) Nemčija trdi, da je zmerna rast prihodkov v osnovnem scenariju predvsem rezultat različnih ukrepov iz načrta prestrukturiranja, opisanih zgoraj v oddelku 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), zlasti naslednjih:

(a) segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk: posledične izboljšave kakovosti proizvodov bodo omogočile prilagoditve osnovne cene, pričakovana zvezna subvencija za prevoz posameznih vagonskih pošiljk pa naj bi prispevala k operativno pozitivnemu segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk v letu 2026 in ponovni vzpostavitvi razumne dobičkonosnosti na ravni neto prihodkov od leta 2027 naprej. Gibanje cen odraža prenos zvišanja stroškov faktorjev. Zato naj bi se med letoma 2025 in 2030 obseg segmenta prevoza

posameznih vagonskih pošiljk zmerno povečal s sestavljeno letno stopnjo rasti („CAGR“)“) v višini [...] %, medtem ko se pričakuje, da se bodo cene stalno zviševale s CAGR v višini [...] %. Vendar Nemčija poudarja, da bi ta segment brez zvezne podpore za prevoz posameznih vagonskih pošiljk in kljub veljavnim ukrepom iz načrta prestrukturiranja še naprej ustvarjal izgubo;

(a) segment prevoza z blok vlaki: družba DB Cargo pričakuje, da bo na podlagi povečanja produktivnosti in kakovosti lahko zmerno zvišala cene po predvideni CAGR ([99]) v višini približno [...] % na trgu. Poleg tega se pričakujejo možnosti za ustvarjanje dodatnih prihodkov zaradi učinka strukture prevoza tovora zaradi spremenjenih svetovnih političnih razmer (npr. dajanje prednosti energiji in obrambi). Zato naj bi se obseg segmenta prevoza z blok vlaki v obdobju 2025–2030 rahlo povečal, pri čemer naj bi CAGR znašala [...] %, cene pa naj bi se stalno zviševale, pri čemer naj CAGR znašala [...] %. Gibanje cen odraža prenos zvišanja stroškov faktorjev;

(b) segment kombiniranega prevoza: preučujejo se možnosti partnerstva v tržnih segmentih s priložnostmi za prihodnjo rast, npr. v segmentu kombiniranega pomorskega prevoza. V obdobju 2025–2030 naj bi se obseg segmenta kombiniranega pomorskega prevoza zmerno povečal, pri čemer naj bi CAGR znašala [...] %, cene pa naj bi se stalno zviševale, s CAGR v višini [...] %. Gibanje cen odraža prenos zvišanja stroškov faktorjev.

(273) Po drugi strani Nemčija pojasnjuje, da je znižanje stroškov v osnovnem scenariju predvsem posledica različnih ukrepov iz načrta prestrukturiranja, opisanih v oddelku 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), zlasti naslednjih:

(a) segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk: korenita sprememba proizvodnega sistema (ločitev od drugih segmentov) ter temeljita revizija in preoblikovanje omrežja za prevoz posameznih vagonskih pošiljk družbe DB Cargo, med drugim s povečanjem pogostosti potovanj na dolge razdalje, revizijo dostavnih in distribucijskih storitev ter standardizacijo komercialne ponudbe;

(b) segment prevoza z blok vlaki: prehod na opravljanje pametnih logističnih storitev z (i) optimizacijo portfelja strank za kompleksne in inovativne rešitve za železniški prevoz ter uvedbo namenskih izmeničnih prevozov za pomembne stranke ter s (ii) povečanjem stabilnosti in kakovosti proizvodnje, med drugim tako, da se prevozi z blok vlaki ločijo od prevozov posameznih vagonskih pošiljk in povečanjem produktivnosti s prožnejšimi pogodbami o delu z daljšim obratovalnim časom za strojevodje (na prostovoljni osnovi) in uporabo zunanjih ponudnikov storitev;

(c) segment kombiniranega prevoza: ločitev dejavnosti od drugih segmentov in ustanovitev samostojnih podjetij z namenskimi sredstvi, za katera družba DB Cargo pričakuje, da bodo okrepila spodbude za upravljanje (na podlagi celovitega lastništva) in s tem učinkovitost. Ključni ukrepi so optimizacija portfelja s postopnim opuščanjem nedonosnih prevozov (npr. zmanjšanje obsega prodaje prevoznikom za približno [...] %), zamenjava ponujenega omrežja za kombinirani celinski prevoz in uvedba revidiranega proizvodnega modela, ki postopoma odpravlja sedanji model ranžiranja vseh vagonov za pomorski prevoz v enem vozlišču v Maschnu (v bližini pristanišča Hamburg). Poleg tega bodo postopki racionalizirani glede na specifične poslovne potrebe. Spravni odbor se je 2. oktobra 2024 dogovoril o spremembi obstoječih delovnih predpisov družbe DB Cargo v zvezi s kombiniranim prevozom. Nemčija pojasnjuje, da to vodi do znatne poenostavitve poslovnega modela družbe DB Cargo za kombinirani prevoz, ki bo zagotovil enako povečanje produktivnosti, kot je bilo doseženo s prejšnjim predlogom, da se zmanjša zagotavljanje vleke s strani družbe DB Cargo in prenese na odvisne družbe za vleko z večjo prožnostjo v njihovih pogodbah o delu in s tem večjo produktivnostjo strojevodij (npr. postanki na vmesnih postajah, posebno nadomestilo za potovalni čas). Nemčija nadalje pojasnjuje, da bo družba DB Cargo, potem ko je oktobra 2024 dosegla ta dogovor, zaradi novih delovnih predpisov, ki omogočajo večjo produktivnost, lahko zmanjšala število lastnih strojevodij, znižala proizvodne režijske stroške in zmanjšala število osebja v kontrolnem stolpu. Zato ji ne bo treba preusmeriti dejavnosti na odvisne družbe za vleko. Ukrepi so privedli do zmanjšanja števila strojevodij za

([99]) CAGR pomeni sestavljeno letno stopnjo rasti.

približno 330 ekvivalentov polnega delovnega časa, zaposlenih za načrtovanje proizvodnje in upravljanje režijskih stroškov za približno 130 ekvivalentov polnega delovnega časa ter delovnih mest v kontrolnem stolpu za približno 155 ekvivalentov polnega delovnega časa v primerjavi z dejanskim številom takih delovnih mest julija 2023. Na podlagi navedenega Nemčija meni, da lahko družba DB Cargo tudi v tem segmentu znatno zniža stroške.

(274) Poleg tega Nemčija dodaja, da načrt prestrukturiranja vključuje ukrepe, ki obravnavajo upravne in proizvodne režijske stroške. Po eni strani Nemčija pričakuje, da bosta načelo rasti dobička in optimizacija portfelja omogočila znižanje režijskih stroškov, npr. v smislu osebja in vseh stroškov, povezanih z osebjem, kot so stroški najema pisarniških prostorov. Po drugi strani pa pojasnjuje, da se bo z načrtom prestrukturiranja izvajalo več ukrepov za učinkovitost, vključno z daljnosežno standardizacijo struktur informacijske tehnologije, zmanjšanjem podvojenih organizacijskih struktur ter revidiranimi postopki načrtovanja, dispečiranja in kontrolnega stolpa, ter da bi morali taki ukrepi prispevati k znižanju stroškov in zagotoviti zmožnost ponujanja dobičkonosnih storitev po konkurenčni ceni. Ti ukrepi bodo skupaj pomenili zmanjšanje za več kot 400 ekvivalentov polnega delovnega časa v primerjavi z dejanskim številom takih delovnih mest julija 2023 (poleg ukrepov za kombinirani prevoz, ki so že opisani zgoraj).

(275) Nemčija nadalje poudarja, da se načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo razlikuje od preteklih prizadevanj za povečanje učinkovitosti in dobičkonosnosti družbe. Pri tem zlasti pojasnjuje, da načrt presega bolj postopne ukrepe za izboljšanje operativne učinkovitosti s temeljito spremembo proizvodnih procesov družbe DB Cargo ter njene organizacijske strukture in poslovne strategije.

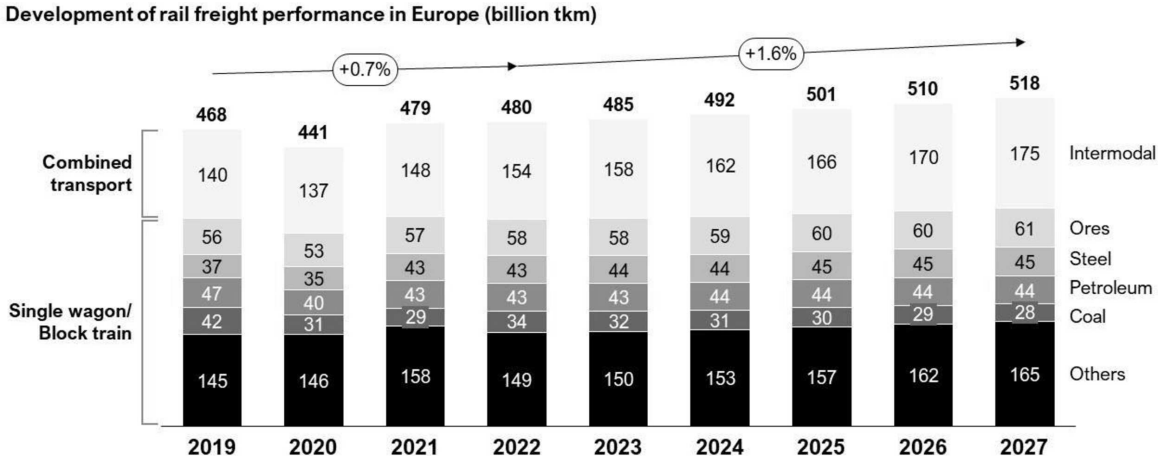
(276) Nemčija dodaja, da bi bili zunanji pogoji za uspešno izvajanje načrta prestrukturiranja ugodnejši kot v preteklosti, in sicer iz naslednjih razlogov.

(a) Poleg osnovne rasti ključnih panog naj bi rast trga železniškega tovornega prometa spodbujale tudi politična podpora (kot so sistemi trgovanja z emisijami) in naložbe v železniško infrastrukturo. Čeprav je modalni delež železniškega tovornega prometa v preteklosti stagniral, Nemčija trdi, da si nemška vlada in Evropska komisija zdaj močno prizadevata, da bi povečali njegov modalni delež, in da bo njuna bolj prednostna obravnava razogljičenja prometnega sektorja v okviru politik varstva podnebja, povzročila večje naložbe v infrastrukturo za železniški tovorni promet in neposredno finančno podporo za nadomestitev obstoječih strukturnih pomanjkljivosti omrežij za prevoz posameznih vagonskih pošiljk v primerjavi s prevozom s tovornjaki;

(b) poleg tega Nemčija meni, da se vzporedno z javnim sektorjem povečuje tudi povpraševanje zasebnega sektorja po ogljično nevtralnih načinih prevoza, zaradi česar bi morale biti obstoječe in prihodnje stranke bolj pripravljene, da plačajo za rešitve za železniški tovorni promet, kar bo po pričakovanjih Nemčije prispevalo h krepitvi železniškega prevoza, ki je na intermodalni ravni konkurenčen cestnemu prevozu;

(c) Nemčija tudi trdi, da se demografske razmere v družbi DB Cargo trenutno hitro spreminjajo in kot take podpirajo izvajanje načrta za prestrukturiranje, saj se zaposleni, ki so se v družbi zaposlili v okviru obsežnih programov zaposlovanja v 80. letih prejšnjega stoletja, zdaj začenjajo upokojevati, zaradi česar je letna stopnja prekinitev delovnega razmerja zaradi upokojitve več kot 3,5-odstotna – proces, ki bo trajal do konca leta 2020. Nemčija trdi, da ta proces podpira načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo, saj ne bo velike potrebe po odpuščanju zaradi presežnih delavcev.

(277) Zaradi zgoraj navedenega se pričakuje, da se bo trg železniškega tovornega prometa v prihodnjih letih ponovno povečal, in sicer za 1,6 % v obdobju 2022–2027, čeprav so zunanje okoliščine, kot so trgovinski spori in pandemija COVID-19, povzročile zmanjšanje gospodarske dejavnosti in s tem nekoliko manjše povpraševanje po železniškem tovornem prometu v nedavni preteklosti (podobno kot v drugih segmentih prevoza blaga).



Vir: pripombe Nemčije z dne 31. oktobra 2023, str. 2024, 58, podatki svetovalnega podjetja SCI/Verkehr.

(278) Nemčija pri obravnavi vsakega posameznega poslovnega segmenta posebej navaja naslednje ugotovitve glede rasti obsega:

(a) prevoz posameznih vagonskih pošiljk/prevoz z blok vlaki: Nemčija pojasnjuje, da se veliko različnih vrst blaga prevaža s posameznimi vagoni ali blok vlaki. Med najpomembnejšimi vrstami blaga so ruda, jeklo, nafta, premog, kemikalije, avtomobili, odpadki in potrošniško blago. Podobno kot v segmentu kombiniranega prevoza so makroekonomske motnje v zadnjih nekaj letih prizadele tudi prevoz z blok vlaki in prevoz posameznih vagonskih pošiljk, zaradi česar se je leta 2020 zmanjšal za 7 %, naslednje leto (2021: 8,6 %) pa hitro okreval;

(b) za obdobje 2022–2027 se pričakuje splošna zmerna rast obsega železniškega tovornega prometa z 0,8-odstotno letno stopnjo CAGR. Nemčija trdi, da je ta rast rezultat razvoja osnovnih panog. Povpraševanje po nekaterih surovinah (zlasti rudi in premogu) v Evropi ne narašča zaradi gospodarske preusmeritve na proizvodnjo polizdelkov ali težnje po obnovljivih virih energije. Zato se pričakuje, da bo povpraševanje po prevozu z blok vlaki in prevozu posameznih vagonskih pošiljk v teh panogah ostalo stabilno ali pa se bo zmanjšalo. Pričakuje se tudi, da bodo druge vrste proizvodov (npr. jeklo, kemikalije, avtomobili in potrošniško blago) ustvarile dodatno povpraševanje po prevozu z blok vlaki in prevozu posameznih vagonskih pošiljk. Močna rast se na primer pričakuje v avtomobilski industriji (8,6-odstotna stopnja CAGR v obdobju 2022–2027), saj okreva po preteklih izzivih, npr. motnjah v dobavni verigi. Hkrati se razvijajo novi trgi, ki naj bi zagotovili nadaljnje možnosti za rast železniškega tovornega prometa. Nemčija pojasnjuje, da so primeri teh poslovnih priložnosti železniške cevovodne rešitve za zeleni vodik, za katere so potrebne železniške povezave za premostitev vrzeli v obstoječih cevovodnih omrežjih, logistični koncepti za proizvodnjo avtomobilskih baterij ter razogljičenje jeklarske industrije v Evropi, ki bo privedlo do novih rešitev za krožno gospodarstvo, pri čemer bodo imele odpadne kovine v prihodnjih letih veliko večjo vlogo pri proizvodnji jekla. Zahtevane količine prevoza lahko zaradi tega razvoja povzročijo oživitev železniškega tovornega prometa;

(c) kombinirani prevoz: Nemčija navaja, da kombinirani prevoz predstavlja tretjino evropskega trga železniškega tovornega prometa in tudi spodbuja rast s stopnjami, ki so bile v preteklosti nad povprečjem in kažejo na močno okrevanje po pandemiji COVID-19, in sicer 8,6 % v letu 2021 in 3,2 % v letu 2022, kar pomeni 4,2-odstotno letno stopnjo CAGR v obdobju 2017–2022. Nemčija pojasnjuje, da naj bi rast v prihodnjih letih ostala visoka, z 2,6-odstotno stopnjo CAGR (2022–2027), predvsem zaradi rasti BDP. Poleg tega trdi, da bo imel kombinirani prevoz koristi zaradi vse večjih količin, zlasti končnih izdelkov, naraščajočega pomorskega prometa v ključnih evropskih pristaniščih, vse večje uporabe zabojnikov in novih tehnologij upravljanja za polpriklopnike. Hkrati postaja kombinirani prevoz dostopnejši zaradi naložb v infrastrukturo (zlasti terminale), ki omogočajo povečanje zmogljivosti v skladu z rastjo povpraševanja.

(279) Ob upoštevanju zgoraj navedenih pričakovanj glede rasti trga Nemčija trdi, da so predpostavke o rasti obsega družbe DB Cargo konservativne ter da se družba DB Cargo kratkoročno in srednjeročno ne zanaša na tržno usmerjeno rast prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Nemčija meni, da je načrtovanje družbe DB Cargo v segmentih prevoza z blok vlaki in kombiniranega prevoza pod stopnjo rasti trga.

(280) Nemčija nazadnje trdi, da je treba zgoraj navedene premisleke v zvezi z načrtom prestrukturiranja oceniti ne le glede na močno intermodalno konkurenco s cestnim prevozom, temveč tudi glede na zelo konkurenčen trg železniškega tovornega prometa z intramodalnega vidika. V zvezi s tem pojasnjuje, da imajo prevozniki, ki niso družba DB Cargo, skupaj 57-odstotni delež obsega železniškega tovornega prometa v Nemčiji (v tonskih kilometrih leta 2022), kar je velik delež v primerjavi z drugimi državami članicami v Evropi. Poleg tega navaja, da je delež družbe DB Cargo v obsegu železniškega tovornega prometa v Nemčiji kljub temu, da je družba prvotni prevoznik, drugi najmanjši delež katerega koli prvotnega prevoznika v njegovi matični državi med vsemi državami članicami, v katerih je družba DB Cargo dejavna. Nemčija nadalje navaja, da ima na primer družba LINEAS 57-odstotni delež v Belgiji, družba Groupe SNCF 67-odstotni delež v Franciji in družba CD Cargo 65-odstotni delež na Češkem. Hkrati se je delež družbe DB Cargo v obsegu železniškega tovornega prometa v Nemčiji od leta 2016 zmanjšal za 11 odstotnih točk.

4.1.4.2.3.1 Finančno stanje po osnovnem scenariju

(281) Nemčija na podlagi zgoraj navedenih predpostavk, uporabljenih za finančne napovedi iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo, pojasnjuje, da so v osnovnem scenariju iz načrta prestrukturiranja upoštevani številni dogodki v letu 2023 in na začetku leta 2024, kot so stavke strojevodij (med januarjem in aprilom 2024), zmanjšanje zveznih proračunov za programe podpore, negativni trend obsega (brez stavke in vključno z izgubo obsega prevoza zaradi prenosa cen) zaradi upočasnitve gospodarske rasti, inflacija in zvišanje plač osebja, večja cenovna konkurenca in zamude pri nekaterih ukrepih iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo. Nemčija navaja, da v navedenem okviru osnovni scenarij vključuje tudi protiukrepe (uvodna izjava 242), namenjene odpravi negativnih učinkov navedenih dogodkov, da bi družba DB Cargo v obdobju prestrukturiranja obnovila sposobnost preživetja.

(282) V preglednici 21 je prikazan količinsko opredeljen učinek osnovnega scenarija v obliki predvidenega izkaza poslovnega izida družbe DB Cargo v obdobju prestrukturiranja (od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2026).

Preglednica 21

Izkaz poslovnega izida po osnovnem scenariju družbe DB Cargo

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi poslovni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupna uspešnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stroški materiala	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odhodki za zaposlene	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi poslovni odhodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Medpodjetniške storitve	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čiste obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prihodki od naložb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi finančni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izredni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Davki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dobiček po obdavčitvi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prenos dobička in izgube	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 16.*

(283) Kot je razvidno iz preglednice 21, Nemčija pričakuje, da bo družba DB Cargo v letu 2024 še vedno poročala o izgubi v višini 348 milijonov EUR na ravni EBIT, medtem ko osnovni scenarij načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo od leta 2026 kaže pozitivne številke za EBIT, začenši z [...] milijoni EUR do konca obdobja prestrukturiranja (konec leta 2026), na splošno zaradi novih proizvodnih konceptov, ki omogočajo povečanje produktivnosti in znižanje stroškov dela kot odziv na izgube obsega.

(284) Čeprav naj bi bili neto prihodki do leta 2025 še vedno negativni (z [...] EUR), naj bi do konca obdobja prestrukturiranja postali pozitivni (z [...] EUR), nato pa naj bi se stalno povečevali.

(285) Kar zadeva metriko predvidene bilance stanja družbe DB Cargo, kot je razvidno iz preglednice 22, Nemčija pričakuje, da bo družba DB Cargo ohranila pozitiven položaj lastniškega kapitala v celotnem obdobju prestrukturiranja (od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2026) in po njem.

Preglednica 22

Bilanca stanja po osnovnem scenariju družbe DB Cargo

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Skupna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nekratkoročna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zemljišča, zgradbe in oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neopredmetena sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kratkoročna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zaloge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Terjatve do kupcev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Druge terjatve in sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančne terjatve	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Denar in denarni ustrezniki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lastniški kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezervacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančne obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveznosti do dobaviteljev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Druge obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 17.*

(286) Nemčija na podlagi predvidenih računovodskih izkazov družbe DB Cargo navaja, da se bodo po pričakovanjih glavna razmerja finančne uspešnosti družbe DB Cargo v obdobju prestrukturiranja razvijala, kot je povzeto v preglednici 23:

Preglednica 23

Osnovni scenarij načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo

Razmerja finančne uspešnosti v obdobju prestrukturiranja in po njem

(v milijonih EUR)

Ključni kazalniki uspešnosti	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Vloženi kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Položaj lastniškega kapitala (ob koncu leta)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dolžniške obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Denarna pozicija (ob koncu leta)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stopnja EBITDA (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stopnja EBIT (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Donosnost lastniškega kapitala (v %) (brez prenosa dobička in izgube) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (v %) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1 Donosnost lastniškega kapitala = dobiček po obdavčitvi/lastniški kapital
([2]) 2 ROCE (donos vloženega kapitala) = EBIT/vloženi kapital
Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 19.

(287) Kot je mogoče razbrati iz zgornje preglednice 23, Nemčija trdi, da bo osnovni scenarij načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo privedel do izboljšanja razmerij finančne uspešnosti družbe DB Cargo v obdobju prestrukturiranja in da se načrtuje, da bo donos vloženega kapitala družbe DB Cargo do konca obdobja prestrukturiranja presegla WACC družbe ([100]).

(288) V preglednici 24 so prikazani najnovejši podatki (tj. za leti 2021 in 2023) o dobičkonosnosti nekaterih konkurentov družbe DB Cargo v Evropski uniji. Ta primerjava vključuje tri različne skupine, ki jih je mogoče razlikovati glede na pokritost trga v zvezi s proizvodom in od katerih vsaka kaže drugačen profil dobičkonosnosti: (i) integratorji z dejavnostjo prevoza posameznih vagonskih pošiljk in brez nje, (ii) ponudniki vleke in (iii) integrirani prevozniki v kombiniranem prevozu.

(289) Po podatkih, ki jih je predložila Nemčija, je stopnja EBIT v skupini primerljivih subjektov, ki jo sestavljajo različni evropski prevozniki v železniškem tovornem prometu, v obdobju 2021–2023 v povprečju znašala 2 % (z mediano tudi 2 %). Na podlagi napovedi za leto 2025 se pričakuje, da bo stopnja EBIT družbe DB Cargo v višini [...] % nekoliko pod povprečjem panoge. Vendar družba DB Cargo pričakuje, da bo do konca obdobja preoblikovanja (konec decembra 2026) stopnjo EBIT zvišala na [...] %. Taka raven je primerljiva s podskupino integratorjev brez dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki je v povprečju dosegla 5-odstotno stopnjo EBIT.

([100]) Nemčija trdi, da tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC) družbe DB Cargo znaša [...] %. WACC je vsota zmnožka stroškov dolga in stroškov lastniškega kapitala z ustreznimi utežnimi faktorji. Stroški lastniškega kapitala v višini 20 % se izračunajo z uporabo modela ocenjevanja dolgoročnih sredstev za določanje cen kapitalskih sredstev ter so sestavljeni iz (i) netvegane obrestne mere v višini 2,5 % in (ii) premije tveganja za posamezno družbo, ki izhaja iz premije tržnega tveganja v višini [...] %, pomnožene z beta faktorjem ([...]). Stroški dolga naj bi na podlagi notranje bonitetne ocene „[...]“ znašali 4,5 %. Tehtanje temelji na pričakovani ravni dolga ob koncu poslovnega leta 2024 v višini [...] milijonov EUR in ravni lastniškega kapitala v višini [...] milijonov EUR, torej na 370-odstotnem razmerju med dolžniškim in lastniškim kapitalom. Nemčija na podlagi navedenih predpostavk trdi, da naj bi WACC družbe DB Cargo po napovedih znašal približno [...] %.

Preglednica 24

Ključni kazalniki skupine konkurentov za obdobje 2021–2023

Ime	Država	Poslovni segment	Prihodki 2023 (v milijonih EUR) (1)	Stopnja EBIT (v %) Ø 2021–2023
ČD Cargo	Češka	Integrator (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Avstrija	Integrator (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovaška	Integrator (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Poljska	Integrator (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Nemčija	Integrator (BT, CT)	250 (1)	4 %
Linea	Belgija	Integrator (SW, BT, CT)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Švedska	Integrator (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Francija	Integrator (SW, BT, CT)	730	– 3 %
RheinCargo	Nemčija	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Nemčija	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Nemčija	Nemčija	TOC	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Češka	Integrirani prevoznik v kombiniranem prevozu	621	16 %
PCC Intermodal	Poljska	Integrirani prevoznik v kombiniranem prevozu	136	6 %
boxXpress	Nemčija	Integrirani prevoznik v kombiniranem prevozu	129	2 %
Loconi	Poljska	Integrirani prevoznik v kombiniranem prevozu	49 (1)	5% (2)
Hupac	Švica	Integrirani prevoznik v kombiniranem prevozu	740	1 %
Naviland Cargo	Francija	Integrirani prevoznik v kombiniranem prevozu	167 (1)	6 %
Aritmetična sredina			***508***	***2 %***
Mediana			***426***	***2 %***
Aritmetična sredina - Integratorji brez dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk			***432***	***5 %***

Opomba: SW = prevoz posameznih vagonskih pošiljk; BT = prevoz z blok vlaki; CT = kombinirani prevoz; TOC = družba za upravljanje vlakov

(1) Najnovejši razpoložljivi podatki za leto 2022.

(2) Povprečna stopnje EBIT, ki se nanaša na obdobje 2021–2022 zaradi (1), glej zgoraj.

(3) Družba Metrans je del intermodalnega segmenta družbe HHLA in je leta 2023 predstavljala več kot 95 % prihodkov družbe HHLA v tem segmentu.

Vir: *pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 27.*

4.1.4.2.3.2 Finančno stanje po pesimističnem scenariju

(290) Nemčija pojasnjuje, da pesimistični scenarij iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo temelji na osnovnem scenariju, prilagojenem morebitnemu specifičnemu neugodnemu razvoju dogodkov.

(291) Takšen morebitni neugodni razvoj dogodkov je povzet v preglednici 25.

Preglednica 25

Tveganja, vključena v pesimistični scenarij družbe DB Cargo

	Tveganja, vključena v pesimistični scenarij iz leta 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
(1)	Neto tveganje zmanjšanja zveznih proračunov za programe podpore železniškemu tovornemu prometu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
(2)	Zmanjšanje sredstev sheme financiranja za prevoz posameznih vagonskih pošiljk	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
(3)	Višji stroški poslovanja zaradi odložitve uvedbe sistema TAF/TSI DB v družbi DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
(4)	Manjše povečanje obsega glede na prvotni načrt zaradi povečanega dostopa po tirih in pristojbin za ranžirne naprave za stranke ter zaradi dolgotrajne gospodarske šibkosti jeklarske industrije v številnih državah članicah (učinek na EBIT po odpravi samo spremenljivih stroškov, zlasti stroškov dostopa po tirih in stroškov energije)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Uresničena tveganja skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 53.

(292) Kot je razvidno iz preglednice 25, Nemčija meni, da bi moral pesimistični scenarij upoštevati tveganja, kot so nadaljnja zmanjšanja sredstev zveznih programov podpore in manjše povečanje obsega, kot je bilo predvideno v osnovnem scenariju, zaradi dolgotrajne gospodarske šibkosti jeklarske industrije v Nemčiji poleg tistih, ki so že vključena v osnovni scenarij.

(293) Nemčija navaja tudi, da so bili opredeljeni protiukrepi, ki bi se lahko izvedli v primeru uresničitve pesimističnega scenarija. Pričakuje se, da bodo taki protiukrepi (predvsem nadaljnja znižanja stroškov in zmanjšanja števila osebja ter postopki prodaje in povratnega zakupa lokomotiv) ublažili zgoraj navedena dodatna tveganja, vključena v pesimistični scenarij, kot je navedeno v naslednji preglednici.

Preglednica 26

Protiukrepi, vključeni v pesimistični scenarij družbe DB Cargo

	Protiukrepi, vključeni v pesimistični scenarij	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Osnovni scenarij EBIT za leto 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Uresničena tveganja skupaj	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
(1)	Operativni protiukrepi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Protiukrepi, vključeni v pesimistični scenarij	2025	2026	2027	2028	2029	2030
(2) Prodaja in povratni zakup lokomotiv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pesimistični scenarij EBIT za leto 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 55.

(294) Taki protiukrepi bi morali družbi DB Cargo omogočiti, da leta 2026 (z načrtovanim EBIT v višini [...] EUR) in pozneje postane dobičkonosna kljub negativnim stopnjam EBIT v višini [...] EUR leta 2025, kot je potrjeno v spodnjem predvidenem izkazu poslovnega izida družbe DB Cargo po pesimističnem scenariju:

Preglednica 27

Izkaz poslovnega izida po pesimističnem scenariju družbe DB Cargo

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi poslovni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupna uspešnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stroški materiala	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odhodki za zaposlene	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Drugi poslovni odhodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Medpodjetniške storitve	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Amortizacija	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stopnja EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čiste obresti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prihodki od naložb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Drugi finančni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izredni prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Davki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dobiček po obdavčitvi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Prenos dobička in izgube	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto prihodki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: pripombe Nemčije z dne 22. novembra 2024 (končni načrt prestrukturiranja), stran 49.

(295) Nemčija pričakuje, da bodo neto prihodki družbe DB Cargo po pesimističnem scenariju kljub temu, da bodo do leta 2025 ostali precej negativni (z [...] EUR), do konca obdobja prestrukturiranja pozitivni (z [...] EUR) in se nato stalno povečevali.

(296) Kar zadeva metriko predvidene bilance stanja družbe DB Cargo po pesimističnem scenariju, kot je razvidno iz preglednice 28, Nemčija pričakuje, da bo družba DB Cargo ohranila pozitiven položaj lastniškega kapitala v celotnem obdobju prestrukturiranja in po njem.

Preglednica 28

Bilanca stanja po pesimističnem scenariju družbe DB Cargo

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Skupna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nekratkoročna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zemljišča, zgradbe in oprema	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neopredmetena sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kratkoročna sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zaloge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v milijonih EUR)

	Dejansko 2021	Dejansko 2022	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Terjatve do kupcev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Druge terjatve in sredstva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančne terjatve	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Denar in denarni ustrezniki	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skupaj obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lastniški kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezervacije	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finančne obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Obveznosti do dobaviteljev	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Druge obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: *pripombe Nemčije z dne 31. oktobra 2024, strani 49 in 50.*

(297) Nemčija na podlagi zgoraj navedenih predvidenih računovodskih izkazov družbe DB Cargo navaja, da naj bi se glavna razmerja finančne uspešnosti družbe DB Cargo v obdobju prestrukturiranja razvijala, kot je povzeto v naslednji preglednici:

Preglednica 29

Pesimistični scenarij iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo

Razmerja finančne uspešnosti v obdobju prestrukturiranja

Ključni kazalniki uspešnosti (v milijonih EUR)	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Vloženi kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Položaj lastniškega kapitala (ob koncu leta)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dolžniške obveznosti	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Denarna pozicija (ob koncu leta)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stopnja EBITDA (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Ključni kazalniki uspešnosti (v milijonih EUR)	Dejansko 2023	Napoved 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Načrt 2027	Načrt 2028	Načrt 2029	Načrt 2030
Stopnja EBIT (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Donosnost lastniškega kapitala (v %) (brez prenosa dobička in izgube) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (donos vloženega kapitala) (v %) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1 Donosnost lastniškega kapitala = dobiček po obdavčitvi/lastniški kapital
([2]) 2 ROCE (donos vloženega kapitala) = EBIT/vloženi kapital
Vir: *pripombe Nemčije z dne 31. oktobra 2024, stran 50.*

(298) Kot je mogoče razbrati iz zgornje preglednice 29, Nemčija trdi, da bo osnovni scenarij načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo privedel do izboljšanja razmerij finančne uspešnosti družbe DB Cargo v obdobju prestrukturiranja in da se načrtuje, da bo donos vloženega kapitala družbe DB Cargo do konca obdobja prestrukturiranja presegla WACC družbe.

4.1.5 *Ukrepi, ki omejujejo izkrivljanje konkurence in trgovino*

(299) Nemčija je po številnih razpravah s Komisijo za ublažitev negativnih učinkov pomoči za prestrukturiranje na konkurenco in trgovino predlagala naslednje ukrepe, ki so bili dodani načrtu za preoblikovanje in so mu priloženi ter bi veljali do 31. decembra 2026:

4.1.5.1 Splošne zaveze glede trgovinske politike

(300) Nemčija se zavezuje, da bo v okviru možnosti, ki jih ima na podlagi prava gospodarskih družb, zagotovila, da bo družba DB Cargo med izvajanjem načrta preoblikovanja izvajalo preudarno, učinkovito in trajnostno trgovinsko politiko, da bi ponovno vzpostavila in ohranila dolgoročno sposobnost preživetja v skladu z določbami načrta preoblikovanja.

(301) Nemčija se tudi zavezuje, da bo zagotovila, da družba DB Cargo ne bo spodbujala dodelitve zadevne pomoči ali kakršne koli prednosti, ki izhaja iz nje.

4.1.5.1.1 Prepoved prevzema

(302) Nemčija v okviru svojih možnosti iz člena 65 BHO zagotavlja, da družba DB Cargo do konca obdobja prestrukturiranja ne bo prevzela nobenih delnic. To se smiselno uporablja za prevzem podjetij s prenosom sredstev.

(303) Ta prepoved prevzema ne zajema odprodaj in prestrukturiranja znotraj skupine.

(304) Družba DB Cargo lahko prevzame delnice družbe v izjemnih okoliščinah s predhodno odobritvijo Komisije, zlasti kadar je to potrebno za zagotovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo ali iz drugih pomembnih razlogov, kot so interesi državne varnosti, kot so nakupi, povezani s prevozi, ki jih opravi Bundeswehr. To ne posega v člen 346 PDEU.

4.1.5.1.2 Prodaja delnic

(305) Nemčija se zavezuje, da bo v okviru možnosti iz člena 65 BHO zagotovila, da bo družba DB Cargo spodaj opisane deleže prodala neodvisnemu kupcu [...]. Pojmi „prodaja“, „odprodaja“ in „odsvojitev“ ne zajemajo le prenosa delnic družbe, temveč tudi prenos sredstev družbe.

(a) odsvojitev deležev na naslednjem območju terminalov:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […];

(f) […];

(b) odprodaja znatnega manjšinskega deleža v kombiniranem pomorskem prevozu [...] (vključno z odprodajo [...] lokomotiv);

(c) odprodaja deležev v logističnih odvisnih družbah:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(306) Odprodaje se izvajajo nediskriminatorno v skladu z ekonomskimi načeli in tržnimi jamstvi prodajalcev („zagotovila in jamstva“).

(307) Odprodaje se bodo izvedle čim prej in najpozneje [...]. Prodaja se šteje za opravljeno na dan podpisa pravno zavezujoče kupoprodajne pogodbe (v nadaljnjem besedilu: prodajna pogodba). V primeru prodaje delov več kupcem je upoštevni datum datum sklenitve zadnje prodajne pogodbe.

(308) Vendar obveznost odsvojitve deležev v družbah velja le, če se izvede pod ekonomsko izvedljivimi pogoji in zato ne ogroža uspeha načrta prestrukturiranja. To pomeni, da:

(a) […];

(b) […];

(c) […].

(309) Nemčija v okviru postopka iz člena 65 BHO in kolikor je mogoče, zagotavlja, da družba DB Cargo začne postopek prodaje v zgodnji fazi, da se lahko upoštevajo ustrezni roki za prodajo.

(310) Zadevni prevzemnik mora:

(a) biti neodvisen od družb DB AG in DB Cargo;

(b) imeti finančna sredstva, strokovno znanje in spodbude, potrebne za konkurenčno vzdrževanje in razvoj prevzetega podjetja ali sredstev, in

(c) na podlagi informacij, ki so na voljo Komisiji, prevzem ne sme *prima facie* povzročati pomislekov glede konkurence, prav tako pa ne bi smelo obstajati tveganje zamude pri izvajanju zavez. Zlasti je treba razumno pričakovati, da bo kupec pridobil vsa potrebna regulativna soglasja za prevzem odprodanega podjetja.

(311) Komisija lahko v primeru nepričakovanih zamud na zahtevo odobri podaljšanje roka za prodajo. Nemčija bo zahtevek predložila pravočasno, vendar vsaj dva tedna pred iztekom prvotnega roka za izvedbo.

(312) Če se [...] izkaže, da zgoraj navedenih odprodaj ali njihovih delov ni mogoče izvesti do [...], lahko Nemčija in družba DB Cargo predlagata alternativne ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence primerljive velikosti in jih predložita Komisiji v odobritev.

(313) Do prenosa mora družba DB Cargo s skrbnostjo običajnega trgovca (*ordentlicher Kaufmann*) zagotavljati, da podjetje, ki bo odprodano, ohrani svojo gospodarsko sposobnost preživetja, možnost prodaje in konkurenčnost ter čim bolj zmanjša tveganje, da bi izgubilo konkurenčni potencial. Družba DB Cargo bo zlasti:

(a) ne storila ničesar, kar bi lahko znatno negativno vplivalo na vrednost, upravljanje ali konkurenčnost odprodanega podjetja ali spremenilo naravo in obseg delovanja podjetja, njegovo tehnično ali poslovno strategijo ali naložbeno politiko;

(b) na podlagi obstoječih poslovnih načrtov in ob njihovem ohranjanju dodelila zadostne vire za razvoj sredstev, ki bodo odsvojena, ali poskrbela za njihovo zagotovitev;

(c) sprejela vse razumne ukrepe in med drugim ustvarila ustrezne spodbude (običajne v panogi), da bo zagotovila, da zaposleni ne bodo zapustili odprodanega podjetja ali začeli izvajati navedenih ukrepov in spodbud ter da ne bodo zaposlili ali premestili osebja v preostala podjetja družbe DB Cargo.

4.1.5.2 Ukrepi za krepitev konkurence (nakup storitev)

(314) Nemčija se zavezuje, da bo zagotovila, da bo družba DB Cargo vse pogosteje kupovala domače storitve prevoza z blok vlaki na dolge razdalje od zunanjih tretjih oseb. Družba DB Cargo bo zato do konca obdobja prestrukturiranja povečala delež vlakovnih kilometrov, ki jih letno zagotavlja prek zunanjih ponudnikov v Nemčiji [...], in delež vlakovnih kilometrov pri prevozu z blok vlaki na dolge razdalje, ki jih zagotavlja v Nemčiji. Leta 2024 naj bi v celotni Nemčiji opravila 27,7 milijona vlakovnih kilometrov. Od tega naj bi z lastnimi proizvodnimi viri zagotovila 24,4 milijona vlakovnih kilometrov. Pričakuje se, da bodo zunanji prevozniki v železniškem prometu v imenu družbe DB Cargo (nakup storitev) zagotovili 3,3 milijona vlakovnih kilometrov.

(315) Cilj iz uvodne izjave 314 je odvisen od doseganja pričakovanega obsega vlakovnih kilometrov v segmentu prevoza z blok vlaki v skladu z osnovnim scenarijem iz načrta prestrukturiranja. V primeru negativnega poslovnega razvoja in posledičnega nedoseganja pričakovanega obsega vlakovnih kilometrov se cilj zmanjša na naslednji način: če je pričakovani obseg vlakovnih kilometrov manjši za [...] % (ali [...] %, glej uvodno izjavo 314) ali več, sklepanje pogodb s podizvajalci ni obvezno. V vmesnem območju se sorazmerno zmanjša odstotek, za katerega velja obveznost sklepanja pogodb s podizvajalci, npr. če se v koledarskem letu doseže le [...] % pričakovanih vlakovnih kilometrov, je treba vsaj [...] % oddati v zunanje izvajanje. Ta mehanizem zagotavlja, da se v primeru, če letni obseg vlakovnih kilometrov pri domačem prevozu na dolge razdalje v segmentu prevoza z blok vlaki družbe DB Cargo ni zadosten, prepreči povečanje števila prevozov brez tovora (*Leerlauf*) v obstoječi zmogljivosti vlakov in s tem nadaljnje zmanjševanje dobičkonosnosti.

(316) Ta nakup storitev se izvaja na način, ki je skladen s trgom, v skladu z naslednjimi osnovnimi načeli:

(a) izbira ponudnika storitev mora temeljiti na ekonomskih načelih na nediskriminatorni podlagi. Oddaja naročil ponudnikom storitev temelji na komercialnih merilih.

Ponudnik storitev mora zlasti izpolnjevati vse zahteve glede kakovosti, ki jih zahtevajo stranke družbe DB Cargo;

(b) družba DB Cargo namerava za večje pakete nakupa storitev povabiti ustrezne dobavitelje iz vse EU in si bo prizadevala pridobiti vsaj dve ponudbi v prvem krogu, če bo za predvideno podizvajanje obstajal več kot en ustrezen ponudnik. Za zagotovitev preglednosti bodo neuspešni ponudniki ustrezno obveščeni, zavrnitev njihove ponudbe pa bo ustrezno utemeljena. Obveznosti, opisane v prejšnjem stavku, veljajo samo za dobavitelje, ki so predložili ponudbo;

(c) ponudnik storitev mora biti že uveljavljen ali potencialno učinkovit, neodvisen konkurent s finančnimi sredstvi in dokazanimi izkušnjami, da lahko zagotavlja domače storitve prevoza z blok vlaki na dolge razdalje. Za sklenitev pogodbe veljajo običajne tržne zahteve, kar pomeni, da ima družba DB Cargo pravico zavrniti zahtevo iz razlogov, kot so pomanjkanje pristojnosti, pomanjkanje zanesljivosti, pomanjkanje finančnih sredstev ali pomisleki glede skladnosti;

(d) v primeru, da ponudnik storitev ne zagotavlja ali ne more več zagotavljati pogodbenih storitev, bo družba DB Cargo imenovala naslednika za preostanek obdobja v skladu s pogoji te obveznosti. Če tudi to ni mogoče, se lahko izpolnjevanje pogodbenih obveznosti za preostanek obdobja izvaja tudi s samooskrbo.

4.1.5.3 Zgornja meja obsega prevoza

(317) Družba DB Cargo do konca obdobja prestrukturiranja v železniškem tovornem prometu ne bo presegla obsega domačega prevoza iz leta 2023, izmerjenega v tonskih kilometrih. Leta 2022 je z lastno proizvodnjo v Nemčiji opravila 58,9 milijarde tonskih kilometrov. Leta 2023 se je obseg storitev zmanjšal na 51,2 milijarde tonskih kilometrov.

4.1.5.4 Prodaja lokomotiv

(318) Nemčija zagotavlja, da bo družba DB Cargo del svojih lokomotiv odprodala neodvisnemu kupcu pod naslednjimi pogoji:

(a) za zagotovitev izvajanja obveznosti nakupa storitev (glej oddelek 4.1.5.2) bo družba DB Cargo na zahtevo ponudnikov storitev odprodala [...] lokomotiv iz sektorja prevoza z blok vlaki. Če se cilj glede nakupa zmogljivosti zmanjša zaradi nedoseganja pričakovanega obsega vlakovnih kilometrov (glej uvodno izjavo 315), se število lokomotiv, ki bodo prodane, ustrezno prilagodi;

(b) v okviru zgornje meje obsega prevoza (glej uvodno izjavo 317) bo družba DB Cargo prodala [...] lokomotiv neodvisnim kupcem. Pri tem se predpostavlja, da obljubljeno zmanjšanje prometa v [...] poteka po načrtih;

(c) lokomotive je treba prodati do [...], vendar le, če jih je mogoče vsaj [...] pridobiti pod običajnimi tržnimi pogoji (določenimi na podlagi običajnih metod vrednotenja);

(d) če se v obdobju prestrukturiranja izkaže, da prodaja zgoraj navedenih lokomotiv v celoti ali delno ne bo mogoča do [...], lahko Nemčija in družba DB Cargo predlagata alternativne ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence primerljive velikosti ali vpliva ter jih predložita Komisiji v odobritev.

4.1.5.5 Splošne in končne določbe, ki se uporabljajo za zaveze

(319) Nemčija ne bo spremenila ključnih elementov načrta prestrukturiranja in sedanjih zavez brez predhodne odobritve Komisije.

(320) Nemčija je te zaveze dala samo Komisiji kot edinemu naslovniku in samo za namene tega postopka (SA.50952). Tretje osebe iz teh zavez ne morejo izpeljati nobenih pravic do določenega ravnanja Nemčije, družbe DB AG in/ali družbe DB Cargo.

(321) Nemčija v okviru svojih možnosti, ki izhajajo iz prava gospodarskih družb, zagotovi, da se načrt prestrukturiranja, vključno z vsemi zavezami v skladu z navedenim časovnim razporedom, v celoti izvede.

(322) Kadar za nekatere zaveze ni določen rok, jih je treba izvesti brez nepotrebnega odlašanja.

(323) Komisija lahko na ustrezno utemeljeno zahtevo Nemčije po potrebi odobri podaljšanje rokov, določenih v zavezah ali načrtu prestrukturiranja, ali v izjemnih okoliščinah opusti, spremeni ali nadomesti eno ali več obveznosti in pogojev iz navedenih zavez ali načrta prestrukturiranja. Če Nemčija zaprosi za podaljšanje roka, mora Komisiji predložiti ustrezno utemeljeno zahtevo najpozneje en mesec pred iztekom zadevnega roka.

4.1.5.6 Stanje napredka pri prodaji delnic in lokomotiv

(324) Kot je opisano v uvodni izjavi 305, točka (a), namerava skupina DB Cargo odsvojiti naslednje deleže v subjektih, dejavnih na območjih terminalov:

(a) […];

(b) […];

(c) […];

(d) […];

(e) […].

(325) Odprodaja deležev na območjih terminalov ali v [...] je trenutno v različnih fazah napredovanja, o katerih je Nemčija nazadnje poročala 21. novembra 2024, in sicer zlasti:

(a) […];

(b) v zvezi z odprodajo območja terminalov, zlasti:

(1) […];

(2) […];

(3) […];

(4) […];

(5) […];

(c) v zvezi z logističnimi odvisnimi družbami, zlasti:

(1) […];

(2) […];

(3) […] ([101]), […] ([102]);

(4) […].

(326) V skladu z informacijami, ki jih je predložila Nemčija, so se podjetja, ki jih zadeva prodaja deležev skupine DB Cargo v različnih državah članicah, v povprečju izkazala za dolgoročno sposobna preživetja. V preglednici 30 je prikazan dobiček, ki so ga zadevne družbe, večinoma s sedežem v Nemčiji, ustvarile v letih 2021, 2022 in 2023, v skupnem znesku najmanj [...] EUR pred obdavčitvijo.

Preglednica 30

Dobiček, ki so ga ustvarile posamezne družbe

(v milijonih EUR (zaokroženo))

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

([101]) […]
([102]) […]

(v milijonih EUR (zaokroženo))

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

([1]) […]
Vir: *pripombe Nemčije.*

(327) [...] lokomotiv, ki bodo odprodane (uvodna izjava 318), bo iz obstoječega voznega parka družbe DB Cargo in so po mnenju Nemčije sodobne, dragocene in vzdrževane v skladu z veljavnimi smernicami. Lokomotive bodo razvrščene v tri skupine: (i) standardne nacionalne električne lokomotive, (ii) visokozmogljive nacionalne električne lokomotive in (iii) sodobne interoperabilne električne lokomotive.

5. **OCENA UKREPOV**

(328) V tem oddelku je ocenjeno, ali preiskovani ukrepi vključujejo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU in, če jo, ali pomenijo novo pomoč. Ocenjeno je tudi, ali so zakoniti in ali se lahko štejejo za združljive z notranjim trgom.

5.1 **Obstoj državne pomoči**

(329) Člen 107(1) PDEU določa, da „[r]azen če Pogodbi ne določata drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(330) Da bi se ukrep za podjetje štel za pomoč v smislu te določbe, morajo biti torej izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (i) ukrep mora biti mogoče pripisati državi in financirati se mora z državnimi sredstvi; (ii) prejemniku mora dodeliti prednost; (iii) ta prednost mora biti selektivna ter (iv) ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in prizadene trgovino med državami članicami.

(331) V zvezi s trditvijo Nemčije, da se zadevni ukrepi nanašajo na notranje odnose v eni gospodarski enoti, ki jo vodi družba DB AG (glej uvodne izjave 102 do 104), je treba opozoriti, da lahko za namene prava o državni pomoči prenosi znotraj javne skupine pomenijo državno pomoč, če se na primer sredstva prenesejo z matične družbe na njeno odvisno družbo, tudi če z gospodarskega vidika sestavljajo eno podjetje ([103]). Dejstvo, da se nekateri preiskovani ukrepi nanašajo na notranje odnose v skupini, ki jo vodi družba DB AG, torej ne izključuje ocene teh ukrepov v skladu s členom 107(1) PDEU.

([103]) Glej Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 49, in navedeno sodno prakso. Glej tudi sodbo Splošnega sodišča z dne 25. junija 2015, SACE in SACE BT/Komisija, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Poleg tega je, kot je navedeno v uvodnih izjavah 10, 15 in 23 do 38, družba DB Cargo ustanovljena kot delniška družba (*Aktiengesellschaft*), s premoženjem, osebjem in sredstvi za opravljanje storitev prevoza blaga po železnici proti plačilu na geografskih trgih, na katerih posluje. Družba DB Cargo svoje dejavnosti upravlja samostojno v smislu, da o svoji poslovni, tržni in strateški politiki odloča neodvisno od dejavnosti družbe DB AG. Ima svoje stranke, ki so specifične za sektor železniškega tovornega prometa in se razlikujejo od kupcev storitev potniškega prometa. Poleg tega njene težave izvirajo iz njenih lastnih dejavnosti in so specifične za te dejavnosti (glej uvodno izjavo 449 in naslednje). V podobnem primeru je Komisija že menila, da je prevoznik v železniškem tovornem prometu, ki pripada večji železniški skupini, ločeno podjetje za namene uporabe smernic za reševanje in prestrukturiranje ([104]).

(333) Iz navedenega sledi, da je družba DB Cargo podjetje za namene uporabe člena 107(1) PDEU. Če se ugotovi, da preiskovani ukrepi družbi DB Cargo zagotavljajo gospodarsko prednost, dajejo prednost podjetju, ki je do njih upravičeno.

5.1.1 *Uporaba državnih sredstev*

(334) Državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU lahko pomenijo samo prednosti, ki se zagotovijo neposredno ali posredno iz državnih sredstev ([105]). Državna sredstva vključujejo vsa sredstva javnega sektorja ([106]), vključno s sredstvi subjektov znotraj države ([107]), in v nekaterih okoliščinah sredstva zasebnih organov. Sredstva javnih podjetij prav tako pomenijo državna sredstva v smislu člena 107(1) PDEU, ker lahko država usmerja uporabo teh sredstev ([108]) in tudi zato, ker se primanjkljaj ali dobiček javnega podjetja zmanjša ali poveča državna sredstva.

(335) Družba DB AG je v 100-odstotni lasti nemške države (uvodne izjave 11 do 13). Pred združitvijo z družbo DB AG je bila v 100-odstotni lasti družbe DB AG (uvodna izjava 14). Zato so sredstva družbe DB AG in so bila sredstva družbe DB ML državna sredstva, torej se ukrepi 1, 2 in 3 financirajo iz državnih sredstev. Ker se ukrep 4 financira iz sredstev javnega organa – sklada BEV – (uvodna izjava 77) in se torej financira tudi iz državnih sredstev.

(336) Komisija bo zato v naslednjih oddelkih ocenila, ali je mogoče preiskovane ukrepe pripisati državi in, če je tako, ali zagotavljajo selektivno prednost družbi DB Cargo. Če so ti pogoji izpolnjeni, bo Komisija ocenila, ali zadevni ukrepi lahko izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami.

5.1.2 *Pripisljivost državi*

(337) Da bi se ugotovilo, ali je ukrep, dodeljen prek javnih podjetij, mogoče pripisati državi, je treba ugotoviti, ali se lahko šteje, da so bili javni organi tako ali drugače vpleteni v sprejetje ukrepa. Državi se namreč lahko pripiše ukrep pomoči, ki ga je sprejelo javno podjetje, na podlagi sklenjenega kroga indicev, ki izvirajo iz okoliščin konkretnega primera in okvira, v katerem je bil ta ukrep sprejet ([109]).

([104]) Sklep Komisije C(2004) 3955 final z dne 2. marca 2005 v zadevi N 386/2004 – *France Aide à la restructuration à Fret SNCF* (UL C 172, 12.7.2005, str. 3), uvodne izjave 133 do 135 in 146.

([105]) Sodba Sodišča z dne 24. januarja 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, točki 25 in 26; sodba Splošnega sodišča z dne 12. decembra 1996, Air France/Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, točka 63.

([106]) Sodba Splošnega sodišča z dne 12. decembra 1996, Air France/Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, točka 56.

([107]) Sodba Sodišča z dne 14. oktobra 1987, Nemčija/Komisija, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, točka 17; sodba Splošnega sodišča z dne 6. marca 2002, Territorio Histórico de Álava in drugi/Komisija, združeni zadevi T-92/00 in 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, točka 57.

([108]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002, Francija/Komisija (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 38. Glej tudi sodbe Sodišča z dne 29. aprila 2004, Grčija/Komisija, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, točki 53 in 54, z dne 8. maja 2003, Italija in SIM 2 Multimedia SpA/Komisija, združeni zadevi C-328/99 in C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, točki 33 in 34, ter z dne 10. decembra 2020, Comune di Milano/Komisija, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, točki 31 in 34 ter navedena sodna praksa.

([109]) Sodba Sodišča z dne 2. marca 2021, Komisija/Italija in drugi, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, točki 59 in 60 ter navedena sodna praksa.

(338) V zvezi s tem ni mogoče zahtevati, da Komisija na podlagi podrobnega navodila dokaže, da so javni organi v konkretnem primeru spodbudili javno podjetje, naj sprejme zadevni ukrep pomoči. Upoštevan je vsakršen indic, ki kaže bodisi na vpletenost javnih organov ali na neverjetnost nevpletenosti pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju njegove razsežnosti, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje, bodisi na nevpletenost navedenih organov pri sprejetju navedenega ukrepa ([110]).

(339) Med dokazi, ki podpirajo ugotovitev, da je mogoče ukrep pripisati državi, so med drugim to, da zadevno javno podjetje izpodbijane odločitve ni moglo sprejeti brez upoštevanja zahtev ali navodil javnih organov, vključenost javnega podjetja v strukture javne uprave, vrsta dejavnosti podjetja in njihovo izvajanje na trgu v običajnih pogojih konkurence z zasebnimi udeleženci, pravni status podjetja ali intenzivnost nadzora javnih organov ([111]).

5.1.2.1 Nadomestilo letnih izgub družbe DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (v nadaljnjem besedilu: ukrep 1)

(340) Komisija ugotavlja, da je družba DB AG (in, pred njeno združitvijo v družbo DB AG, tudi družba DB ML) javno podjetje, ustanovljeno kot *Aktiengesellschaft* po zasebnem pravu. Upravni odbor v *Aktiengesellschaft* je neodvisen od nadzornega sveta in generalne skupščine ([112]). To pomeni, da nadzorni svet in generalna skupščina ne moreta dajati navodil upravnemu odboru. Vendar, kot je večkrat odločilo Sodišče, zgolj okoliščina, da je bilo javno podjetje ustanovljeno v obliki kapitalske družbe splošnega prava, glede na avtonomijo, ki mu jo lahko daje taka pravna oblika, ni dovolj za izključitev možnosti, da je ukrep pomoči, ki ga je sprejela taka družba, mogoče pripisati državi. Obstoj položaja nadzora in dejanske možnosti izvajanja prevladujočega vpliva, ki jih ta položaj daje v praksi, namreč preprečujejo vnaprejšnjo izključitev vsakršne pripisljivosti ukrepa, ki ga je sprejela taka družba, državi, in posledično tveganja nespoštovanja pravil Pogodbe v zvezi z državnimi pomočmi, ne glede na to, da je pravna oblika javnega podjetja upoštevna kot eden od kazalnikov, na podlagi katerega je mogoče v posameznem primeru ugotoviti, ali je vpletena država ([113]). V tem okviru ni mogoče izključiti, da bi lahko država s svojo prisotnostjo v nadzornem svetu, v katerem polovico članov imenuje delničar, posredno vplivala na odločitve upravnega odbora. V skladu z nemško zakonodajo o *Aktiengesellschaften* upravni odbor izvoli nadzorni svet, katerega članov ne zavezujejo navodila delničarjev. Vendar Komisija ugotavlja, da obstajajo znaki, da bi lahko nekatere člane nadzornega sveta zavezovala tudi dolžnost do države. To velja, kadar država kot delničarka imenuje poslance parlamenta ali predstavnike vlade (kot so državni sekretarji in direktorji z zadevnih ministrstev) v nadzorni svet. Ti člani nadzornega sveta imajo tudi dolžnost ali močno spodbudo, da delujejo v interesu vlade na področju prometne politike in proračunskih zadev v zvezi z družbo DB AG (uvodna izjava 96, točka (b)(2)).

(341) Ker je poleg tega družba DB AG v celoti v lasti države (uvodna izjava 11), lahko Zvezna republika Nemčija kot edina delničarka sama sprejema vse odločitve v generalni skupščini družbe DB AG in tako (izključno) vpliva na strateško usmeritev družbe DB AG. Poleg tega Komisija ugotavlja, da lahko Zvezna republika Nemčija kot 100-odstotna delničarka v generalni skupščini (izključno) vpliva na izvolitev nadzornega sveta družbe DB AG, ki nato izvoli upravni odbor družbe. Nemčija bi tako lahko posredno vplivala na upravljavske odločitve upravnega odbora družbe DB AG tudi v zvezi z odvisnimi družbami družbe DB AG, vključno z družbo DB Cargo, in, do leta 2016, družbo DB ML, čeprav izbrani člani nadzornega sveta niso predstavniki vlade v strogem pomenu besede.

([110]) Sodba Sodišča z dne 2. marca 2021, Komisija/Italija in drugi, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, točke 60 do 61 in navedena sodna praksa.
([111]) Sodba Sodišča z dne 2. marca 2021, Komisija/Italija in drugi, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, točka 62 in navedena sodna praksa.
([112]) Glej točko 76(1) *Aktiengesetz*.
([113]) Sodba Sodišča z dne 10. decembra 2020, Comune di Milano/Komisijq, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, točka 49 in navedena sodna praksa.

(342) Nadzorni svet družbe DB AG ni sestavljen iz večine predstavnikov vlade. Vendar šteje tri predstavnike vlake, ki jih neposredno imenujejo tri ministrstva, vključena v nadzor družbe (in sicer ministrstvo za promet, ministrstvo za gospodarske zadeve in ministrstvo za finance), ter dva poslanca zveznega parlamenta.

(343) Poleg tega je v skladu s členom 293(2) *Aktiengesetz* za sklenitev pogodbe o nadzoru in/ali prenosu dobička in izgube med dvema *Aktiengesellschaften* potrebna odobritev vsake generalne skupščine s tričetrtinsko večino. Nemčija trdi, da se je država v skladu s to določbo strinjala s sklenitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube med družbama DB AG in DB Cargo. V zvezi s tem je treba opozoriti, da čeprav pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 ni bila sklenjena neposredno med družbama DB AG in DB Cargo, temveč med družbama DB ML in DB Cargo, je bila ob sklenitvi navedene pogodbe o prenosu dobička in izgube med družbama DB AG in DB ML sklenjena pogodba o nadzoru ter prenosu dobička in izgube (glej uvodno izjavo 45). V zvezi s tem Nemčija potrjuje, da je do prenosa pogodbe o prenosu dobička in izgube leta 2016 z družbe DB ML na družbo DB AG obstajala veriga pogodb o prenosu dobička in izgube z različnimi ravnmi podholdinških družb, ki jih je obvladovala družba DB AG, pri čemer je bila družba DB Cargo končno prizadeta odvisna družba, družba DB AG pa končno prizadeta matična družba (uvodna izjava 47). Vpletenost državnih uslužbencev v sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube je tudi posledica uporabe določb člena 65(2) v povezavi s členom 65(3) BHO, v skladu s katerim se za sklenitev pogodb o nadzoru v družbah v državni lasti zahteva odobritev pristojnega ministra (uvodna izjava 107). Ker pogodba o prenosu dobička in izgube, ki jo je preučila Komisija, vsebuje element nadzora, se je moral pristojni minister strinjati s sklenitvijo navedene pogodbe.

(344) V zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube, sklenjeno leta 2012, Komisija ugotavlja, da je bilo njeno začetno obdobje trajanja najmanj pet let. Po začetnem petletnem obdobju trajanju se je ob koncu vsakega poslovnega leta samodejno podaljšala za eno dodatno leto, razen če se je ena od pogodbenic odločila za prekinitev, kar se je zgodilo leta 2024 (glej uvodno izjavo 51). Pogodba o prenosu dobička in izgube ni vključevala zgornje meje v zvezi z izgubami, ki bi jih lahko krila matična družba družbe DB Cargo. Pogodba o prenosu dobička in izgube med družbama DB ML in DB Cargo je zato lahko vplivala na proračun družbe DB AG zaradi pogodbe o prenosu dobička in izgube, sklenjene med družbama DB AG in DB ML. Po združitvi družb DB ML in DB AG je izpostavljenost družbe DB AG izgubam družbe DB Cargo postala neposredna.

(345) Komisija potrjuje predhodno ugotovitev iz sklepa o začetku postopka, da je odločitev o sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube mogoče pripisati nemški državi. Glede na učinek, ki bi ga taka neomejena pogodba lahko imela na proračun družbe DB AG v državni lasti, je treba odločitev o sklenitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 šteti za strateško za družbe DB AG, DB ML in DB Cargo. Strateški pomen preučene pogodbe o prenosu dobička in izgube potrjujejo tudi zahteve glede formalne odobritve, ki se uporabljajo za pogodbe o prenosu dobička in izgube, vključno z vidikom nadzora. Malo verjetno je, da nemška vlada ni vplivala na postopek odločanja družbe DB AG v zvezi s takimi strateškimi odločitvami ali da vlada ni vedela za odločitev, ki bi lahko za družbo DB AG pomenila zelo veliko finančno breme in pri njej ni sodelovala. Ta vpliv se izvaja zlasti prek nadzornega sveta in generalne skupščine ter z neposrednimi stiki med visokimi predstavniki vlade in vodstvom družbe DB AG.

(346) Nemško pravo gospodarskih družb zlasti zahteva, da delničarji pogodbenih strank odobrijo pogodbo o prenosu dobička in izgube. Obstoja pravno veljavne pogodbe o prenosu dobička in izgube med družbama DB AG in DB Cargo (ter med družbama DB AG in DB ML) torej ni mogoče pojasniti drugače kot z neposredno udeležbo predstavnika države, odgovornega za delež države v zadevnih družbah. Poleg tega je leta 2016 predstavnik države kot edini delničar družbe DB AG neposredno odobril združitev družb DB AG in DB ML, kot to zahteva nemško pravo gospodarskih družb. Zaradi združitve družb DB ML in DB AG so bile vse pravice in obveznosti, vključno s pogodbo o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 (med družbama DB ML in DB AG), prenesene z družbe DB ML na družbo DB AG, zaradi česar je bila izpostavljenost družbe DB AG dejanskim in prihodnjim izgubam družbe DB Cargo neposredna. Združitev je bila izvedena več mesecev pred iztekom petletnega obdobja pogodbe o prenosu dobička in izgube iz leta 2012, ki je bilo nato samodejno podaljšano za nedoločen čas z možnostjo preklica ob koncu posameznega leta s strani družbe DB AG ali DB Cargo.

(347) V skladu s sodno prakso je v nekaterih okoliščinah mogoče, da se izpolnjevanje štirih pogojev iz člena 107(1) PDEU presoja drugače kot takrat, ko dani ukrep začne veljati ([114]). V zvezi z ugotovitvami Komisije glede obstoja gospodarske prednosti (glej uvodne izjave 393 do 411) lahko vprašanje, ali je bila nemška država vključena v odločitve v zvezi s sklenitvijo in podaljšanjem pogodbe o prenosu dobička in izgube od leta 2012 ali šele pozneje, ostane odprto. Še pomembneje pa je, da je pogodba o prenosu dobička in izgube, ko so bili izpolnjeni vsi pogoji za obstoj državne pomoči v skladu s členom 107(1) PDEU, še vedno veljala na podlagi tega, kar Komisija šteje za izvajanje vpliva države.

(348) V zvezi s tem so se sčasoma začeli pojavljati dodatni pokazatelji pripisljivosti. Glede na to, da je bila Nemčija v celoti lastnica zadevnih družb, ni mogoče šteti, da ni bila pozorna na ponavljajoče se izgube, krite na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (glej preglednico 5, uvodna izjava 53), in njihov obseg, zlasti od leta 2019, ko so se letne izgube skoraj podvojile glede na izgube, zabeležene v letih 2015, 2016 in 2017, ter se leta 2020 povečale na 870 milijonov EUR. Glede na ponavljajoče se izgube, ki jih je bilo treba kriti na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, in njihov obseg, je malo verjetno, da nemška država ni bila vpletena v odločitve o podaljšanju navedene pogodbe. Nasprotno, verjetno je, da je nemška država izvajala prevladujoč vpliv na družbo DB AG, da bi zagotovila, da pogodba o prenosu dobička in izgube še naprej podpira družbo DB Cargo kljub vse večjim izgubam, ki jih je pogodba o prenosu dobička in izgube povzročala družbi DB AG. Čeprav so bila letna podaljšanja pogodbe o prenosu dobička in izgube izvedena s tihim soglasjem, so pomenila konkretne in vse pomembnejše odločitve za nadaljnjo podporo družbi DB Cargo kljub kopičenju izgub. Komisija meni, da ni verjetno, da bi vodstvo družbe DB AG lahko prekinilo navedeno podporo, zlasti glede na vse večji obseg izgub, zaradi katerega je bila pogodba o prenosu dobička in izgube še toliko pomembnejša za ohranitev finančne uspešnosti poslovanja družbe DB Cargo.

(349) Nevpletenost nemške države v dejansko odločitev o podaljšanju pogodbe o prenosu dobička in izgube je toliko manj verjetna glede na naravo dejavnosti družbe DB Cargo in njihov pomen za javne organe, pri čemer je treba upoštevati, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso narava dejavnosti upravičenca kazalnik pripisljivosti ([115]).

(350) Kljub liberalizaciji trga železniškega tovornega prometa leta 2007 je imela družba DB Cargo še naprej pomembno vlogo na tem trgu, zlasti v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk, kjer ima še vedno približno 90-odstotni delež (uvodna izjava 33). Kot priznava Nemčija (uvodna izjava 33), segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk že več let sistematično ustvarja izgubo in zato ni privlačen za nove udeležence brez subvencij (glej uvodno izjavo 466 in naslednje v zvezi s pomenom segmenta jeklenih vetrnih stolpov ter uvodne izjave 587 do 589 v zvezi z načrtovano javno podporo za navedeni sektor).

(351) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je dejavnost železniškega tovornega prometa strateškega pomena za prometno politiko zvezne vlade, saj prispeva k prehodu s cestnega na železniški prevoz in je pomembna za zagotavljanje zanesljivosti oskrbe s številnimi vrstami blaga, ki so bistvene za potrošnike in industrijo ([116]). V Nemčiji prevoz posameznih vagonskih pošiljk predstavlja približno četrtino storitev železniškega tovornega prometa. Je pomemben element logističnih verig po vsej državi in ima ključno vlogo pri povezovanju številnih pomembnih industrijskih območij. Poleg tega ima podporno funkcijo za druge oblike železniškega tovornega prometa, kot sta kombinirani prevoz in prevoz z blok vlaki, zato znatno prispeva h konkurenčnosti železniškega prevoza v primerjavi z drugimi načini prevoza, zaradi česar je tudi ključnega pomena za razogljičenje prometa in doseganje podnebnih ciljev. Zaradi teh premislekov je morala Nemčija od leta 2020 financirati sektorske sheme za sektor prevoza posameznih vagonskih pošiljk ([117]).

([114]) Sodbi Splošnega sodišča z dne 13. februarja 2012, Budapesti Erőmű Zrt/Komisija, T-80/06 in T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, točki 55 in 67, ter z dne 30. aprila 2014, Dunamenti Erőmű Zrt/Komisija, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, točka 66, ki je bila potrjena s sodbo Sodišča z dne 1. oktobra 2015, Electrabel SA in Dunamenti Erőmű Zrt/Komisija, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002, Francija/Komisija (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 56.

([116]) Glej Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr“, 23. junij 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?_blob=publicationFile (obiskano 15. novembra 2024).

([117]) Glej Sklep C(2020) 7533 final z dne 4. novembra 2020, točke 3 do 5 in Sklep C(2024) 3488 final z dne 21. maja 2024, točke 4 do 8.

(352) Kljub slabi finančni uspešnosti je sektor prevoza posameznih vagonskih pošiljk zato ključnega pomena za železniški tovorni promet v Nemčiji, pa tudi za nemško industrijo in ključen za prehod na druge oblike prevoza. Vloga družbe DB Cargo za nemško gospodarsko in okoljsko politiko kot enega glavnih dejavnikov razogljičenja prometa in industrijske privlačnosti države je dodaten pokazatelj pripisljivosti pogodbe o prenosu dobička in izgube, saj je malo verjetno, da nemška država ne bi podpirala financ družbe s pogodbo o prenosu dobička in izgube, zlasti od trenutka, ko bi izgube družbe DB Cargo – če jih matična družba ne bi krila – družbo spravile v težave in ogrozile nadaljevanje njenega poslovanja ([118]).

(353) V zvezi s tem Komisija tudi ugotavlja, da se strateški dokumenti družbe GD AB (študija družbe Oliver Wyman) nanašajo na „posebno odgovornost“ družbe DB Cargo kot družbe v državni lasti za več kot 17 000 zaposlenih v Nemčiji (leta 2018) (glej tudi uvodno izjavo 397).

(354) Komisija torej ugotavlja, da je ukrep 1, tj. kritje izgub družbe DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, tako v začetnem obdobju trajanja kot po tihem podaljšanju do njene prekinitve, kot je trenutno načrtovano za 31. december 2024, mogoče pripisati nemški državi.

5.1.2.2 Oblikovanje cen storitev znotraj skupine (v nadaljnjem besedilu: ukrep 2) in ugodni pogoji financiranja posojil, ki jih zagotavlja enota družbe DB AG za zakladništvo (v nadaljnjem besedilu: ukrep 3)

(355) Na podlagi proučitve argumentov in dokazov, ki so jih predložile Nemčija in zainteresirane strani, Komisija ne more potrditi svoje predhodne ugotovitve, da je ukrepa 2 in 3 mogoče pripisati državi.

(356) V nasprotju s trditvami pritožnika popolno lastništvo družbe DB Cargo s strani družbe DB AG in nenazadnje države ne zadošča za dokaz pripisljivosti ukrepov 2 in 3 nemški državi.

(357) Družbi DB AG in DB Cargo sta ustanovljeni kot *Aktiengesellschaften* po zasebnem pravu, kar pomeni, da je upravni odbor neodvisen od nadzornega sveta in generalne skupščine. V nasprotju s strateškimi odločitvami, kot je sklenitev pogodbe, kot je pogodba o prenosu dobička in izgube, gre pri sklenitvi pogodb o storitvah znotraj skupine ali zagotavljanju posojil znotraj skupine za transakcije v okviru običajnega vsakodnevnega poslovanja. Zelo malo verjetno je, da bi lahko država kot delničarka te transakcije pozorno spremljala in nanje vplivala prek svojih predstavnikov v nadzornem svetu, zlasti glede na omejeno dejansko zastopanost države v upravnih organih družb DB AG in DB Cargo.

(358) Poslovnik upravnega odbora družbe DB AG izrecno izključuje najemanje posojil znotraj skupine iz obsega zadeva, za katere je potrebna odločitev upravnega odbora družbe DB AG ali odobritev nadzornega sveta družbe DB AG (uvodne izjave 17, 20 in 22). Prav tako je v skladu s poslovnikom upravnega odbora družbe DB Cargo najemanje posojil za družbi DB AG in DB Finance B.V. izrecno izključeno s seznama ukrepov, za katere je potrebna odobritev upravnega odbora družbe DB AG (to je delničarke). Zgoraj navedeni poslovnik se nikakor ne nanaša na pogodbe o storitvah znotraj skupine, zato je določitev njihovih pogojev prepuščena nižji vodstveni ravni. Zato v nasprotju s podpisom pogodbe o prenosu dobička in izgube za podpis notranjih korporativnih ureditev za storitve znotraj skupine ali posojilnih pogodb, kot so tiste v okviru te preiskave, ni bila potrebna udeležba na ravni delničarjev, nadzornih svetov ali upravnih odborov zadevnih družb.

([118]) V zvezi s tem glej sodbo Splošnega sodišča z dne 13. septembra 2023, ITD in Fragtmænd/Komisija, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, točke 86 do 96 in 104 do 107.

(359) Morebitni finančni vpliv ukrepov 2 in 3 na proračun družbe DB AG, ki je po mnenju pritožnika dodaten pokazatelj pripisljivosti, je treba relativizirati. Prvič, Nemčija v zvezi s pogodbami o storitvah znotraj skupine upravičeno trdi, da je bilo več storitev opravljenih v interesu celotne skupine. Drugič, glede na trditve pritožnika je Komisija ocenila pomembnost posojil, ki sestavljajo ukrep 3, glede na ustreznejše kazalnike relativnega pomena za posojilodajalca in posojilojemalca, kot so skupne potrebe skupine po refinanciranju in promet družbe DB Cargo, ne glede na veliko večji znesek proračuna DB AG, na katerega se sklicuje pritožnik. Osem posojil v obdobju 2013–2019 je 31. decembra 2019 skupaj znašalo približno 2,1 milijarde EUR. Po drugi strani so obveznosti družbe DB Finance v letu 2019 znašale le 23,3 milijarde EUR, kar je devetkrat več za eno leto. Še pomembneje z vidika posojilojemalca pa je, da je skupni promet družbe DB Cargo v obdobju 2013–2019 znašal 23,8 milijarde EUR, kar je enajstkrat več od zneskov posojil, notranje zadolževanje v skupini DB pa ni priložnostno ali enkratno za zadevna posojila niti ni specifično za družbo DB Cargo med odvisnimi družbami družbe DB AG.

(360) V nasprotju s trditvami pritožnika finančni interes nemške države, da prejme dividende od skupine DB, prav tako ne pomeni, da je bila država vpletena v ukrepa 2 in 3. O vpletenosti delničarja v konkretno transakcijo, izvedeno v okviru običajnega poslovanja, ni mogoče sklepati iz splošnega interesa delničarja, da omeji izgube družbe z namenom prejetja dividende. Kot pravilno ugotavlja Nemčija, bi sprejetje splošnega finančnega interesa delničarja kot merila, ki je pomembno za pripisljivost, pomenilo, da bi bilo mogoče vsako odločitev, ki bi jo sprejeli organi družbe, pripisati državi, saj lahko vsaka odločitev vpliva na finančni interes delničarja.

(361) O pripisljivosti ukrepov 2 in 3 v nasprotju s trditvami pritožnika ni mogoče sklepati niti iz določb člena 65 BHO niti iz določb PCGK.

(362) Člen 65 BHO ([119]) določa pravila v zvezi s pridobitvijo delnic v zasebnih družbah s strani nemške zvezne države, kot so zahteva po predhodnem soglasju pristojnega ministra za transakcije, kot so prevzem ali prodaja delnic v zasebni družbi, transakcije, ki vključujejo spremembe nominalnega kapitala ali dejavnosti družbe, ali transakcije, ki vključujejo spremembo nadzora. Člen 65(1), točka 3, BHO določa, da je treba zvezni državi zagotoviti ustrezen vpliv v nadzornih svetih ali enakovrednem nadzornem organu. Člen 65(6) določa, da pristojno zvezno ministrstvo uporabi svoj vpliv za zagotovitev, da člani nadzornih organov družbe, ki so bili izbrani ali pooblaščeni na zahtevo zvezne države, pri svojih dejavnostih upoštevajo tudi posebne interese zvezne države. Določbe člena 65 BHO tako ustvarjajo splošne obveznosti in se uporabljajo le za nekatere strateške odločitve v zvezi z deleži države. Ne določajo nobenih pravil, ki bi zahtevala sodelovanje države pri sprejetju ali opredelitvi pogojev pogodb in posojil znotraj skupine.

(363) PCGK vsebuje navedbe v zvezi z odgovornim upravljanjem družb, v katerih ima nemška država več deležev, ki so neobvezne in splošne (opomba 47). Če med preiskavo ni predloženih nikakršnih navedb, kaj šele dokazov, da so bile navedbe iz PCGK zlorabljene ali da so postale zavezujoče za družbo DB Cargo ali DB AG v zvezi z ukrepoma 2 in 3 v preiskavi zaradi ukrepanja ali vpliva uslužbencev, služb ali javnih organov, to ne more biti pokazatelj pripisljivosti takih ukrepov 2 in 3.

(364) Komisija ugotavlja, da dokazi, zbrani med formalno preiskavo, ne podpirajo predhodnih navedb iz sklepa o začetku postopka niti ne dokazujejo pripisljivosti ukrepov 2 in 3 nemški državi za namene uporabe člena 107(1) PDEU.

(365) Glede na kumulativno naravo pogojev za obstoj državne pomoči v skladu s členom 107(1) PDEU Komisija ugotavlja, da ukrepa 2 in 3 ne pomenita državne pomoči v smislu navedene določbe.

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

5.1.2.3 Delno kritje plač javnih uslužbencev, zaposlenih pri družbi DB Cargo, s strani sklada BEV (ukrep 4)

(366) Kot je pojasnila Nemčija, se kritje socialnih prispevkov s strani sklada BEV nanaša na vse železniške uslužbence, dodeljene družbi DB AG, in ne le na osebje, dodeljeno družbi DB Cargo znotraj skupine DB AG.

(367) Sistem dodeljevanja je obvezen ([120]). Odločitev o subjektu, ki krije stroške v zvezi s posebnim statusom javnih uslužbencev, ki so dodeljeni osebju družbe DB AG, in druge značilnosti sistema dodeljevanja so določene z zakonskimi določbami (*Gesetz*), tj. DBGrG, in ne z avtonomnimi odločitvami sklada BEV, družbe DB AG ali družbe DB Cargo (uvodna izjava 78) ([121]). Ukrep 4 je torej mogoče pripisati državi.

5.1.3 *Selektivna prednost*

(368) Prednost v smislu člena 107(1) PDEU je vsaka gospodarska korist, ki je podjetje ne bi moglo pridobiti pod običajnimi tržnimi pogoji, tj. brez posredovanja države ([122]). Pomemben je le učinek ukrepa na podjetje, ne pa vzrok ali cilj posredovanja države ([123]). Prednost obstaja, kadar se finančni položaj podjetja izboljša zaradi posredovanja države, in sicer pod pogoji, ki so drugačni od običajnih tržnih pogojev. To se presoja tako, da se finančni položaj podjetja po ukrepu primerja z njegovim finančnim položajem, če ukrep ne bi bil sprejet ([124]). V zvezi s tem Komisija opozarja, da se izraz „posredovanje države“ ne nanaša le na pozitivne ukrepe države, ampak zajema tudi dejstvo, da organi v nekaterih okoliščinah ne sprejmejo ukrepov ([125]).

(369) Komisija bo obstoj selektivne prednosti ocenila samo za ukrepa, za katera je menila, da ju je mogoče pripisati državi, tj. ukrepa 1 in 4.

5.1.3.1 Nadomestilo letnih izgub družbe DB Cargo na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (ukrep 1)

(370) Komisija ugotavlja, da Nemčija trdi, da (i) se s sklenitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube spoštuje načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu; (ii) neprekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube in s tem nadaljnji letni prenosi izgub družbe DB Cargo na družbo DB AG ne pomenijo posredovanja države, saj ne pomenijo ukrepa, in torej niso „dejansko izvedeni ukrep“, ter (iii) da sta neprekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube in nadaljnji prenos izgub v vsakem primeru skladna z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu, saj družbi DB Cargo nista zagotovila nobene prednosti, zato ukrep ne pomeni državne pomoči (glej uvodne izjave 110 do 130).

(371) Komisija bo preučila, ali se načelo udeleženca v tržnem gospodarstvu uporablja za sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube ter njeno neprekinitev in posledični prenos izgub. Če Komisija ugotovi, da se preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ne uporablja, ga ne more uporabiti.

([120]) Člen 12(2) DBGrG določa, da se državni uslužbenci dodelijo („*sind (...)zugewiesen*“) družbi DB AG.
([121]) Sodba Sodišča z dne 19. decembra 2019, Arriva Italia in drugi, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, točka 34.
([122]) Sodba Sodišča z dne 11. julija 1996, SFEI in drugi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60; sodba Sodišča z dne 29. aprila 1999, Španija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.
([123]) Sodba Sodišča z dne 2. julija 1974, Italija/Komisija, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, točka 13;
([124]) Glej prejšnjo opombo.
([125]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 67, in navedena sodna praksa.

(372) Komisija opozarja, da je Sodišče menilo, da je uporaba merila zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu nazadnje odvisna od tega, ali je država kot gospodarski subjekt in ne kot javni organ podjetju zagotovila gospodarsko prednost ([126]). Poseganja države, katerih namen je izpolnitev obveznosti, ki jih ima kot javni organ, ni mogoče primerjati z obveznostmi zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ([127]).

(373) Komisija ne izpodbija uporabe načela zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu za pogodbo o prenosu dobička in izgube ter njeno neprekinitev in posledične prenose izgub na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube. V zvezi s tem ugotavlja, da je pogodba o prenosu dobička in izgube sama po sebi instrument, za katerega velja *Aktiengesetz* in ne javno pravo (glej opombo 15). Poleg tega so pogodbe o prenosu dobička in izgube instrumenti, ki jih lahko in za katere se zdi, da jih uporabljajo druge skupine družb, zlasti družbe, zastopane v nemškem delniškem indeksu (glej uvodno izjavo 111). Komisija ugotavlja, da Nemčija ne izpodbija neobstoja predhodne analize dobičkonosnosti pred sklenitvijo pogodbe o prenosu dobička in izgube (glej uvodno izjavo 121). Hkrati ugotavlja obstoj ekonomskih analiz v obliki letnih srednjeročnih načrtov, ki so podlaga za strateške odločitve družbe DB AG (glej uvodno izjavo 54). Nadaljnje prenašanje letnih izgub je treba obravnavati v okviru pogodbe o prenosu dobička in izgube: Komisija zato ugotavlja, da se načelo zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu uporablja za sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube ter njeno neprekinitev, zaradi česar se izgube družbe DB Cargo stalno prenašajo na družbo DB AG.

(374) Komisija ne najde pravne podlage za trditev Nemčije, da neprekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube ter s tem prenos izgub družbe DB Cargo ne pomeni dejansko izvedenega ukrepa (glej uvodno izjavo 114) in zato selektivne prednosti za prenose izgub ni mogoče oceniti. Nasprotno, nesprejetje, po možnosti postopnih, ukrepov za prekinitev vse bolj ekonomsko neugodnega pravnega razmerja je treba obravnavati kot izbiro, tudi če jo s tihim soglasjem izvaja bodisi vlagatelj v tržnem gospodarstvu bodisi javni organ ali javno podjetje. To velja zlasti v primeru, ko se je prvotno trajanje pogodbe izteklo in lahko vsaka stranka iz leta v leto sprejme tiho podaljšanje pogodbe za naslednje leto ali predloži obvestilo o prekinitvi. To so posebne odločitve, ki jih stranke pogodbe o prenosu dobička in izgube sprejmejo vsako leto. Pravna oblika navedenih odločitev, tj. dejstvo, da je bilo podaljšanje pogodbe o prenosu dobička in izgube zasnovano kot tiho, ne pa kot zahteva za formalno spremembo, ne more vplivati na navedeno oceno. Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da natančna oblika ukrepa ni upoštevna pri ugotavljanju, ali podjetju zagotavlja gospodarsko prednost. Pojem pomoči ne obsega le pozitivnih storitev, temveč tudi ukrepe, ki v različnih oblikah znižujejo stroške, ki običajno bremenijo proračun podjetja, in so zato, ne da bi bili subvencije v pravem pomenu besede, enake narave in imajo enake učinke ([128]). Prav tako je iz sodne prakse razvidno, da se neukrepanje lahko šteje za poseg, ki zagotavlja prednost v primerih, ko bi zasebni udeleženec v položaju, ki je čim bolj podoben položaju države, in ki deluje pod običajnimi tržnimi pogoji, ukrepal. Med takšne primere spadajo stalno popuščanje v zvezi z neplačilom dolga ([129]) ali uporabo javne lastnine brez plačila ustrezne najemnine ([130]). Komisija opozarja, da sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube pomeni uvedbo avtomatizma, ki bi moral nadomestiti potrebo po vsakoletnem odločanju, ali se izguba ali dobiček prenese na matično družbo. Vendar tak avtomatizem ne izključuje možnosti, da transakcije, tj. prenos izgube/dobička, postanejo neugodne za eno od pogodbenih strank, sicer klavzula o brezpogojni prekinitvi ne bi bila potrebna. Preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu bi dejansko ocenil, ali bi bila ohranitev pogodbe ugodna, in če ne bi bila, bi pogodbo, ki bi postala neugodna, prekinil. Zato Komisija meni, da je treba oceniti tudi ekonomsko utemeljitev prenosov izgub za obdobja, v katerih bi lahko katera koli stranka prekinila pogodbo o prenosu dobička in izgube.

([126]) V zvezi z naložbami glej sodbo z dne 5. junija 2012, Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točke 79–82 in 87.

([127]) Sodba Splošnega sodišča z dne 15. decembra 2009, EDF/Komisija, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, točka 228.

([128]) Glej npr. sodbo Sodišča z dne 3. aprila 2014, Francija/Komisija, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, točka 94 in navedena sodna praksa.

([129]) Glej npr. sodbo Splošnega sodišča z dne 13. septembra 2010, Grčija in drugi/Komisija, združene zadeve T-415/05, T-416/05 in T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, točke 377 do 393, in sodbo Sodišča z dne 12. oktobra 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, točki 19 in 20.

([130]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 7. septembra 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisija, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, točke 28, 49 in 65 (potrjeno s sodbo Sodišča z dne 26. septembra 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium proti Komisiji, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Glede na to, da se uporablja merilo zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu, bo Komisija zdaj ocenila, ali sklenitev pogodbe o prenosu dobička in izgube leta 2012 ter prenos izgub na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube družbi DB Cargo zagotavljata gospodarsko prednost, tj. ugodnost, ki je družba DB Cargo pod tržnimi pogoji ne bi mogla pridobiti. Ugotoviti mora torej, „ali bi bilo mogoče v podobnih okoliščinah spodbuditi zasebnega vlagatelja primerljive velikosti, ki deluje pod običajnimi pogoji tržnega gospodarstva, da bi izvedel zadevno naložbo“ ([131]). V zvezi s tem bo Komisija ustrezno upoštevala dejstvo, da je družba DB AG obstoječi delničar družbe DB Cargo in ne nov vlagatelj.

(376) Pri uporabi preskusa udeleženca v tržnem gospodarstvu so pomembne samo koristi in obveznosti, povezane z vlogo države kot gospodarskega subjekta. Države članice bi morale navedene koristi in obveznosti oceniti na podlagi informacij, ki so na voljo v času posredovanja (tj. na predhodni podlagi), in se pri tem opreti na ekonomske ocene, primerljive s tistimi, ki bi jih v podobnih okoliščinah izvedel razumen udeleženec v tržnem gospodarstvu. V tem primeru je Nemčija Komisiji posredovala precejšnjo količino ekonomskih in finančnih podatkov, ki se zbirajo in pregledujejo v rednih časovnih presledkih ter pojasnjujejo pričakovanja glede dobičkonosnosti, ki bi jih družba DB AG lahko preučila v obdobju uporabe pogodbe o prenosu dobička in izgube.

(377) Eden od pristopov za preverjanje skladnosti z načelom zasebnega udeleženca v tržnem gospodarstvu je zanašanje na splošno sprejete, standardne metodologije ocenjevanja. Taka metoda mora temeljiti na razpoložljivih objektivnih, preverljivih in zanesljivih podatkih, ki morajo biti dovolj podrobni in odražati gospodarske razmere v času, ko je bila sprejeta odločitev za transakcijo, ob upoštevanju ravni tveganja in prihodnjih pričakovanj. Splošno sprejeta standardna metodologija za oceno naložbene odločitve je ocena naložbe glede na njeno neto sedanjo vrednost.

(378) Komisija je za oceno vrednosti lastniškega kapitala družbe DB Cargo diskontirala neto dobiček, ki je približek prihodkov iz poslovanja po obrestih, ali EBT, če je na voljo, vključen v srednjeročne načrte, v petletnem obdobju, zajetem v zadevnem srednjeročnem načrtu (glej preglednico 5), pri čemer je kot diskontno stopnjo uporabila stroške lastniškega kapitala pred obdavčitvijo, navedene v letnih poročilih skupine DB za poslovni segment tovornega prometa in logistike. Komisija je za izračun končne vrednosti uporabila Gordon-Shapirov pristop rasti.

(379) V skladu z Gordon-Shapirovo metodo rasti je končna vrednost družbe neto sedanja vrednost dobička, ki ga bo družba trajno ustvarjala. Za izračun navedene neto sedanje vrednosti so potrebne naslednje predpostavke: (i) dobiček bo rasel po določeni stalni stopnji rasti („g“), kar se začne z dobičkom v zadnjem letu poslovnega načrta, (ii) diskontna stopnja pa je bodisi strošek lastniškega kapitala bodisi WACC, odvisno od vrste dobička, ki se nanaša na imetnike lastniškega kapitala ali širše na podjetje. Gordon-Shapirov model rasti pomeni, da višja kot je trajna stopnja rasti, večji je normalizirani prosti denarni tok in nižja kot je diskontna stopnja, višja bo končna vrednost. Komisija je uporabila stalno stopnjo rasti v višini 2,0 %, kot je navedeno v drugem poročilu E.CA (glej preglednico 9). Komisija uporablja enako stopnjo, kot je navedena v drugem poročilu E.CA, saj je ta stopnja konservativna predpostavka tudi glede na druge interne dokumente družbe DB Cargo, ki zagotavljajo nižjo stopnjo rasti (v zvezi s tem Komisija opozarja na preizkus oslabitve v srednjeročnem načrtu iz leta 2015, pri katerem je uporabljena stalna stopnja rasti v višini 1,0 %).

(380) Komisija bo skladnost pogodbe o prenosu dobička in izgube s trgom ocenila v različnih časovnih točkah. Časovne točke so: (i) leto 2012, ko je bila podpisana pogodba o prenosu dobička in izgube, (ii) leto 2016, ko se je končalo obdobje, v katerem pogodbe o prenosu dobička in izgube ni bilo mogoče prekiniti, in (iii) leto 2020, potem ko je družba DB Cargo že izvedla druge ukrepe za obravnavanje stalnega ustvarjanja izgube, tj. z naročilom študije prevoza posameznih vagonskih pošiljk, uvedbo programa „Starke Cargo“ in zamenjavo vodstvene ekipe (glej uvodni izjavi 61 in 66).

([131]) Sodba Sodišča z dne 21. marca 1990, Belgija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, točka 29; sodba Sodišča z dne 21. marca 1991, Italija/Komisija, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, točki 18 in 19; sodba Splošnega sodišča z dne 30. aprila 1998, Cityflyer Express/Komisija, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točka 51. Glej tudi Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 262, 19.7.2016, str. 1), točka 74.

(381) Kar zadeva podatkovno zbirko za izračun neto sedanje vrednosti, se Komisija opira na letne srednjeročne načrte, ki so na voljo v ustreznem trenutku. Glede na obseg in naravo informacij v srednjeročnih načrtih (glej uvodni izjavi 55 in 58) Komisija meni, da so bili srednjeročni načrti dovolj podrobni, da je družba DB AG lahko sprejela odločitve v zvezi s pogodbo o prenosu dobička in izgube. Kot je običajna praksa za podobne organizacije, so bili srednjeročni načrti pripravljeni predhodno na podlagi podatkov, ki so bili na voljo v ustreznem trenutku ter so bili pridobljeni iz notranjih zanesljivih virov podatkov skupine DB Group in zunanjih zanesljivih virov podatkov (glej uvodno izjavo 55).

5.1.3.1.1 Podpis pogodbe o prenosu dobička in izgube leta 2012

(382) Komisija je na podlagi metodologije, opisane v uvodnih izjavah 378 in 379, ocenila, da je vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo v smislu neto sedanje vrednosti znašala približno 2 763 milijonov EUR na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2011 (za obdobje 2012–2016) in približno 2 973 milijonov EUR na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2012 (za obdobje 2013–2017). Komisija ugotavlja, da vsak srednjeročni načrt vključuje ne le obdobje načrtovanja (na primer 2012–2016 v primeru srednjeročnega načrta iz leta 2011), ampak tudi oceno za leto, v katerem je bil načrt pripravljen, in dejanske rezultate za preteklo leto (v primeru srednjeročnega načrta iz leta 2011, ocene za leto 2011 in dejanske rezultate za leto 2010).

(383) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je družba DB Cargo, čeprav je v letih pred podpisom pogodbe o prenosu dobička in izgube leta 2012 ustvarjala izgubo, in sicer 148 milijonov EUR leta 2010 in 100 milijonov EUR leta 2011, vendar je glede na njeno letno poročilo iz leta 2011 med letoma 2006 in 2008 ustvarila več kot 500 milijonov EUR dobička (glej uvodno izjavo 117). Poleg tega je bil glede na letna poročila družbe dobiček ustvarjen in s tem prenesen tudi v letih od 2001 do 2004 ([132]). Kot je prikazano v preglednici 5, je bilo v obeh srednjeročnih načrtih družbe DB Cargo napovedano, da bo družba dosegla svoj cilj glede uspešnosti (v smislu stopnje EBIT) vsaj ob koncu obdobja načrtovanja.

(384) V zvezi s tem je morda obstajalo legitimno pričakovanje, da bo družba DB Cargo ustvarila dobiček, Komisija pa glede na pozitivno neto sedanjo vrednost donosov na podlagi srednjeročnih načrtov za zadevno obdobje ugotavlja, da podpis pogodbe o prenosu dobička in izgube leta 2012 družbi DB Cargo ni zagotovil gospodarske prednosti.

5.1.3.1.2 Obdobje do konca leta 2016

(385) Naslednja časovna točka, za katero je Komisija ocenila skladnost kritja izgube s trgom na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, je konec začetnega petletnega obdobja. Razlog za to je, da je bilo mogoče pogodbo o prenosu dobička in izgube v tem prvotnem obdobju prekiniti le iz pomembnih razlogov. Iztek tega prvotnega obdobja je prva časovna točka, ko je lahko katera koli stranka prekinila pogodbo o prenosu dobička in izgube. Komisija ugotavlja, da je v pogodbi izguba večine glasovalnih pravic v družbi DB Cargo določena kot pomemben razlog za prekinitev pogodbe (glej uvodno izjavo 48). Kot je opisala tudi Nemčija (glej uvodno izjavo 50), se to ni zgodilo, zato v začetnem petletnem obdobju ta razlog ni bil uporabljen. Poleg tega Komisija ugotavlja, da v skladu s členom 297 AktG obstaja pomemben razlog, zlasti če druga pogodbena stranka verjetno ne bo mogla izpolniti svojih obveznosti iz pogodbe ([133]). Pogodba o prenosu dobička in izgube določa, da mora družba DB Cargo prenesti dobiček, družba DB ML (in pozneje družba DB AG) pa mora prevzeti izgubo. Ker je bila izguba prenesena, sta obe stranki izpolnili svoje obveznosti.

(386) Poleg tega je Komisija seznanjena z informacijami, ki jih je Nemčija predložila v zvezi s smernicami o davku od dohodkov pravnih oseb. Čeprav v odstavku 6 R14.5 smernic o davku od dohodkov pravnih oseb ni obravnavano vprašanje, ali bi bile stalne izgube pomemben razlog za prekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube v začetnem petletnem obdobju, Komisija na podlagi odstavka 5, točka 4, R14.5 razume, da dejstvo, da odvisna družba stalno ustvarja izgube, ni razlog, ki bi oviral izvajanje pogodbe o prenosu dobička in izgube ([134]). Zato Komisija razume, da tudi v zvezi s tem ni bilo nobenega pomembnega razloga za prekinitev pogodbe. Po njenem razumevanju torej ni bilo pomembnih razlogov, ki bi upravičevali predčasno prekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube.

([132]) Vir: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (zadnji dostop 15. novembra 2024).

([133]) Izvirno besedilo: „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]) Izvirno besedilo: „Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. [...] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet“.

(387) Poleg tega, tudi če bi ena od strank lahko prekinila pogodbo iz pomembnih razlogov, je vprašljivo, ali bi udeleženec v tržnem gospodarstvu pogodbo o prenosu dobička in izgube prekinil v začetnem obdobju njenega trajanja. Poleg tveganja, da bi bila taka prekinitev nezakonita, bi prekinitev pogodbe o prenosu dobička in izgube pomenila, da bi se obvladujoča matična družba odpovedala nekaterim prednostim pogodbe, tj. davčnim ugodnostim, ki jih zagotavlja davčna skupina, in neposrednemu nadzoru nad upravljanjem odvisne družbe, v zameno za negotove prednosti izogibanja prenosu morebitnih izgub v prihodnosti. Vprašljivo je, ali bi matična družba to storila kmalu po podpisu pogodbe. To velja še toliko bolj, ker so v začetnem obdobju vsi srednjeročni načrti in s tem podlaga za strateške odločitve kazali pozitivno vrednost za družbo DB Cargo (glej uvodno izjavo 391).

(388) Komisija je na podlagi metodologije, opisane v uvodnih izjavah 378 in 379, ocenila, da je vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo v smislu neto sedanje vrednosti na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2015 (za obdobje 2016–2020) znašala približno 1 000 milijonov EUR, na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2016 (za obdobje 2017–2021) pa približno 2 185 milijonov EUR.

(389) Tako kot v srednjeročnih načrtih iz let 2011 in 2012 naj bi družba DB Cargo tudi v zadnjem letu obdobja načrtovanja dosegla vsaj ciljno stopnjo EBIT. Poleg tega se je pričakovalo, da donos vloženega kapitala, ob upoštevanju opozorila, da je v srednjeročnem načrtu iz leta 2016 navedena samo za skupino DB Cargo, ne bo bistveno nižja od ciljne in da se bo v obdobju načrtovanja pozitivno razvijala.

(390) Čeprav Komisija ugotavlja, da je bila družba DB Cargo, kot je razvidno iz preglednice 4, v začetnem petletnem obdobju manj uspešna v primerjavi s prejšnjo napovedjo, saj je ustvarjala zgolj izgube, nima na voljo dokazov, da so bile temeljne predpostavke iz srednjeročnih načrtov iz leta 2015 ali 2016 očitno napačne. Poleg tega so bili s srednjeročnim načrtom iz leta 2015 uvedeni ukrepi za reformo družbe DB Cargo v okviru programa „Zukunft Bahn“.

(391) Čeprav Komisija ocenjuje skladnost s trgom v strateških časovnih točkah, tj. (i) ob podpisu pogodbe o prenosu dobička in izgube, (ii) ob koncu začetnega petletnega obdobja trajanja pogodbe o prenosu dobička in izgube ter (iii) po študiji prevoza posameznih vagonskih pošiljk, zamenjavi uprave družbe DB Cargo in uvedbi programa „Starke Cargo“, je ocenila tudi vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo na podlagi srednjeročnih načrtov za druga leta. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da bi na podlagi srednjeročnih načrtov iz let 2013 in 2014 neto sedanja vrednost znašala 2 075 milijonov EUR oziroma 5 555 milijonov EUR.

(392) Komisija torej ugotavlja, da kritje izgub na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube z učinkom od konca leta 2016, tj. ob izteku začetnega obdobja njene veljavnosti, družbi DB Cargo ni zagotovilo gospodarske prednosti.

5.1.3.1.3 Obdobje od leta 2020

(393) Komisija je tudi ocenila, ali je družba DB AG ravnala tako, kot bi ravnal udeleženec v tržnem gospodarstvu, ko je krila izgube, potem ko je že izvedla druge ukrepe za obravnavanje nenehnega ustvarjanja izgub družbe DB Cargo, tj. z naročilom študije prevoza posameznih vagonskih pošiljk, uvedbo programa „Starke Cargo“ in zamenjavo vodstvene ekipe (glej uvodni izjavi 61 in 66). Zato je skladnost s trgom ocenila na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2020.

(394) Komisija je vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo ocenila v skladu z metodologijo, opisano v uvodnih izjavah 378 in 379, ter na podlagi podatkov iz srednjeročnih načrtov iz let 2020 in 2021. V zvezi s tem ugotavlja, da je neto sedanja vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo, ki izhaja iz srednjeročnega načrta iz leta 2020 in je izračunana v skladu z metodologijo, ki jo je uporabila, negativna in znaša približno −441 milijonov EUR. Vendar se pri tem ne upošteva morebitna davčna ugodnost (glej uvodno izjavo 43). Komisija je s konservativnim pristopom za oceno davčnega ščita z uporabo davčne stopnje v višini 30,5 % ([135]), navedene v letnih poročilih skupine DB za leti 2020 in 2021 ([136]), ocenila, da bi vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo v smislu neto sedanje vrednosti na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2020 (za obdobje 2021–2025) znašala približno −259 milijonov EUR ([137]). To pomeni, da bi vlagatelj utrpel izgube pri naložbi v družbo na podlagi poslovnih napovedi, vključenih v srednjeročne načrte. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je pandemija COVID-19 dodatno povečala obseg izgub družbe DB Cargo. Vendar škoda zaradi pandemije COVID-19 ni edini vir izgub in Komisija razume, da srednjeročni načrt iz leta 2020 že vključuje protiukrepe, ki bi nadomestili približno dve tretjini škode.

(395) Komisija opozarja, da je družba DB AG glede na vse večje izgube, kot je opisano v uvodni izjavi 66 (glej preglednico 4), leta 2020 vzpostavila novo vodstvo družbe DB Cargo in uvedla program za obnovo sposobnosti preživetja, ki je bil vključen že v srednjeročni načrt iz leta 2019 („Starke Schiene“ oziroma v zvezi z družbo DB Cargo: „Starke Cargo“). To pomeni, da je delničar družbe DB Cargo že sprejel različne ukrepe (in to ne prvič, saj so bili pred tem uvedeni drugi programi, na primer „Zukunft Bahn“), da bi spremenil položaj družbe DB Cargo, čeprav neuspešno. Tako bi lahko matična družba pričakovala izboljšanje finančnega položaja družbe DB Cargo ali, ob upoštevanju negativnega vpliva pandemije COVID-19, vsaj ne očitnega poslabšanja obstoječega stanja. Vendar se je vrednost družbe DB Cargo kljub vsem prejšnjim ukrepom poslabšala in v srednjeročnem načrtu iz leta 2020 postala negativna. Iz srednjeročnega načrta iz leta 2020 je tudi razvidno, da program „Starke Cargo“, ki je bil strategija, temelječa na rasti obsega, ni bil več dosegljiv, saj so količine, napovedane v srednjeročnem načrtu iz leta 2020, v celotnem obdobju načrtovanja ostale nižje od količin, napovedanih v srednjeročnem načrtu iz leta 2019, s katerim je bil uveden program „Starke Cargo“.

(396) Komisija ugotavlja, da srednjeročni načrti družbe DB Cargo, pripravljeni od leta 2015, vključujejo opredelitev dodatnih tveganj in priložnosti z verjetnostjo uresničitve nad 40 %; ti niso vključeni v osnovni scenarij, vendar so kljub temu opredeljeni glede na verjetnost njihovega pojava. Srednjeročni načrt iz leta 2020 ni vključeval takih dodatnih priložnosti. Vendar so bila v njem opredeljena dodatna tveganja (glej uvodno izjavo 58). Ta tveganja so bila pomembna, saj bi pomenila kumulativni negativni učinek na EBIT skupine DB Cargo v obdobju načrtovanja v višini −417 milijonov EUR (glej sliko 3), kar pomeni, da bi se v primeru uresničitve navedenih ugotovljenih tveganj negativni EBIT, napovedan za to obdobje, povečal za približno 65 %. To pomeni, da je bilo razumno domnevati, da bi bila kakršna koli odstopanja od načrta negativna in ne pozitivna. Zato obstaja tveganje, da bo družba DB Cargo ponovno dosegla slabše rezultate, čeprav je bil že napovedan negativen donos za delničarja. Skrben delničar bi upošteval tudi to tveganje slabše uspešnosti.

(397) Poleg tega je bila leta 2019 naročena študija, da bi se našle rešitve za odpravo pomanjkljivosti segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki ni ustvarjal le strukturne izgube, ampak je dejansko največ prispeval k letnim izgubam družbe DB Cargo (glej preglednico 6), (glej uvodno izjavo 61). Navedena študija je bila datirana oktobra 2019 in v omejenem obsegu spremenjena januarja 2020. Zato je bila na voljo kot podlaga za odločitve, ki jih je bilo treba sprejeti za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Komisija v zvezi z ugotovitvami študije

([135]) Komisija za diskontiranje davčne ugodnosti uporablja WACC skupine DB pred obdavčitvijo, kot je navedeno v letnih poročilih za leto srednjeročnega načrta. To je konservativna predpostavka, saj so stroški lastniškega kapitala skupine DB nižji od stroškov lastniškega kapitala njenega poslovnega segmenta tovornega prometa in logistike.

([136]) V zvezi s tem Komisija opozarja, da je v drugem poročilu E.CA za izgube uporabljena 15-odstotna davčna stopnja, saj se predpostavlja, da se 50 % lahko prizna kot prenos izgube po 30-odstotni davčni stopnji, 12 % pa za pozitivne rezultate zaradi prenosa izgube (glej uvodno izjavo 126).

([137]) Komisija tudi ugotavlja, da negativna neto sedanja vrednost ni omejena na srednjeročni načrt iz leta 2020, temveč bi bila negativna tudi na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2021 (za obdobje 2022–2026) in bi znašala približno −166 milijonov EUR.

prevoza posameznih vagonskih pošiljk ugotavlja, da so se štiri od šestih meril, uporabljenih za oceno morebitnih strateških možnosti, nanašala na merila javne politike ([138]). Komisija meni, da zasebni delničar ne bi upošteval niti koristi za nacionalno gospodarstvo niti ekoloških koristi kot odločilnih meril za svojo analizo. Podobno posebna odgovornost za ohranitev osebja družbe DB Cargo kot družbe v državni lasti ni dejavnik, ki bi bil pomemben za zasebnega delničarja. Poleg tega se zdi, da je vpliv, ki bi ga imela izbrana možnost na (domači in evropski) železniški sistem, pomembnejši tudi za državo, saj se nanaša na infrastrukturo, pa tudi na modalni delež (pozitivno ocenjuje na primer prehod na železniški prevoz). Kljub temu se zdi, da vključuje tudi nekatere vidike, ki so pomembni za zasebnega delničarja, kot je vpliv na druge segmente, tj. prevoz z blok vlaki in kombinirani prevoz. Zasebni vlagatelj bi upošteval le dve merili, tj. strateški položaj družbe DB Cargo in finančni položaj družbe DB Cargo (glej uvodno izjavo 64). Od navedenih meril je pomembnejši vpliv na finančni položaj družbe DB Cargo, saj je to navsezadnje podlaga za ustvarjanje vrednosti za delničarja. V zvezi s tem, kot je prikazano na sliki 4, bi bilo zmanjšanje poslovnega segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk možnost z najbolj pozitivnim učinkom na finance družbe DB Cargo.

(398) Vendar pa je bila izbrana drugačna strategija. To je bila strategija, ki je sicer že vključevala prihodke iz državne podpore za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk (glej uvodno izjavo 68), vendar bi ta segment na operativni ravni (tj. EBIT) še vedno ustvarjal stalno izgubo, kot je prikazano na sliki 5 (v srednjeročnem načrtu iz leta 2021 je bila ta številka spremenjena tako, da bi segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk leta 2026 začel ustvarjati pozitiven EBIT, vendar na podlagi znatne in stalne finančne državne podpore, glej sliko 7).

(399) Komisija razume, da se trdi, da je ta odločitev deloma temeljila na tem, da se niso prekinile omrežne povezave (glej uvodno izjavo 66), da bi se preprečile negativne posledice za omrežje (in s tem višji stroški), kar se zdi upravičena skrb. Komisija tudi ugotavlja, da so v sedanjem načrtu prestrukturiranja, čeprav je sledil dogodkom leta 2021, predvidene prav spremembe proizvodnega sistema, s katerimi se po potrebi prekinjajo medsebojne povezave med poslovnimi segmenti (glej uvodno izjavo 262), kar bi lahko zbujalo dvome o razumnosti tega, da odločitev za prednostni scenarij ni bila sprejeta prej.

(400) Poleg tega se zdi, da načrt ne vključuje le pomoči, ki izhaja iz sheme in se nanaša na podporo vlakovni kompoziciji (*Anlagenpreisförderung*), temveč tudi dodatno pomoč za dejavnost prevoza posameznih vagonskih pošiljk, saj znesek v višini 246 milijonov EUR na sliki 6 presega celoten proračun navedene sheme v višini 200 milijonov EUR (glej uvodno izjavo 67). Dodatna pomoč je bila dodeljena šele leta 2024 (glej opombo 74), zato je razumnost vključitve takih tokov prihodkov v načrtovanje zelo vprašljiva.

(401) Komisija je neto sedanjo vrednost ocenila tudi na podlagi srednjeročnih načrtov med koncem začetnega obdobja trajanja pogodbe o prenosu dobička in izgube ter letom 2020, tj. srednjeročnih načrtov za obdobje 2017–2019. Komisija ugotavlja, da bi bila neto sedanja vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo na podlagi srednjeročnih načrtov iz let 2017 in 2018 pozitivna, saj bi leta 2017 znašala približno 1 888 milijonov EUR, leta 2018 pa približno 1 883 milijonov EUR. Vendar neto sedanja vrednost, ki temelji na srednjeročnem načrtu iz leta 2019, ni dokončna. Na podlagi metodologije, opisane v uvodnih izjavah 378 in 379, bi bila neto sedanja vrednost negativna in bi znašala približno −108 milijonov EUR. Vendar, kot je opisano v uvodni izjavi 407, bi bil lastniški kapital družbe DB Cargo kot neto sedanja vrednost na podlagi nekoliko drugačne metodologije rahlo pozitiven in bi znašal približno 34 milijonov EUR. Zato ocena na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2019 ni zanesljiva, kar pomeni, tako da Komisija ne more potrditi, da bi razumni zasebni delničar že glede na navedeni srednjeročni načrt prekinil pogodbo o prenosu dobička in izgube. Vendar navedeni srednjeročni načrt že kaže negativen trend.

(402) Na podlagi zgoraj navedenih razlogov in glede na vse večje izgube družbe DB Cargo ter dejstvo, da so bili že uvedeni drugi ukrepi, kot je sprememba upravljanja in poslovne strategije, bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu prekinil pogodbo o prenosu dobička in izgube, da bi odpravil negativni učinek prenesenih izgub na matično družbo, in družbo s tem pripravil do tega, da bi začela iskati različne vire financiranja ([139]).

([138]) In sicer merila, oštevilčena z 1, 2, 5 in 6, tj.: (1) koristi za nacionalno gospodarstvo (vpliv na Nemčijo kot industrijsko lokacijo), (2) ekološke koristi (vpliv na trajnostnost tovornega prometa v Nemčiji), (5) vpliv na osebje podjetja DB Cargo ob upoštevanju „posebne odgovornosti“ za zaposlene v družbi v državni lasti ter (6) vpliv na domači in evropski železniški sistem.

([139]) Nemčija trdi, da ima nadzorni element pogodbe o prenosu dobička in izgube disciplinski učinek (glej uvodno izjavo 113), vendar Komisija dvomi o učinkovitosti navedenih elementov glede na to, da družba DB Cargo stalno ne izpolnjuje ciljev glede uspešnosti in ima stalne letne izgube (glej preglednico 4).

(403) Glede na trimesečni odpovedni rok pred koncem poslovnega leta (glej uvodno izjavo 51) ter čas priprave srednjeročnih načrtov in njihove predložitve nadzornemu svetu družbe DB Cargo in družbi DB AG (glej uvodno izjavo 54) bi torej odločitev o prekinitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube najprej po pripravi srednjeročnega načrta 2020 začela veljati konec leta 2021, izgube, ki jih je imela družba DB Cargo leta 2022, pa ne bi bile več samodejno krite.

(404) V zvezi s prvim in drugim poročilom E.CA Komisija ugotavlja, da samo drugo poročilo E.CA vključuje količinsko opredelitev dobičkonosnosti (v smislu neto sedanje vrednosti) za delničarja družbe DB Cargo. Poleg tega sta bili poročili naročeni naknadno po pokritju izgub, tako da gre za dokaze, predložene po tem, ko je delničar sprejel odločitev o pokritju zadevnih izgub.

(405) Komisija ugotavlja, da je v drugem poročilu E.CA uporabljena nekoliko drugačna metodologija za izračun neto sedanje vrednosti družbe DB Cargo, in sicer z uporabo prostih denarnih tokov za podjetje, v tem primeru prostih denarnih tokov za družbo DB AG. Ker poročilo E.CA v svoji kvantitativni oceni ni zajemalo leta 2019 ali poznejšega obdobja, je Komisija neto sedanjo vrednost izračunala tudi na podlagi prostih denarnih tokov za podjetje, pri čemer je uporabila enake predpostavke v zvezi z davčnimi ugodnostmi in diskontno stopnjo (WACC po obdavčitvi za segment tovornega prometa in logistike) kot v poročilu E.CA. (glej uvodni izjavi 126 in 127).

(406) Kot je običajno pri določanju vrednosti lastniškega kapitala pri uporabi prostih denarnih tokov za podjetje kot podlage za neto sedanjo vrednost, je Komisija izračunala razliko med končno vrednostjo podjetja in neto dolgom kot končno vrednostjo lastniškega kapitala družbe DB Cargo ([140]).

(407) Na podlagi metodologije, opisane v uvodnih izjavah 405 in 406, bi vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo kot neto sedanja vrednost v letu 2019 znašala približno 34 milijonov EUR, v letu 2020 približno – 1 852 milijonov EUR in v letu 2021 približno – 1 445 milijonov EUR. Tudi če bi se pozitivno upoštevalo izogibanje izstopnim stroškom v višini približno 1,5 milijarde EUR za segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk, kot je bilo ocenjeno v drugem poročilu E.CA, bi vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo še vedno ostala negativna. Zato uporaba te drugačne metodologije ne postavlja pod vprašaj ugotovitev, da bi preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu prekinil pogodbo o prenosu dobička in izgube z učinkom od konca leta 2021.

(408) Komisija se na splošno strinja s trditvijo Nemčije, da obstoječi delničar ravna drugače kot novi vlagatelj (glej uvodno izjavo 116). Komisija upošteva zgoraj navedeno stališče upošteva tudi glede na dejstvo, da družba DB Cargo od leta 2008 na družbo DB AG ni prenesla dobička in je ustvarila zgolj izgube, ki jih je morala kriti njena matična družba (glej preglednico 4). Komisija se tudi strinja, da bi obstoječi delničar v postopku odločanja upošteval, da družba DB Cargo ni dosegla svojih ciljev glede uspešnosti. Poleg tega ugotavlja, da si je družba DB AG v zvezi s tem prizadevala, kot si lahko prizadeva obstoječi delničar, tj. z uvedbo programov prestrukturiranja ali spremembo vodstva družbe DB Cargo, da bi družba DB Cargo obnovila svojo sposobnost preživetja. Razumno je sklepati, da bi si, tudi glede na pozitivne učinke davčne skupine, za to prizadeval tudi obstoječi delničar. Vendar tega ne bi počel nedoločen čas, zlasti če prizadevanja ne bi prinesla pozitivnih rezultatov. V zvezi s tem Komisija opozarja, da bi bila že na podlagi srednjeročnega načrta iz leta 2019 vrednost lastniškega kapitala družbe DB Cargo kot neto sedanja vrednost približno enaka nič in bi se kljub vsem predhodnim prizadevanjem s srednjeročnim načrtom iz leta 2020 spremenila v negativno vrednost. To pomeni, da noben ukrep, ki je bil sprejet v preteklosti, že od leta 2015 s programom „Zukunft Bahn“, ni bil uspešen. Zato je razumno domnevati, da bi razumen zasebni delničar prekinil pogodbo o prenosu dobička in izgube, ko bi vrednost njegove naložbe, tudi ob predpostavkah iz načrta in brez upoštevanja dejanskih preteklih rezultatov, postala očitno negativna.

(409) Poleg tega Komisija v zvezi s trditvijo Nemčije, da je Komisija v nekem drugem primeru sprejela nadomestilo za večletne izgube, ker ni prinašala gospodarske prednosti (glej uvodno izjavo 115), opozarja, da mora njena ocena temeljiti izključno na dejstvih konkretnega primera. Trditev torej ni upoštevna. Primer, na katerega se je sklicevala Nemčija, se je nanašal na letališča Berlin Schönefeld, Tegel in Tempelhof. V navedenem primeru je Komisija v uvodni izjavi 179 svojega sklepa, v katerem je ugotovila, da ukrepi ne pomenijo pomoči, navedla, da „[je] [S]kupina FBS [...]

([140]) Komisija ugotavlja, da družba E.CA ni izračunala razlike med končno vrednostjo podjetja in neto dolgom, temveč je izračunala samo vrednost družbe DB Cargo in ne vrednosti lastnega kapitala.

za [...] dolgoročne koristi, tj. uspešno odprtje in donosno delovanje skupnega letališča za aglomeracijo Berlin (skupaj s pričakovanim dobičkom iz delovanja letališča Schönefeld po nekaj letih izvajanja strategije za nizkocenovne prevoznike), lahko pričakovala, da bodo presegle skupne izgube letališča Schönefeld pred odprtjem letališča BER". V tem okviru položaj družbe DB Cargo, ki ni pričakovala nobene pomembne dolgoročne spremembe, kot je odprtje letališča Berlin-Brandenburg (BER), ni niti najmanj primerljiv s primerom, ki ga je navedla Nemčija.

(410) Komisija torej ugotavlja, da bi vlagatelj v tržnem gospodarstvu po srednjeročnem načrtu iz leta 2020 prekinil pogodbo o prenosu dobička in izgube z učinkom od konca leta 2021. To pomeni, da samodejno kritje izgub za leto 2022 in naslednja leta prinaša gospodarsko prednost družbi DB Cargo, ki je skupaj s svojimi odvisnimi družbami, katerih izgube ali dobičke družba DB Cargo konsolidira v svojih poslovnih knjigah, upravičena do te prednosti.

(411) Kot je navedlo Sodišče, v primeru individualne pomoči opredelitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je ukrep selektiven ([141]). To velja ne glede na to, ali na upoštevnih trgih delujejo gospodarski subjekti, ki so v primerljivem dejanskem ali pravnem položaju. Ker je ta prednost dodeljena samo družbi DB Cargo kot edini upravičenki, je gospodarska prednost selektivna.

5.1.3.2 Delno kritje plač javnih uslužbencev, zaposlenih pri družbi DB Cargo, s strani sklada BEV (ukrep 4)

(412) Člen 107(1) PDEU zajema ukrepe, ki v različnih oblikah zmanjšujejo bremena, ki jih običajno nosi podjetje, in torej niso subvencije v ožjem pomenu besede, ampak so jim po naravi in učinku podobni ([142]). Člen 107(1) PDEU ne razlikuje na podlagi razlogov ali ciljev državnih ukrepov, ampak jih opredeljuje glede na njihove učinke ([143]).

(413) Komisija ugotavlja, da je rezultat ukrepa 4 sistem, v katerem so bili vsi železniški uslužbenci, ki so bili prej zaposleni pri nemških javnih železnicah, premeščeni v poseben državni subjekt, ki je nastal z združitvijo Deutsche Bundesbahn in Deutsche Reichsbahn, tj. sklad BEV, ki je odgovoren za izplačilo plač in drugih prejemkov neposredno ustreznim uslužbencem. Sklad BEV upravlja tudi sklad za zdravstveno zavarovanje železniških uslužbencev in pokojnine upokojenega osebja. Ta sistem je bil vzpostavljen ob ustanovitvi družbe DB AG kot nove zvezne železniške družbe zasebnega prava leta 1994, torej 13 let pred popolno liberalizacijo trga železniškega tovornega prometa leta 2007, in od takrat ni bil bistveno spremenjen (uvodna izjava 77) ([144]).

(414) Na podlagi določb člena 143a nemške zvezne ustave ter členov 12, 21 in 23 DBGrG so železniški uslužbenci, ki jih je uradno zaposlil sklad BEV, dodeljeni družbi DB AG za plačilo, katerega znesek se izračuna posamično in konkretno za vsakega dodeljenega delavca in ki ga družba DB AG vsako leto plača sklad BEV. Družba DB AG dodeljuje železniške uslužbence, ki so ji dodeljeni, svojim odvisnim družbam, vključno z družbo DB Cargo. Družba DB Cargo povrne stroške za železniške uslužbence družbi DB AG, ki to plačilo nakaže skladu BEV.

(415) Poleg tega je iz dokazov, ki jih je predložila Nemčija, razvidno, da je sklad BEV železniške uslužbence dodeljeval tudi drugim podjetjem, ki so konkurenti družbe DB AG. Te omejene dodelitve so prostovoljne v smislu, da ne temeljijo na določbah DBGrG, temveč izključno na določbah člena 29 BBG, ki določa, da je potrebno soglasje zadevnega uslužbenca (glej uvodno izjavo 77).

([141]) Glej sodbo Sodišča z dne 4. junija 2015, Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.
([142]) Sodbi Sodišča z dne 15. marca 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, točka 13, in z dne 11. julija 1996, SFEI in drugi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 58.
([143]) Sodba Sodišča z dne 26. oktobra 2016, C-211/15 P, Orange/Komisija, ECLI:EU:C:2016:798, točka 38.
([144]) Za omejene spremembe člena 21 DBGrG glej opombo 48.

(416) Na podlagi členov 21(1) in 23 DBGrG je treba plačila, ki jih mora družba DB AG za vsakega posameznega dodeljenega železniškega uslužbenca nakazati skladu BEV, izračunati v skladu z načelom „als-ob-Kosten“ („kot da so nastali stroški“), kar pomeni, da njihov znesek temelji na stroških primerljivih delavcev, ki jih je družba DB AG izbrala na trgu dela in nato zaposlila, *kot da bi* družba DB AG dodeljene uslužbence na novo zaposlila. Navedena plačila vključujejo vse elemente plačila delavca, zaposlenega na podlagi upoštevne kolektivne pogodbe, in sicer osnovno plačo in ustrezna nadomestila ter prispevke delodajalcev v obvezne sisteme socialne varnosti. Navedeni prispevki se nanašajo zlasti na pokojninske sisteme, zdravstveno zavarovanje, nezgodno zavarovanje in zavarovanje za primer brezposelnosti, dajatev za dolgotrajno oskrbo, dajatev za materinstvo in dajatev za primer insolventnosti. Zaradi uporabe tega načela se več pristojbin in dajatev, ki so bile uvedene po ustanovitvi družbe DB AG in so del stroškov pogodbenih delavcev, prav tako prišteje k stroškom, ki jih družba DB AG povrne skladu BEV. Po drugi strani stroške, ki izhajajo iz strukturnih razlik v plačilu in posebnosti prava javnih služb v primerjavi z zasebnim delovnim pravom, krije sklad BEV. Nazadnje, plačila skladu BEV vključujejo tudi stroške, povezane z upravljanjem človeških virov (uvodna izjava 79).

(417) Pravila, opisana v uvodni izjavi 416, se uporabljajo tudi za družbo DB Cargo, ki družbi DB AG povrne stroške železniških uslužbencev, ki so ji dodeljeni. Nemčija je predložila dokaze v zvezi z izvajanjem načela „als-ob-Kosten“ v praksi znotraj družbe DB Cargo, in sicer v obliki preglednic s primerjavami odhodkov za zaposlene za posamezne pogodbene delavce, zaposlene neposredno na trgu dela, z odhodki za zaposlene za uslužbence, dodeljene iz sklada BEV, ki so v podobnem poklicnem položaju (podobna starost, funkcije, kvalifikacije in plačni razred). Predloženi dokazi kažejo, da so stroški zadevnih pogodbenih delavcev in stroški zaposlenih, ki jih mora družba DB Cargo prek družbe DB AG plačati skladu BEV v zameno za dodeljene uslužbence, izračunani po isti metodologiji, vključujejo enake elemente, zlasti enak delež obveznih prispevkov delodajalcev za socialno varnost, in so na koncu podobno visoki. Skratka, zaradi uporabe načela „als-ob-Kosten“ stroški zaposlenih, ki jih mora družba DB Cargo povrniti skladu BEV za dodeljene železniške uslužbence, odražajo tržno ceno za osebje z ustreznimi kvalifikacijami.

(418) Poleg tega je Nemčija dokazala, da sklad BEV dodeljuje železniške uslužbence drugim državnim agencijam in, kar je najpomembneje, konkurentom družbe DB AG. V takih primerih sklad BEV enako kot družbi DB AG in DB Cargo krije del stroškov zaposlenih, ki so značilni za zakonsko ureditev zadevnih uslužbencev, na podlagi individualno sklenjenih pogodb, ki odražajo načelo „als-ob-Kosten“, kot je določeno v členu 21(1) DBGrG ([145]). Zato navedeni posebni stroški zaposlenih ne bremenijo proračunov zadevnega podjetja. Čeprav je ta praksa omejena, dokazuje, da se naloge železniških uslužbencev, zaposlenih pri skladu BEV – bodisi družbi DB AG bodisi njenih konkurentih – načeloma opravljajo po tržni ceni.

(419) Poleg tega se v nasprotju s trditvami pritožnika ukrep 4 bistveno razlikuje od ukrepa, ki ga je Komisija ocenila v Sklepu 2012/540/EU z dne 20. decembra 2011 o državni pomoči C 25/08 (ex NN 23/08) – reforma načina financiranja pokojnin javnih uslužbencev, zaposlenih pri podjetju France Télécom, ki jo je Francoska republika odobrila podjetju France Télécom ([146]) (v nadaljnjem besedilu: sklep v zadevi Orange), ki so ga potrdila sodišča Unije ([147]). Prvič, ukrep, preučen v navedenem sklepu, je bil zakon, ki se je uporabljal samo za podjetje France Télécom (katerega naslednik je podjetje Orange), ki je bilo kot nekdanji oddelek ministrstva za pošto in telekomunikacije edini delodajalec javnih uslužbencev tega ministrstva, za katerega je morala francoska država skupaj s podjetjem La Poste zagotoviti izplačilo pokojnin ([148]). Ukrep je vključeval spremembo *ad hoc* zakona o podjetju France Télécom iz leta 1990 ([149]), ki je med drugim določal obveznost podjetja France Télécom, da državi vrne pokojnine javnih uslužbencev, zaposlenih pri podjetju France Télécom. S spremembo, uvedeno leta 1996, je bilo podjetje France Télécom oproščeno pokojninskih obveznosti za ocenjeno breme končnega izplačevanja pokojnin, s čimer so se sprostile tudi potrebne računovodske rezervacije za kritje obveznosti, znesek navedenega nadomestila pa se je znatno zmanjšal, zaradi česar je podjetje France Télécom v ugodnejšem položaju od tistega, ki izhaja iz zakona iz leta 1990. Drugič, Komisija je ugotovila, da ukrep, preučen v sklepu o zadevi Orange, ni zagotovil, da bi bili prispevki za socialno varnost, ki jih je plačevalo podjetje France Télécom, enakovredni

([145]) Pripombe Nemčije z dne 21. aprila 2022 in 27. septembra 2024.
([146]) UL L 279, 21.8.2012, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Sodbi Splošnega sodišča z dne 26. februarja 2015, Orange/Komisija, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 in Sodišča z dne 26. oktobra 2016, Orange/Komisija, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Glej uvodni izjavi 98 in 138 sklepa o zadevi Orange.
([149]) Zakon št. 90-568 z dne 2. julija 1990.

prispevkom njegovih konkurentov. Prispevki, ki jih je plačevalo podjetje France Télécom, so bili namreč izračunani na podlagi stopnje, ki je vključevala samo prispevke, ki so ustrezali skupnim tveganjem zaposlenih, za katere velja običajno zasebno delovno pravo, in javnih uslužbencev, in je zato izključevala prispevke, ki so ustrezali tveganjem, ki niso skupna in za katera so morali prispevati konkurenti – ali podjetje France Télécom za zaposlene, ki niso javni uslužbenci –, kot so prispevki za primer brezposelnosti ali neizplačilo plač v primeru insolventnosti delodajalca.

(420) Nasprotno pa je ukrep 4 del sistema, v katerem so državni železniški uslužbenci od začetka zveznega procesa preoblikovanja železnic zaposleni pri ločenem državnem subjektu, ki deluje kot agencija in jih pod enakimi pogoji daje v najem družbi DB AG (in nazadnje njenim odvisnim družbam) in drugim podjetjem. Navedeni sistem se za družbo DB AG uporablja od njene ustanovitve leta 1994 in ni bil nikoli spremenjen na način, da bi izboljšal položaj družbe DB AG ali njenih odvisnih družb ([150]). Poleg tega se nadomestilo, ki ga je treba plačati v zameno za delovno silo, ki jo je sklad BEV zagotovil družbi DB AG in njenim konkurentom, izračuna posamično in konkretno za vsakega zaposlenega ter odraža tržne stroške podobno usposobljenega osebja, saj vključuje vse elemente stroškov, ki jih delodajalec plača za tako osebje, najeto na trgu. Najpomembneje je, da nadomestilo, ki ga je treba plačati skladu BEV, vključuje prispevke v sisteme socialne varnosti, ki krijejo vsa tveganja zaposlenih v zasebnem sektorju (glej uvodno izjavo 416).

(421) Za ukrep 4 torej ni mogoče šteti, da družbi DB AG ali družbam, ki pripadajo skupini DB, kot je DB Cargo, zagotavlja selektivno prednost v smislu člena 107(1) PDEU.

(422) Glede na to, da ni mogoče ugotoviti obstoja prednosti, ki je eden od kumulativnih pogojev za obstoj pomoči, Komisija ugotavlja, da ukrep 4 ne pomeni državne pomoči.

5.1.4 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(423) Izkrivljanje konkurence v smislu člena 107(1) PDEU je na splošno prisotno, ko država dodeli finančno prednost podjetju v liberaliziranem sektorju, kjer obstaja ali bi lahko obstajala konkurenca ([151]). Družba DB Cargo opravlja storitve železniškega tovornega prometa v Nemčiji in drugih državah članicah, kjer druga podjetja opravljajo take storitve v konkurenci z družbo DB Cargo, zlasti po liberalizaciji storitev železniškega tovornega prometa na notranjem trgu (glej opombo 39). Iz tega sledi, da lahko ukrep 1, če se ugotovi, da družbi DB Cargo zagotavlja selektivno prednost, izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami v smislu člena 107(1) PDEU.

5.1.5 *Sklepna ugotovitev glede obstoja pomoči*

(424) Glede na premisleke iz oddelka 5.15.1 Komisija ugotavlja, da ukrep 1 vključuje državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU za obdobje od 1. januarja 2022. Nasprotno pa ukrepi 2, 3 in 4 ter ukrep 1 za obdobje do konca leta 2021 ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

5.2 **Nova pomoč**

(425) Ne glede na trditve Nemčije v zvezi z opredelitvijo štirih preiskovanih ukrepov kot obstoječe pomoči mora Komisija na lastno pobudo v celoti preučiti, ali je ukrep, ki ga je opredelila kot ukrep, ki pomeni državno pomoč, tj. pogodba o prenosu dobička in izgube, nova ali obstoječa pomoč.

(426) V skladu s členom 1, točka (c), postopkovne uredbe nova pomoč pomeni vso pomoč, ki ni veljavna pomoč, vključno s spremembami veljavne pomoči.

([150]) Glej opombo 48.

([151]) Obvestilo Komisije o pojmu državne pomoči po členu 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, točka 187 in navedena sodna praksa.

(427) Obravnavana pogodba o prenosu dobička in izgube je bila sklenjena za začetno obdobje petih let, nato pa je bila ob koncu vsakega proračunskega leta samodejno podaljšana za eno dodatno leto (glej uvodno izjavo 51). Analiza skladnosti pogodbe o prenosu dobička in izgube s trgom je pokazala, da je bila s pogodbo o prenosu dobička in izgube družbi DB Cargo selektivna prednost dodeljena šele od leta 2022 (glej uvodne izjave 393 do 411) in da se lahko pogodba šele od tega trenutka šteje za ukrep državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(428) V skladu z ustaljeno sodno prakso se s podaljšanjem trajanja obstoječe pomoči ustvari nova pomoč, ki se razlikuje od pomoči, ki je bila podaljšana ([152]), zlasti kadar to podaljšanje spremlja povečanje proračuna za njeno podporo ([153]). Zato Komisija v zvezi s trditvijo Nemčije, da je bila pogodba o prenosu dobička in izgube iz leta 2012 zgolj podaljšanje prejšnjih pogodb o prenosu dobička in izgube, ki so veljale od leta 1999, ugotavlja, da je pogodba o prenosu dobička in izgube pravni akt, ki se jasno razlikuje od vseh prejšnjih podobnih pogodb, ki so bile sklenjene med družbo DB Cargo in njeno matično družbo; uporablja se v novem obdobju in vključuje nova sredstva, ki niso bila mobilizirana v okviru katere koli predhodne pogodbe. Enako velja za letna tiha podaljšanja pogodbe o prenosu dobička in izgube po izteku njenega začetka obdobja veljavnosti. Komisija poleg tega ugotavlja, da so se leta 2016 po združitvi družb DB AG in AB ML (uvodne izjave 14, 45 in 46) spremenile tudi stranke te pogodbe, kar prav tako spreminja izvršljivost in ravnovesje interesov strank v primerjavi s prejšnjimi pogodbami. Zato obstoj morebitnih prejšnjih pogodb o prenosu dobička in izgube, ki zajemajo različna obdobja, ne pomeni, da se zadevna pogodba o prenosu dobička in izgube (vključno z njenimi tihimi podaljšanji) šteje za obstoječo pomoč.

(429) Poleg tega je treba opozoriti, da se člen 1, točka (b)(v), postopkovne uredbe ne uporablja za pogodbo o prenosu dobička in izgube. Navedena določba se namreč uporablja za ukrepe, ki niso pomenili pomoči, ko so se začeli izvajati, in so pozneje postali pomoč zaradi razvoja notranjega trga, ne da bi jih država članica spremenila. Nasprotno pa podaljšanje pogodbe o prenosu dobička in izgube ni pomenilo državne pomoči zaradi kakršnega koli razvoja notranjega trga, temveč zaradi notranjih težav družbe DB Cargo, ki so povzročile take izgube, da nadaljevanja navedene pogodbe ni bilo več mogoče šteti za skladnega s trgom (glej uvodne izjave 393 do 411).

5.3 Zakonitost pomoči

(430) V skladu s členom 108(3) PDEU je treba vsak načrt za dodeljevanje nove pomoči priglasiti Komisiji in se ga ne bi smelo izvesti, preden ga Komisija ne odobri. Obravnavana pomoč je začela veljati z uvedbo izvršljive pravice za družbo DB Cargo, da se njeni dejanski dobički ali izgube, ki so nastali od leta 2022, prenesejo na družbo DB AG, preden jih odobri Komisija. Nemški organi so zato kršili svoje obveznosti iz člena 108(3) PDEU. Zato ukrep 1, če se od leta 2022 šteje za državno pomoč, pomeni nezakonito pomoč.

5.4 Združljivost pomoči z notranjim trgom

(431) Člen 107(3), točka (c), PDEU določa, da se pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij lahko šteje za združljivo s skupnim trgom, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi

(432) Tako mora državna pomoč, da bi se lahko štela za združljivo z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU izpolnjevati dva pogoja: (i) pomoč mora biti namenjena pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij in (ii) ne sme spreminjati trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(433) Navedena pogoja ne vplivata na dejstvo, da morajo sklepi, ki jih Komisija sprejme na tej podlagi, zagotavljati spoštovanje prava Unije ([154]).

([152]) Glej sodbi z dne 26. oktobra 2016, DEI in Komisija/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, točka 50 in navedena sodna praksa, in z dne 15. decembra 2022, Veejaam in Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, točki 44 in 47.
([153]) Sodba z dne 20. maja 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, točke 44 do 47.
([154]) Sodba Sodišča z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točka 20.

(434) V skladu s prvim pogojem Komisija preuči, ali je pomoč namenjena pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti. V skladu z drugim pogojem Komisija pretehta pozitivne učinke predlagane pomoči glede na negativne učinke, ki bi jih zadevna pomoč lahko imela na notranji trg ([155]).

(435) Komisija je v smernicah za reševanje in prestrukturiranje določila merila, ki jih preverja pri ocenjevanju združljivosti pomoči za prestrukturiranje družbe z notranjim trgov v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU ([156]). Glede na naravo in cilje zadevne državne pomoči bo Komisija ocenila, ali je pomoč skladna z določbami iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(436) Komisija pri preverjanju, ali pomoč za prestrukturiranje spreminja trgovinske pogoje v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, izvede preskus tehtanja v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU ter smernicami za reševanje in prestrukturiranje. Če je upravičenec upravičen do pomoči za prestrukturiranje, Komisija pri tem preskusu pretehta pozitivne učinke pomoči glede na negativne učinke, ki so posledica vpliva državne pomoči na konkurenco in trgovino med državami članicami. Pri tej oceni upošteva potrebo po posredovanju države, ustreznost, sorazmernost, preglednost pomoči in ublažitev negativnih učinkov z uporabo načela enkratnosti pomoči in ukrepov za omejitev izkrivljanja konkurence, določenih v smernicah za reševanje in prestrukturiranje.

(437) Kot je navedeno v uvodni izjavi 433, morajo sklepi, ki jih Komisija sprejme na področju državne pomoči, zagotavljati skladnost s pravom Unije. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da iz preiskave ne izhaja, da bi pomoč za prestrukturiranje ali z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, lahko pomenili kršitev zadevne določbe prava Unije. Poleg tega Komisija ni začela postopka proti Nemčiji v zvezi z morebitno kršitvijo prava Unije, ki bi bila povezana s tem primerom, niti ni prejela nobenih pritožb ali informacij, ki bi nakazovale, da so državna pomoč, z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, morda v nasprotju z ustreznimi določbami prava Unije, razen s členoma 107 in 108 PDEU.

5.4.1 *Upravičenost*

(438) Da bi bilo podjetje upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, se mora v skladu z oddelkom 2.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje šteti za podjetje v težavah. Zlasti je v točki 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje navedeno, da „se podjetje obravnava kot podjetje v težavah, kadar bo brez posega države kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehalo poslovati“. To se zgodi, če nastopi vsaj ena od okoliščin, opisanih v točko 20(a) do (d), smernic za reševanje in prestrukturiranje. V skladu s točko 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje se to zgodi, če gre za „družb[o] z omejeno odgovornostjo, ki je zaradi nakopičenih izgub izgubila več kot polovico vpisanega osnovnega kapitala. V tem primeru odštetje nakopičenih izgub od rezerv (in vseh drugih elementov, ki se na splošno štejejo za del lastnih sredstev družbe) daje negativen kumulativni znesek, ki presega polovico vpisanega osnovnega kapitala“.

(439) Kot je razvidno iz preglednico 4, lastniški kapital družbe DB Cargo od leta 2012 vsako leto presega vpisani osnovni kapital. Vendar je razlog za to obstoj samodejnega prenosa izgub na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube. Ker se izgube prenesejo na družbo DB AG, ne da bi vplivale na bilanco stanja družbe DB Cargo, nimajo negativnega vpliva na položaj lastniškega kapitala družbe DB Cargo, ki bi sicer morala kriti izgube.

(440) V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da je prenos izgub na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube (kot je bila vsako leto podaljšana do konca leta 2024), ki se začne s prenosom izgub iz leta 2022, družbi DB Cargo zagotovil gospodarsko prednost in pomenil državno pomoč (glej uvodni izjavi 410 in 424), ki jo je Nemčija nezakonito dodelila (glej uvodno izjavo 430).

([155]) Sodba Sodišča z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točke 18 do 20.
([156]) Smernice za reševanje in prestrukturiranje, točka 38.

(441) Komisija zato meni, da je prenos izgube iz leta 2022 izkrivil dejanski finančni položaj družbe DB Cargo, kot je razviden iz njenih dejanskih računovodskih izkazov, saj pozitiven položaj lastniškega kapitala družbe DB Cargo v njeni bilanci stanja ni rezultat njene finančne uspešnosti, temveč le nezakonito dodeljene državne pomoči, tj. državnega financiranja, ki ga družba ne bi mogla pridobiti na trgu. Zato Komisija meni, da bi bilo treba za realno finančno sliko družbe DB Cargo v navedenem obdobju izključiti učinke teh prenosov in izračunati prilagojeni lastniški kapital družbe DB Cargo v primeru, če bi izgube vplivale na lastniški kapital družbe DB Cargo. V zvezi s tem Komisija poudarja, da je v točki 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje določeno, da je treba preučiti položaj upravičenca v odsotnosti pomoči. Podjetje se obravnava kot podjetje v težavah, kadar bo brez posega države kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehalo poslovati. Dejstvo, da je bil dani poseg države strukturiran tako, da bi se preprečilo, da bi izgube upravičenke obremenile njeno bilanco stanja, namesto da bi se obravnavale izgube, ki so bile v tej bilanca stanja že pripoznane, ni upoštevno, saj bi podjetje brez tega posega skoraj zagotovo prenehalo poslovati.

(442) Kot je razvidno iz preglednice 4, je položaj lastniškega kapitala družbe DB Cargo konec leta 2021 znašal 666 milijonov EUR. Ker Komisija meni, da so državna pomoč le izgube, ki so bile v okviru ukrepa 1 prenesene od leta 2022, položaj lastniškega kapitala iz leta 2021 še vedno predstavlja dejanski finančni položaj družbe DB Cargo brez pomoči. Vendar so izgube družbe DB Cargo v letu 2022 znašale 858 milijonov EUR. Če bi se te izgube pripisale lastniškemu kapitalu družbe DB Cargo, bi bil položaj lastniškega kapitala negativen in bi znašal –192 milijonov EUR. Zato bi imela družba DB Cargo negativen lastniški kapital. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da so se izgube nakopičile med letom, medtem ko se prenos izgub izvede šele 31. decembra v letu. Tako bi družba DB Cargo v določenem trenutku v letu 2022 izgubila več kot polovico vpisanega osnovnega kapitala. Zato bi brez pomoči najpozneje do konca leta 2022 in pozneje do zdaj zaradi nakopičenih izgub izginila več kot polovica vpisanega osnovnega kapitala družbe DB Cargo. Družba DB Cargo se tako šteje za podjetje v težavah v skladu s točko 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje ([157]). Družba DB Cargo bi torej brez podaljšanja pogodbe o prenosu dobička in izgube, ki ga je mogoče pripisati Nemčiji, kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehala poslovati, kot je navedeno v točki 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(443) V skladu s točko 20(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje se podjetje šteje za podjetje v težavah, kadar je v kolektivnem postopku zaradi insolventnosti ali v skladu z nacionalno zakonodajo izpolnjuje merila za uvedbo kolektivnega postopka zaradi insolventnosti na zahtevo njegovih upnikov. Družba DB Cargo ni v kolektivnem postopku zaradi insolventnosti in tudi ne izpolnjuje meril za uvedbo takega postopka.

(444) V skladu s točko 20(d) smernic za reševanje in prestrukturiranje se podjetje šteje za podjetje v težavah, če gre za podjetje, ki ni MSP in za katero je v zadnjih dveh letih veljalo naslednje: (i) knjigovodsko razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom je bilo večje od 7,5 in (ii) razmerje med dobičkom podjetja pred obrestmi, davki in amortizacijo ter kritjem obresti je bilo nižje od 1,0.

(445) Družba DB Cargo ni MSP. V letih 2022 in 2021 je imela glede na svoje objavljeno letno poročilo za leto 2022 v letu 2021 negativen dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo v višini približno –541 milijonov EUR, v letu 2022 pa v višini –125 milijonov EUR, zato bi bil njen količnik kritja obresti negativen. Glede na negativen lastniški kapital brez pomoči ob koncu leta 2022 bi bilo razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom družbe DB Cargo negativno. Vendar je leta 2021 razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom, če se upoštevajo samo posojila, znašalo približno 3,4. Zato pogoj iz točke 20(d) smernic za reševanje in prestrukturiranje ne bi bil izpolnjen.

(446) V skladu s točko 21 smernic za reševanje in prestrukturiranje novoustanovljeno podjetje, ki posluje manj kot tri leta, ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje. Družba DB Cargo posluje pod svojim sedanjim imenom in v sedanji obliki družbe od leta 2016 (glej uvodno izjavo 12, točka (d)). Ob upoštevanju različnih imen in oblik družb je družba DB Cargo od leta 1999 dejavna kot (ne)posredna odvisna družba družbe DB AG (glej uvodno izjavo 47). Družba DB Cargo torej ni novoustanovljeno podjetje.

([157]) Tehnično in računovodsko je ta pogoj strogo izpolnjen na dan, ko skupne izgube presežejo prag 50 % vpisanega osnovnega kapitala, kar se lahko potrdi naknadno tekom poslovnega leta in pozneje po potrditvi revizorja. Za praktično uporabo je treba pogoj razlagati ob upoštevanju kvalitativne opredelitve, da bi podjetje kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehalo poslovati, ki se lahko spreminja. V obravnavanem primeru bi delničar na trgu zaradi dejanskih izgub iz poslovanja v letu 2021 ter napovedanih rezultatov za leto 2022 in pozneje družbo DB Cargo 30. septembra 2021 obvestil o prekinitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube. V takem primeru in od navedenega trenutka bi družba DB Cargo kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehala poslovati, s predvidljivim naraščajočim izčrpavanjem lastnega kapitala.

(447) Poleg tega v skladu s točko 22 Smernic podjetje, ki pripada večji poslovni skupini, običajno ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko odpravila skupina sama.

(448) Komisija opozarja, da je cilj točke 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje preprečiti, da bi skupina podjetij stroške načrta za prestrukturiranje enega od podjetij, ki je njen del, prenesla na državo, če je to podjetje v težavah in če te težave izvirajo iz skupine ali če ima ta skupina sredstva za njihovo odpravo ([158]).

(449) Kot je opisano v uvodnih izjavah 9 do 14, je družba DB Cargo del skupine DB in s tem del večje poslovne skupine. Vendar, kot je razvidno iz uvodne izjave 60 in preglednice 6, izgube družbe DB Cargo izhajajo iz njenega poslovanja. Na strukturni ravni je ustvarjal izgubo zlasti njen poslovni segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Glede na to, da so težave družbe DB Cargo posledica nenehnega ustvarjanja izgub zaradi nedobičkonosnega poslovanja, je vzrok težav v družbi sami in niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini DB, ki bi povzročilo samovoljno povečanje stroškov družbe DB Cargo ali zmanjšanje ali prenos njenega dobička na matično ali sestrske družbe.

(450) Čeprav skupina DB glede na svoja letna poročila za leta od 2020 do 2023 od leta 2020 ustvarja izgubo (– 5 707 milijonov EUR leta 2020, –911 milijonov EUR leta 2021, –227 milijonov EUR leta 2022 in – 2 351 milijonov EUR leta 2023), Komisija ugotavlja, da je skupina dejansko obravnavala težave družbe DB Cargo. Dejansko so bile vse izgube družbe DB Cargo prenesene na družbo DB AG, zato je bila družba DB Cargo zaščitena pred posledicami njenega negativnega poslovanja. Čeprav Komisija meni, da je prenos izgub, ki se je začel z izgubami iz leta 2022, državna pomoč, to ne spremeni dejstva, da je večja poslovna skupina pomagala družbi DB Cargo, čeprav je bila dajalec pomoči.

(451) Komisija opozarja, da je cilj točke 22, kot je opisano v uvodni izjavi 448, preprečiti, da bi se stroški prestrukturiranja prenesli na državo, če bi imela skupina podjetij, ki ji pripada upravičenka, sredstva za to. Čeprav je težave družbe DB Cargo obravnavala skupina sama, Komisija ugotavlja, da je skupina DB ublažila težave družbe DB Cargo z zagotavljanjem podpore, za katero se sicer šteje, da pred letom 2022 ni pomenila državne pomoči, vendar od leta 2022 pomeni državno pomoč. Okoliščine družb DB AG in DB Cargo so v tem okviru specifične, saj je matična družba leta 2022 postala dajalka državne pomoči. Ne gre za primer, ko skupina, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 448, stroške prestrukturiranja podjetja, ki pripada skupini, prenese na državo, temveč je, nasprotno, skupina postala dajalka pomoči. V teh posebnih okoliščinah, ko je bila skupina DB dajalka pomoči, skupina ne bi mogla storiti več za reševanje težav družbe DB Cargo. Zato Komisija ugotavlja, da dejstvo, da družba DB Cargo pripada skupini DB, ni ovira za upravičenost DB Cargo do pomoči za prestrukturiranje v skladu s točko 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

5.4.2 *Pomoč pospešuje razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij*

(452) V skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU mora državna pomoč, da bi se štela za združljivo z notranjim trgom, pospeševati razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij

(453) V zvezi s tem mora država članica, ki dodeli tako pomoč, za dokaz, da je pomoč za prestrukturiranje namenjena pospeševanju razvoja takih dejavnosti ali območij, dokazati, da je pomoč namenjena preprečevanju socialnih težav ali obravnavanju tržne pomanjkljivosti (glej oddelek 3.1.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje) z obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja podjetja (glej oddelek 3.1.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Komisija ugotavlja, da je, kot je priznano v točki 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izstop s trga dejansko pomemben za širši proces rasti produktivnosti, zato zgolj preprečevanje izstopa podjetja s trga ne pomeni zadostne utemeljitve za dodelitev državne pomoči. Nasprotno, pomoči za reševanje in prestrukturiranje sta med najbolj izkrivljajočimi vrstami državne pomoči, saj ovirata proces izstopa s trga.

([158]) Glej sodbo Splošnega sodišča z dne 13. maja 2015, Niki Luftfahrt/Komisija, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, točka 159, in sodbo Splošnega sodišča z dne 18. maja 2022, Ryanair DAC/Komisija, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, točka 46.

(454) Vendar lahko v nekaterih primerih prestrukturiranje podjetja v težavah prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti ali območij, vključno z dejavnostmi, ki jih ne izvaja upravičenec. To velja v primeru, kadar bi v odsotnosti take pomoči propad upravičenca povzročil tržne pomanjkljivosti ali socialne težave, kar bi zaviralo razvoj gospodarskih dejavnosti in/ali območij, ki bi bili v teh primerih prizadeti. Neizčrpen seznam takih primerov je naveden v točki 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(455) Komisija bo najprej ocenila, ali je namen pomoči preprečiti tržno pomanjkljivost ali socialne težave (oddelek 5.4.2.1) in ali je pomoč za prestrukturiranje dopolnjena z načrtom prestrukturiranja, s katerim bi se obnovila dolgoročna sposobnost preživetja upravičenke (oddelek 5.4.2.2).

5.4.2.1 Preprečevanje socialnih težav ali tržne pomanjkljivosti, ki prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti ali gospodarskega območja

(456) V skladu s točko 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo države članice dokazati, da bi izstop upravičenega podjetja s trga verjetno povzročil resne socialne težave ali veliko tržno pomanjkljivost, pri čemer morajo zlasti prikazati, da je nastopila ena od okoliščin iz navedene točke. Preprečevanje socialnih težav ali tržne pomanjkljivosti se lahko na podlagi navedene točke 44 dokaže zlasti s prikazom, da je nastopila ena od okoliščin iz točke 44(a) do (g). V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da so za oceno ukrepa pomoči pomembne zlasti okoliščine iz točke 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje, in sicer kadar je pomoč namenjena preprečevanju tveganja, da bi prekinitev zagotavljanja pomembne storitve ovirala gospodarsko rast zaradi izstopa upravičenca s trga.

5.4.2.2 Pomoč preprečuje prekinitev zagotavljanja pomembne storitve

(457) Gospodarska dejavnost, ki jo podpira pomoč, je tovorni promet, ki za več kot dve tretjini celotne količine blaga, prepeljanega v Nemčiji (preglednica 31), poteka pretežno in dosledno po cesti.

Preglednica 31

Modalni delež tovornega prometa v Nemčiji

(v %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Cestni prevoz	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Železniški prevoz	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Druge vrste prevoza	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Vir: *Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe“, str. 12, slika 3* ([159]).

(458) Ne glede na prevladujoči delež cestnega prevoza Komisija ugotavlja, da železniški tovorni promet prinaša znatne koristi v primerjavi s cestnim prevozom, saj prispeva k trajnostnemu in gospodarskemu razvoju sektorja tovornega prometa. Železniški tovorni promet je dejansko veliko bolj prijazen okolju kot cestni prevoz, saj vlaki proizvedejo do 80 % manj emisij CO_2 na tono tovora v primerjavi s tovornjaki. V sporočilu Komisije „Evropski zeleni dogovor“ ([160]) je navedeno: „Da bi dosegli podnebno nevtralnost, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije iz prometa za 90 %. [...] Prednostno bi bilo treba znaten del 75 % notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, preusmeriti na železnice in celinske plovne poti“. Podobno je Komisija v svojem sporočilu „Strategija za

([159]) Na voljo na naslovu: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?_blob=publikacijaFile&v=4.

([160]) COM(2019) 640 final z dne 11. decembra 2019. Na voljo na naslovu: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_sl.

trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ ([161]) (v nadaljnjem besedilu: Strategija za trajnostno in pametno mobilnost) ugotovila, da je potreben „odločilen ukrep za preusmeritev več dejavnosti k bolj trajnostnim načinom prevoza (zlasti [...] preusmeritev znatne količine tovora na železnice, celinske plovne poti in pomorski prevoz na kratke razdalje)“. V Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je bilo tudi priznano, da „[k]er bodo inovacije oblikovale mobilnost [...] tovora v prihodnosti, bi bilo treba opredeliti pravi okvir in omogočitvene dejavnike za olajšanje tega prehoda, s katerim lahko prometni sistem postane precej učinkovitejši in bolj trajnosten“.

(459) Poleg tega se z železniškim prevozom zmanjšujejo onesnaževanje zraka, hrup in cestni zastoji, ki jih povzroča cestni prevoz, zaradi česar je ključni del prehoda na nizkoogljično gospodarstvo. Železniški prevoz je tudi veliko bolj energetsko učinkovit kot cestni prevoz, saj lahko vlaki prevažajo velike količine tovora na dolge razdalje z manj goriva, kar zmanjšuje skupno porabo energije iz fosilnih goriv. Ta učinkovitost se poveča, kadar železniška omrežja poganja električna energija iz obnovljivih virov, zaradi česar je prevoz blaga čistejši in bolj trajnosten.

(460) Poleg tega lahko železniški tovorni promet na dolgih razdaljah zagotavlja znatne stroškovne prednosti, zlasti pri prevozu težkega ali razsutega blaga, saj lahko vlaki z eno vožnjo prepeljejo večje količine tovora, zaradi česar so stroški prevoza na tono nižji v primerjavi s cestnim prevozom. Manjša poraba goriva in potreba po manjšem številu zaposlenih dodatno zmanjšujeta stroške poslovanja, kar družbam omogoča, da ekonomsko optimizirajo svoje dobavne verige.

(461) Z vlaki se lahko prevažajo velike količine blaga z večjo doslednostjo in manj zamudami, saj nanje manj vplivajo zastoji v cestnem prometu, vremenske razmere in nesreče. Ta zanesljivost je ključna za panoge s strogimi dobavnimi roki, saj zagotavlja, da je blago dostavljeno pravočasno z manj motnjami. Železnice omogočajo tudi večjo nadgradljivost, saj lažje sprejmejo velike pošiljke kot cestna omrežja, zato so idealne za prevoz razsutega tovora in tovora v zabojnikih.

(462) Dodatna prednost železniškega tovornega prometa je, da se s preusmeritvijo tovornega prometa na železnico zmanjša obremenitev cestnih omrežij. To pomeni manj prometnih zastojev, manj prometnih nesreč in nižje stroške vzdrževanja cest. Manjša uporaba cestnega prevoza podaljšuje življenjsko dobo javne infrastrukture in prispeva k zmanjšanju skupnega stroškovnega bremena za vlade in davkoplačevalce. Železniški tovorni promet se lahko učinkovito vključi v večmodalne prometne sisteme, pri čemer se kombinira s pomorskim, cestnim in zračnim prevozom, da se ustvarijo logistične verige brez prekinitev. Ta medsebojna povezanost krepi svetovne trgovinske poti ter olajšuje učinkovit pretok blaga prek regij in meja. Železnica je zlasti koristna pri povezovanju glavnih pristanišč s celinskimi namembnimi kraji, saj omogoča nemoten in učinkovit pretok tovora.

(463) Glede na navedeno Komisija meni, da ima železniški tovorni promet ključno vlogo pri odgovornem razvoju tovornega prometa na splošno, saj obravnava nujno potrebo po trajnostnih logističnih rešitvah. Manjši vpliv na okolje, energijska učinkovitost in zmožnost prevoza velikih količin blaga na dolge razdalje podjetjem pomagajo doseči okoljske, socialne in upravljavske cilje, hkrati pa znižujejo stroške prevoza.

(464) Podjetja s podpiranjem železniškega tovornega prometa prispevajo k bolj trajnostni svetovni dobavni verigi, pomagajo zmanjševati emisije CO_2 in spodbujajo dolgoročno gospodarsko rast, ki je usklajena z okoljskimi cilji. S preusmeritvijo tovornega prometa s cest na železnice imajo lahko podjetja in vlade neposredno vlogo pri doseganju podnebnih ciljev in zmanjševanju vpliva logistike na okolje.

(465) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da je cilj ukrepov prestrukturiranja preprečiti, da bi družba DB Cargo prenehala poslovati zaradi finančnih težav, s katerimi se sooča.

([161]) Sporočilo Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, COM(2020) 789 final z dne 9. decembra 2020, na voljo na naslovu: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Čeprav ima evropski sektor železniškega tovornega prometa, zlasti segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ključno vlogo v logistični mreži, zlasti v Nemčiji, se kljub temu sooča z znatnimi strukturnimi in operativnimi izzivi, kot je podrobno pojasnjeno v uvodnih izjavah 60 do 68. Prevoz posameznih vagonskih pošiljk, ki vključuje prevoz blaga v posameznih vagonih in ne v blok vlakih, omogoča prilagodljivost za manjše pošiljke. Vendar Komisija ugotavlja, da ima težave pri konkuriranju cestnemu prevozu blaga, ki je hitrejši in bolj prilagodljiv različnim logističnim potrebam. Preživetje tega sektorja je ključno ne le za industrijske dobavne verige, temveč tudi za doseganje evropskih trajnostnih ciljev. Kljub njegovemu pomenu je prevoz posameznih vagonskih pošiljk ranljiv poslovni segment zaradi številnih izzivov, vključno z omejeno pokritostjo z železniškim omrežjem, visokimi stroški in neučinkovitostjo.

(467) Komisija ugotavlja, da je ena od glavnih ovir za prevoz posameznih vagonskih pošiljk omejena možnost širitve železniškega omrežja v primerjavi s cestnimi omrežji. Čeprav je železnica odlična pri prevozu na dolge razdalje, pa pogosto nima lokalne povezljivosti, potrebne za učinkovito dostavo od točke do točke. Zato je za zadnji del poti pogosto potreben dodaten cestni prevoz, kar povzroča zaplete v logistični verigi in upočasnjuje dostavo. Poleg tega je povprečna hitrost vlakov s posameznimi vagoni še posebej nizka in se giblje med 22 in 25 km/h, kar je precej počasneje od cestnega prevoza. Ta nizka hitrost skupaj s pogostimi pretovarjanji ogroža zmožnost prevoza posameznih vagonskih pošiljk, da ponudi konkurenčne dobavne roke na trgu, ki vse bolj zahteva hitrost in prožnost.

(468) Drugo pereče vprašanje je finančna vzdržnost prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Ta model je obremenjen z visokimi fiksnimi stroški, povezanimi z infrastrukturo, tirnimi vozili in dejavnostmi. Dobičkonosnost je mogoče doseči le, če se velike količine prevažajo na dolge razdalje, vendar gre pri prevozu posameznih vagonskih pošiljk pogosto za manjše pošiljke, kar povzroča neučinkovitost in višje stroške. Težave z interoperabilnostjo v evropskih železniških omrežjih dodatno otežujejo dejavnosti. Medtem ko pobude, kot je evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), prispevajo k odpravi težav z interoperabilnostjo, nacionalne regulativne razlike, razlike v tirni širini in nezdružljivi sistemi signalizacije še vedno povzročajo zamude in višje stroške za čezmejne dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk.

(469) Prevozniki v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk se soočajo z močno konkurenco ne le cestnega prevoza blaga, temveč tudi novih udeležencev na trgu železniškega prevoza, saj se ti novi prevozniki običajno osredotočajo le na dobičkonosne nišne segmente, kot so blok vlaki, ki ponujajo storitve od točke do točke brez vmesnih postankov ter se tako izognejo operativni zapletenosti in neučinkovitosti, povezani s prevozom posameznih vagonskih pošiljk, katerega obstoječi sistemi, starejša oprema in visoki fiksni stroški obremenjujejo prvotne prevoznike, kot je DB Cargo.

(470) Čeprav so izzivi veliki, se ponovno poudarja strateška vrednost prevoza posameznih vagonskih pošiljk pri prehodu Evrope na trajnostni tovorni promet. Železniški tovorni promet je temelj evropskega zelenega dogovora ([162]) in svežnja politik „Pripravljeni na 55“ ([163]), s katerima želi Unija do leta 2030 zmanjšati emisije ogljika za 55 %. Spodbujanje prehoda s cestnega na železniški prevoz, zlasti prevoz posameznih vagonskih pošiljk in intermodalni prevoz, je bistveno za doseganje teh okoljskih ciljev. V tem okviru tehnološki napredek ponuja nekaj upanja za izboljšanje učinkovitosti in konkurenčnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Pričakuje se, da bodo naložbe v digitalno infrastrukturo in posodobitev omrežij za prevoz posameznih vagonskih pošiljk povečale zanesljivost in hitrost storitev, zaradi česar bo prevoz posameznih vagonskih pošiljk v prihodnosti bolj izvedljiva alternativa cestnemu prevozu.

([162]) Evropski zeleni dogovor, ki ga je Evropska komisija začela izvajati decembra 2019, je načrt EU za trajnostno, ogljično nevtralno gospodarstvo, katerega cilj je, da EU do leta 2050 postane podnebno nevtralna. Med njegovimi ključnimi cilji so zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 55 % do leta 2030, razogljičenje energije, spodbujanje krožnega gospodarstva, obnova biotske raznovrstnosti in spodbujanje trajnostnega kmetijstva s strategijo „od vil do vilic“. Načrt podpira zelene inovacije, industrijski prehod in mehanizem za pravični prehod za pomoč delavcem v prizadetih regijah. Njegov časovni razpored je naslednji: 2019: začetek izvajanja zelenega dogovora; 2020–2021: razvoj posebnih strategij (npr. za biotsko raznovrstnost in krožno gospodarstvo); 2021: uvedba svežnja „Pripravljeni na 55“ za obdobje 2022–2030: izvajanje politike s ciljem 55-odstotnega zmanjšanja emisij do leta 2030; 2050: cilj glede podnebne nevtralnosti.

([163]) Program „Pripravljeni na 55“ je zakonodajni sveženj Unije, ki se je začel izvajati julija 2021 v okviru evropskega zelenega dogovora in katerega cilj je do leta 2030 zmanjšati emisije toplogrednih plinov za 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, da bi do leta 2050 dosegli podnebno nevtralnost. Med ključni ukrepi so: (i) reforma sistema EU za trgovanje z emisijami in uvedba mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah, (ii) posodobitve direktive o energiji iz obnovljivih virov, katere cilj je 40 % energije iz obnovljivih virov do leta 2030, in direktive o energetski učinkovitosti za boljšo rabo energije, (iii) okrepljeni ponori ogljika v skladu z uredbo o rabi zemljišč, spremembi rabe zemljišč in gozdarstvu (LULUCF), (iv) ustanovitev Socialnega sklada za podnebje za podporo ranljivim gospodinjstvom. Njegov časovni razpored je naslednji: 2021: začetek izvajanja svežnja in razpravljanje o njem; 2022: doseženi politični dogovori; 2023–2025: izvajanje temeljnih politik; 2030: cilj glede 55-odstotnega zmanjšanja emisij; 2050: cilj glede podnebne nevtralnosti.

(471) Glede na navedeno Komisija meni, da strateškega pomena prevoza posameznih vagonskih pošiljk ni mogoče preceniti. V zvezi s tem ugotavlja, da je bistvenega pomena za številne panoge, vključno s kemično in avtomobilsko industrijo ter proizvodnjo, ki se za manjše, prilagodljive pošiljke, s katerimi ni mogoče napolniti celotnih vlakov, zanašajo na železniški tovorni promet. Neuspeh družbe DB Cargo in s tem njenih dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk bi imel hude posledice za te industrije, saj bi alternativne logistične rešitve, zlasti cestni prevoz blaga, le stežka izenačile zmogljivosti in okoljske koristi železnice. Tak neuspeh bi lahko povzročil višje stroške, motnje v dobavni verigi in celo izgubo delovnih mest v ključnih sektorjih, ki so za prevoz polizdelkov in surovin odvisni od železniškega tovornega prometa.

(472) Poleg tega Komisija meni, da bi imele motnje pri zagotavljanju storitev prevoza posameznih vagonskih pošiljk znaten širši družbeni vpliv. S preusmeritvijo tovora na ceste bi se dejansko povečali okoljski in infrastrukturni izzivi, saj cestni prevoz povzroča znatno večje emisije in prispeva k zastojem. V zvezi s tem Komisija meni, da bi ta prehod ogrozil trajnostne cilje na nacionalni ravni in ravni EU, kot sta pobuda o zelenem dogovoru in pobuda „Pripravljeni na 55“, ki poudarjata zmanjšanje emisij ogljika s preusmeritvijo tovornega prometa s cest na železnico. Zato bi izguba storitev prevoza posameznih vagonskih pošiljk pomenila tržno pomanjkljivost in nazadovanje v širših prizadevanjih za zmanjšanje okoljske škode.

(473) Komisija priznava, da drugi prevozniki v železniškem prometu zaradi zapletenosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk težko posnemajo ta segment ali se vanj širijo. Za razliko od blok vlakov, ki vozijo neposredno med dvema točkama, prevoz posameznih vagonskih pošiljk vključuje sestavljanje posameznih vagonov različnih strank v en vlak na ranžirnih postajah. Ta delovno intenziven proces zahteva izpopolnjeno logistiko, specializirano opremo in obsežno infrastrukturo. Marže so nizke, konkurenca cestnega tovornega prometa, ki ponuja hitrejše in prožnejše storitve, pa drugim družbam otežuje naložbe v obsežen prevoz posameznih vagonskih pošiljk velikega obsega, kot je prevoz, ki ga zagotavlja družba DB Cargo.

(474) Kot vodilni prevoznik, ki zagotavlja prevoz posameznih vagonskih pošiljk, na Danskem (z [...]-odstotnim deležem) ([164]), v Nemčiji (z 90-odstotnim deležem) ([165]), na Nizozemskem (z [...]-odstotnim deležem) ([166]) v Italiji (z [...]-odstotnim deležem) ([167]) in družba DB Cargo obsežno mrežo ranžirnih postaj, lokomotiv in usposobljenega osebja, kar zagotavlja ekonomijo obsega, ki bi jo novi udeleženci v navedenih državah članicah težko dosegli. Poleg tega položaj družbe DB Cargo kot prvotnega nemškega prevoznika v železniškem tovornem prometu tej družbi omogoča, da poveže storitve prevoza posameznih vagonskih pošiljk s širšimi rešitvami za dobavno verigo, kar je prednost, ki je manjši ali novejši prevozniki morda nimajo. Komisija meni, da visoki fiksni stroški skupaj z neločljivo povezanimi operativnimi izzivi prevoza posameznih vagonskih pošiljk ([168]) ustvarjajo znatne ovire za morebitne nove udeležence v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk, zaradi česar je malo verjetno, da bi v primeru propada družbe DB Cargo in zlasti njenega segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk drugi lahko brez motenj zapolnili vrzel.

(475) Komisija meni, da pomoč za prestrukturiranje, ki podpira načrt za prestrukturiranje, preprečuje izstop podjetja, ki bi lahko preprečilo motnje pomembne storitve, ki jo zagotavlja družba DB Cargo, zlasti v zvezi s prevozom posameznih vagonskih pošiljk. Komisija ugotavlja, da pomoč za prestrukturiranje, ki podpira načrt prestrukturiranja, s preprečevanjem tveganja prekinitve storitev, ki jih zagotavlja družba DB Cargo, prispeva k natančno opredeljenemu cilju preprečevanja socialnih težav ali tržne pomanjkljivosti, kot je določeno v točki 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje, in s tem k razvoju gospodarske dejavnosti zagotavljanja storitev kopenskega tovornega prometa na celotnem ozemlju Nemčije in drugih držav članic, v katerih je družba DB Cargo dejavna.

([164]) Glej oddelek 2.2, uvodni izjavi 27 in 37.
([165]) Glej oddelek 2.2, uvodni izjavi 27 in 37.
([166]) Glej oddelek 2.2, uvodni izjavi 27 in 37.
([167]) Glej oddelek 2.2, uvodni izjavi 27 in 37.
([168]) Glej uvodne izjave 466 do 469.

5.4.2.3 Načrt prestrukturiranja in obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

(476) V skladu s točko 46 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora biti v primerih *ad hoc* pomoči dodelitev pomoči za prestrukturiranje pogojena z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki bi omogočil obnovo sposobnosti preživetja upravičenca. Odprava vzrokov, ki so privedli do težav upravičenca, z omogočanjem obnove njegove dolgoročne sposobnosti preživetja, je nujen pogoj za to, da pomoč za prestrukturiranje prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti in območij, na katerih posluje upravičenec.

(477) Iz navedenega sledi, da je treba združljivost pomoči za prestrukturiranje, ki je krila izgube, ki jih je imela družba DB Cargo v letu 2022 in bi jih objavila do 31. decembra 2022, če ne bi bilo pogodbe o prenosu dobička in izgube, oceniti kot pogojeno z izvajanjem načrta prestrukturiranja, katerega postopek priprave in oblikovanja se je začel julija 2022, tudi če je bil načrt Komisiji uradno posredovan že med izvajanjem (uvodni izjavi 173 in 174). Nastanek izgub, kritih s pogodbo o prenosu dobička in izgube, ki naj bi se z načrtom omejile, ter časovno zaporedje priprave in izvajanja načrta v letu 2022 sta v obravnavanem primeru časovno blizu.

(478) Zato je primerno upoštevati, da je treba združljivost pomoči za prestrukturiranje, načrtovane do vključno konca leta 2025, ne glede na to, kako nezakonito je bila dodeljena na začetku, oceniti v povezavi z načrtom prestrukturiranja in njegovo skladnostjo z zahtevami iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(479) V skladu s točkami 45 do 48 smernic za reševanje in prestrukturiranje bi morala biti pomoč za prestrukturiranje dodeljena le za podporo realističnega, skladnega in daljnosežnega načrta prestrukturiranja, v katerem morajo biti ukrepi zasnovani tako, da omogočijo obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja upravičenca v razumnem časovnem okviru in v čim krajšem obdobju, pri čemer je izključena vsaka nadaljnja pomoč poleg tiste, ki podpira načrt prestrukturiranja upravičenca. V načrtu prestrukturiranja je treba opredeliti vzroke za težave upravičenca in njegove slabosti ter opisati, kako bodo predlagani ukrepi prestrukturiranja odpravili osnovne težave upravičenca.

(480) V skladu s točko 49 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora načrt prestrukturiranja vsebovati informacije o poslovnem modelu upravičenca, iz katerih je razvidno, kako bo načrt prispeval k njegovi dolgoročni sposobnosti preživetja. Te informacije morajo zlasti vključevati informacije o organizacijski strukturi upravičenca, financiranju, korporativnem upravljanju in vseh drugih pomembnih vidikih. Z načrtom prestrukturiranja bi bilo treba oceniti, ali bi se upravičenec lahko izognil težavam z ustreznimi in pravočasnimi ukrepi vodstva in če je tako, dokazati, da so bile ustrezne spremembe v vodstvu tudi opravljene. Kadar težave upravičenca izhajajo iz pomanjkljivosti v njegovem poslovnem modelu ali sistemu korporativnega upravljanja, se bodo zahtevale ustrezne spremembe.

(481) V skladu s točkami 50 do 52 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba rezultate prestrukturiranja prikazati v različnih scenarijih, zlasti z opredelitvijo parametrov uspešnosti in glavnih predvidljivih dejavnikov tveganja. Obnova sposobnosti preživetja upravičenca mora pomeniti ustrezen donos vloženega kapitala po pokritju stroškov, ne da bi bil ta odvisen od optimističnih predpostavk v zvezi z zunanjimi dejavniki, kot so nihanja cen ali povpraševanje. Dolgoročna sposobnost preživetja se doseže, kadar podjetje lahko zagotovi ustrezen načrtovani donos kapitala, potem ko pokrije vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami, ter je tako sposobno konkurirati na trgu brez zunanje pomoči.

(482) Te zahteve so obravnavane v oddelkih 5.4.2.3.1do 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1 Ocena verodostojnosti načrta prestrukturiranja za odpravo vzrokov finančnih težav družbe DB Cargo

(483) Finančne težave družbe DB Cargo so predvsem posledica segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljk, ki je od leta 2013 pomemben vir izgub (samo ta je predstavljal 64 % izgub družbe v letu 2022 in 82 % v letu 2023), medtem ko sta segmenta prevoza z blok vlaki in kombiniranega prevoza izkazovala nestanovitne, vendar manj negativne rezultate. Poleg izgub v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk so pandemija COVID-19, motnje v svetovni dobavni verigi in težave z lokalno nemško tržno infrastrukturo v obdobju 2019–2022 še povečali izzive družbe DB Cargo.

(484) Ti negativni finančni rezultati, ki so povzročili ponavljajoče se velike izgube, podpirajo potrebo po načrtu prestrukturiranja, ki bo znatno spremenil poslovni model in strategijo družbe DB Cargo, da bi okrepila svoje finančne temelje in racionalizirala stroške poslovanja z namenom obnovitve njene sposobnosti preživetja do konca obdobja prestrukturiranja.

(485) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da načrt prestrukturiranja vključuje sklop resnih, številnih, doslednih in medsebojno dopolnjujočih se ukrepov (oddelki 5.4.2.21 do 5.4.2.2.31), ki obravnavajo temeljne vzroke operativnih in finančnih težav družbe DB Cargo, saj bodo na več različnih načinov prispevali k izboljšanju učinkovitosti proizvodnje in zagotavljanja storitev družbe DB Cargo njenim strankam ter racionalizaciji njene stroškovne osnove. Zlasti se pričakuje, da bo preoblikovanje zelo zapletenega sistema skupne proizvodnje družbi DB Cargo omogočilo, da se bo prožneje odzivala na zahteve svojih strank. S prestrukturiranjem v manjša, bolj osredotočena poslovna področja, ki temeljijo na poslovnih sektorjih in/ali skupinah strank, bi se morala znatno zmanjšati zapletenost proizvodnega modela, posledično pa bi se morali tudi močno znižati stroški in izboljšati konkurenčnost družbe DB Cargo.

(486) Pričakuje se na primer, da bo ukrep iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo v zvezi z optimizacijo njenega omrežja za prevoz posameznih vagonskih pošiljk s pregledom njegove zasnove korenito poenostavil in povečal stabilnost proizvodnje in standardizacijo tržne ponudbe družbe DB Cargo v tem segmentu. Napotitev osebja in opreme segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk je korenita sprememba v primerjavi s sedanjo integrirano proizvodnjo vlakov s posameznimi vagoni, blok vlakov in vlakov za kombinirani prevoz. Te izboljšave proizvodnega modela bi morale privesti tudi do izboljšanja kakovosti storitev za stranke, zato se pričakuje, da bodo omogočile pozitivne prilagoditve cen, da bi bolje zajele pripravljenost strank za plačilo storitev prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Zato se pričakuje, da bodo ukrepi iz načrta prestrukturiranja, ki se osredotočajo na segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk družbe DB Cargo, znatno prispevali k izboljšanju finančnega položaja družbe, saj naj bi z letom 2025 ustvarili več kot 100 milijonov EUR dodatnega EBIT, kot je navedeno v oddelku 4.1.5.2.

(487) Podobno se pričakuje, da bodo ukrepi iz načrta prestrukturiranja, namenjeni optimizaciji portfelja segmenta prevoza z blok vlaki družbe DB Cargo in razvoju pametnih logističnih rešitev za njene stranke, znatno prispevali k povečanju EBIT družbe DB Cargo, saj naj bi inovativne rešitve železniškega prevoza družbi omogočile, da bi bolje izkoristila različno pripravljenost strank za plačilo in tudi opredelila proge, ki bi jih bilo treba ukiniti, da bi se sredstva bolje razporedila na dejavnosti z višjo maržo. Poleg tega načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo, podobno kot v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk, vključuje ukrep, s katerim bo upravljanje blok vlakov ločeno od drugih segmentov, z namensko dodelitvijo sredstev za povečanje kakovosti proizvodnje. Zgoraj opisane izboljšave kakovosti storitev za stranke bi morale tudi upravičiti prilagoditve cen za kakovostnejše storitve prevoza z blok vlaki, ki presegajo nadomestila za stroške faktorjev. Zato se pričakuje, da bodo ukrepi iz načrta prestrukturiranja, osredotočeni na segment prevoza z blok vlaki družbe DB Cargo, znatno prispevali k izboljšanju finančnega položaja družbe, saj naj bi z letom 2025 ustvarili precej več kot 200 milijonov EUR dodatnega EBIT, kot je opisano v oddelku 4.1.5.2.

(488) Ukrepi iz načrta prestrukturiranja, osredotočeni na segment kombiniranega prevoza, ki med drugim vključujejo (i) preoblikovanje pomorskega omrežja, povezovanje terminalov, optimizacijo portfelja, (ii) preoblikovanje kombiniranega celinskega prevoza, izboljšanje kakovosti proizvodnega sistema in (iii) optimizacijo prodajnega portfelja prevoznikov, naj bi prav tako prispevali k izboljšanju finančnega položaja družbe DB Cargo, saj naj bi leta 2025 ustvarili več kot 50 milijonov EUR dodatnega EBIT (in nato več kot 100 milijonov EUR na leto), kot je opisano v oddelku 4.1.5.2.

(489) Poleg tega naj bi se z načrtom prestrukturiranja družbe DB Cargo odpravile neučinkovitosti, ki izhajajo iz odvečnih postopkov, presežnih zmogljivosti in storitev z omejeno dodano vrednostjo, in sicer z zmanjšanjem zapletenosti v različnih poslovnih enotah družbe in posodobitvijo informacijskih sistemov družbe DB Cargo. Podobno se pričakuje, da bo zmanjšanje števila pisarniških prostorov, odhodkov za trženje in strukture vodenja administracije družbe DB Cargo prispevalo k izboljšanju finančnega položaja družbe DB Cargo. Pričakuje se, da bodo ti ukrepi skupaj leta 2025 ustvarili več kot 50 milijonov EUR dodatnega EBIT (in nato več kot 100 milijonov EUR na leto), kot je opisano v oddelku 4.1.5.2.

(490) Na splošno se pričakuje, da bodo ukrepi iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo leta 2025 prispevali več kot 500 milijonov EUR dodatnega EBIT, kar je precej več kot pozneje. Družba DB Cargo naj bi z izvajanjem načrta prestrukturiranja postala vitkejši in učinkovitejši ponudnik storitev, osredotočen na rešitve za stranke, tako da se pričakuje, da bo obnovila svojo sposobnost preživetja do leta 2026, tj. zadnjega leta obdobja prestrukturiranja, ko naj bi ustvarila svoj prvi pozitiven neto prihodek (ki naj bi se nato še povečal).

(491) Na podlagi navedenega Komisija meni, da so v načrtu prestrukturiranja ustrezno obravnavani vzroki finančnih težav družbe DB Cargo. Meni tudi, da trajanje načrta prestrukturiranja do konca leta 2026 ni nerazumno dolgo glede na število in obseg zgoraj obravnavanih ukrepov prestrukturiranja ter velike izgube, ki so bile izhodišče za družbo DB Cargo.

(492) Komisija mora oceniti verodostojnost predpostavk, na katerih temelji načrt prestrukturiranja upravičenke, nato pa dokaze o obnovljeni sposobnosti preživetja upravičenke ob koncu načrta prestrukturiranja.

5.4.2.3.2 Ocena verodostojnosti predpostavk iz načrta prestrukturiranja

(493) Komisija je v okviru ocene predpostavke iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo pregledala napovedi prihodkov (tako glede cene kot obsega) in stroškov, ki jih je Nemčija predložila za obdobje prestrukturiranja.

(494) Prvič, Komisija v zvezi z napovedmi prihodkov ugotavlja, da bo po predpostavki Nemčije glede razvoja prihodkov družbe DB Cargo v obdobju prestrukturiranja prihodek družbe DB Cargo ostal razmeroma nespremenjen (+4,9 % v obdobju prestrukturiranja, če se upoštevajo drugi poslovni prihodki) in dejansko negativen (–2 %), če se izključijo drugi poslovni prihodki ([169]) in se v obdobju prestrukturiranja upošteva samo pričakovana rast prihodkov DB Cargo, ki izhajajo iz njenih glavnih dejavnosti (preglednica 21). Komisija meni, da je ta razvoj razumen, če je v skladu z zmanjšanjem obsega, ki ga družba DB Cargo pričakuje v okviru izvajanja ukrepov iz načrta prestrukturiranja v zvezi s tem.

(495) Poleg tega Komisija po temeljitejši analizi obsega in oblikovanja cen meni, da se lahko v zvezi z obsegom razvoj skupnega obsega družbe DB Cargo na podlagi tonskih kilometrov, kot ga je predvidela Nemčija, šteje za razumnega in realističnega glede na sedanji trg, saj je še vedno omejen na [...]-odstotno povečanje CAGR v obdobju 2025–2029. Predpostavke o rasti obsega družbe DB Cargo so dejansko konservativne, saj Nemčija ne predvideva nobenih dodatnih učinkov zaradi tržno pogojene rasti prevoza posameznih vagonskih pošiljk in rasti pod stopnjo rasti na trgu v segmentih prevoza z blok vlaki in kombiniranega prevoza.

(496) Čeprav Nemčija predvideva, da se bodo prihodki družbe DB Cargo na tonski kilometer v obdobju 2025–2029 povečali za CAGR v višini [...] %, Komisija tudi meni, da so take predpostavke razumne in realistične, v kolikor tak prenos večine zvišanj stroškov temelji na izboljšanju produktivnosti in kakovosti storitev družbe DB Cargo zaradi izvajanja različnih ukrepov iz načrta prestrukturiranja, katerih cilj je prav to, da se lahko v zameno za višje cene ponudijo boljše storitve za stranke.

(497) Na podlagi tega Komisija meni, da so predpostavke, ki jih je predložila Nemčija v zvezi s splošnim razvojem prihodkov, razumne in verodostojne.

(498) Drugič, Komisija v zvezi z napovedmi stroškov ugotavlja, da naj bi se tri glavne kategorije stroškov (materiali, osebje in drugi operativni stroški), predvidene v obdobju prestrukturiranja, zmanjšale za približno 10 % (leto 2026 v primerjavi z letom 2023), kar zadeva stroške materiala in osebja, ki skupaj predstavljajo precej več kot [...] % skupne stroškovne osnove upravičenke (medtem ko naj bi se drugi operativni stroški družbe DB Cargo znižali še

([169]) Drugi poslovni prihodki vključujejo enkratni učinek dobičkov od prodaje lokomotiv po knjigovodski vrednosti v letu 2026.

bolj). Navedena znižanja stroškov, ki se lahko zdijo pomembna v absolutnem smislu, vendar ne tako pomembna v relativnem smislu, se štejejo za razumna zaradi zadnjenavedenega razloga in dejstva, da temeljijo na dobro opredeljenih in dogovorjenih programih za znižanje stroškov ter kot taka podpirajo zvišanje stopnje EBITDA družbe DB Cargo ter ji omogočajo, da že leta 2025, tj. eno leto pred iztekom obdobja prestrukturiranja, začne poslovati pozitivno (107 milijonov EUR).

(499) Znižanje stroškov amortizacije zaradi zmanjšanih naložb v osnovna sredstva, ki ga je mogoče opaziti v bilanci stanja družbe DB Cargo, dodatno prispeva k zvišanju stopnje EBIT ter marže iz poslovanja družbe DB Cargo, za kateri se na tej podlagi pričakuje, da bosta do konca obdobja prestrukturiranja leta 2026 postali pozitivni ([...] EUR oziroma [...] %).

(500) Na podlagi različnih ukrepov prestrukturiranja, ki jih je družba DB Cargo uvedla v okviru svojega načrta prestrukturiranja, se lahko predpostavke, ki jih je predložila Nemčija v zvezi z razvojem stroškov in ki podpirajo obnovo sposobnosti preživetja družbe DB Cargo, štejejo za razumne in verodostojne.

(501) Skratka, Komisija je skrbno pregledala ključne predpostavke, na katerih temeljijo finančne napovedi iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo, ki ga je predložila Nemčija, in ugotavlja, da so navedene predpostavke razumne in verodostojne ter zato verjetne.

5.4.2.3.3 Ocena verodostojnosti obnove sposobnosti preživetja upravičenke

(502) Komisija je ugotovila, da so predpostavke, na katerih temeljijo finančne napovedi, verodostojne, zato bo zdaj ocenila, ali lahko upravičenka na podlagi navedenih napovedi obnovi svojo sposobnost preživetja do konca načrta prestrukturiranja. Natančneje, Komisija bo preverila, ali upravičenka pričakuje, da bo do konca poslovnega leta 2026 ustvarila zadostno stopnjo donosnosti s svojim poslovanjem in bo lahko konkurirala na podlagi lastnih dosežkov.

(503) Stopnja EBIT družbe DB Cargo (prihodki brez drugih poslovnih prihodkov) naj bi bila konec leta 2024 negativna in naj bi znašala [...] %, do konca obdobja prestrukturiranja decembra 2026 pa pozitivna in naj bi znašala [...] %. Dobičkonosnost družbe DB Cargo, merjena kot stopnja EBIT, naj bi se zato v obdobju prestrukturiranja znatno povečala (in se nato stabilizirala) ([170]). Navedeni izboljšani rezultati ne omogočajo ustrezne primerjave s preteklimi rezultati, saj so bili v bistvu negativni, to znatno izboljšanje pa temelji na izvajanju načrta prestrukturiranja družba DB Cargo.

(504) Poleg tega se pričakuje, da bo družba DB Cargo ustvarila pozitiven neto prihodek v primeru osnovnega in pesimističnega scenarija. Tak pozitiven razvoj bo pozitivno prispeval tudi k položaju lastniškega kapitala družbe DB Cargo, saj se načrtuje, da se bo nadaljeval tudi po obdobju prestrukturiranja.

(505) Poleg tega finančni podatki iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo kažejo, da se bodo njeni kazalniki donosa v celotnem obdobju prestrukturiranja izboljšali in do konca leta 2026 dosegli ROCE v višini [...] %, ki se bo po koncu obdobja prestrukturiranja še povečal, na primer na [...] % leta 2030. Po izračunu Nemčije bi bil donos kapitala družbe DB Cargo, kot ga meri ROCE, od konca obdobja prestrukturiranja leta 2026 stalno višji od ravni njenega [...] (opomba 112). Komisija zato meni, da je stopnja ROCE družbe DB Cargo dovolj visoka, da se šteje za ustrezen predvideni donos kapitala, če družbi DB Cargo omogoča, da po pokritju vseh svojih stroškov, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami, samostojno konkurira na trgu.

([170]) Opozoriti je treba, da je to stopnjo EBIT mogoče doseči le s kombinacijo ambicioznih notranjih ukrepov družbe in nemške subvencije za prevoz posameznih vagonskih pošiljk v višini približno 300 milijonov EUR letno. Brez subvencije poslovni segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk ne bi obnovil svoje sposobnosti preživetja. Prav tako je treba opozoriti, da nemški zvezni železniški organ še ni odobril vloge družbe DB Cargo za financiranje prevoza posameznih vagonskih pošiljk za leto 2024. Zato še ni jasno, v kolikšni meri bodo sredstva za ta sektor v višini 300 milijonov EUR na leto dosegla družbo DB Cargo. Predpostavka v osnovnem scenariju je, da bo [...] % tega obsega ([...] EUR na leto) dodeljenih družbi DB Cargo.

(506) Komisija meni, da to še toliko bolj drži, ker nemška napoved ROCE družbe DB Cargo vključuje omejen prispevek segmenta prevoza posameznih vagonskih pošiljki k splošni dobičkonosnosti družbe DB Cargo, ki se, kot je pojasnjeno v oddelku 5.4.2.1, sooča s številnimi izzivi (visoki fiksni stroški, omejena pokritost železniškega omrežja ter konkurenca hitrejšega in bolj prilagodljivega cestnega prevoza), vendar ima ključno vlogo v evropskem logističnem omrežju (zlasti za panoge, kot so kemična in avtomobilska industrija ter proizvodnja, ki so odvisne od prožnih storitev železniškega tovornega prometa) ter je bistvenega pomena za zmanjšanje emisij CO_2 in doseganje podnebnega cilja EU kot bolj trajnostne in učinkovite alternative cestnemu prevozu.

(507) Komisija nadalje meni, da naj bi bila pričakovana uspešnost družbe DB Cargo večja od uspešnosti skupine njenih konkurentov. Komisija pri primerjavi zadevnih stopenj EBIT (EBIT je pomemben element koeficienta ROCE) dejansko ugotavlja, da naj bi stopnja EBIT družbe DB Cargo do konca obdobja prestrukturiranja leta 2026 dosegla [...] %, medtem ko je stopnja EBIT njenih konkurentov v obdobju 2021–2023 v povprečju znašala 2 % za primerljive dejavnosti (in 5 %, ob upoštevanju samo tistih konkurentov, ki ne opravljajo dejavnosti prevoza posameznih vagonskih pošiljk). Pričakuje se torej, da bo družba DB Cargo poslovala v skladu s svojimi sedanjimi konkurenti ali bolje od njih.

(508) Kar zadeva kazalnike solventnosti, se pričakuje, da bo družba DB Cargo ves čas izvajanja načrta prestrukturiranja ohranjala pozitiven in rastoč položaj lastniškega kapitala, njen delež lastniškega kapitala (lastniški kapital/skupna sredstva) pa se bo do konca obdobja prestrukturiranja ([...] % decembra 2026) in pozneje (do [...] % decembra 2030) postopoma povečeval. Podobno se pričakuje, da se bo količnik kritja obresti družbe DB Cargo (EBIT/odhodki za obresti) med trajanjem načrta prestrukturiranja razvijal pozitivno in do konca leta 2026 dosegel raven, ki bo precej višja od 1-kratnika (in do decembra 2030 višja od 1,5-kratnika).

(509) Komisija meni, da je pesimistični scenarij, kot je opredeljen v načrtu prestrukturiranja, kot alternativa osnovnemu scenariju finančnih napovedi prav tako ustrezen in verodostojen, saj predvideva številne možne neugodne dogodke, ki vplivajo na parametre uspešnosti upravičenke, kot so morebitne zamude pri izvajanju ukrepov iz načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo, znatne izgube obsega ali močna cenovna konkurenca. Komisija torej ugotavlja, da so v pesimističnem scenariju dejansko upoštevane verjetne spremembe dejavnikov prihodkov in stroškov, ki bi lahko posamično ali skupaj vplivali na sposobnost preživetja družbe DB Cargo. Nadalje ugotavlja, da se dejavniki, ki negativno vplivajo na prihodke in stroške v pesimističnem scenariju, štejejo za hkratne.

(510) V takem pesimističnem scenariju so rezultati družbe DB Cargo prizadeti, vendar ostajajo pozitivni in trajnostni ter ne ogrožajo obnove sposobnosti preživetja upravičenke. Dejansko so pričakovani neto prihodki po pesimističnem scenariju po pokritju vseh stroškov poslovanja, vključno z obrestmi in stroški amortizacije, do konca obdobja prestrukturiranja leta 2026 in pozneje še naprej pozitivni tako kot v osnovnem scenariju. Poleg tega bi po pesimističnem scenariju stopnja EBIT družbe DB Cargo leta 2026 znašala [...] EUR (tj. [...]-odstotna stopnja dobička), v naslednjih letih pa bi se povečala na skoraj [...] EUR (tj. približno [...]-odstotna stopnja dobička).

(511) Podobno se pričakuje, da se bo ROCE po pesimističnem scenariju družbe DB Cargo zmanjšal na [...] % v primerjavi z [...] % po osnovnem scenariju, vendar naj bi se do leta 2030 povečal na [...] % (v primerjavi z ravnjo po osnovnem scenariju, ki znaša [...] %). To potrjuje, da v pesimističnem scenariju obnova dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo ostaja stabilna kljub vsem neugodnim predpostavkam, ki jih ta scenarij vključuje.

(512) To potrjuje tudi pričakovani razvoj donosa sredstev družbe DB Cargo, ki bo po pesimističnem scenariju ob koncu obdobja prestrukturiranja znašal skoraj [...] % (v primerjavi z [...] % po osnovnem scenariju) in se do leta 2030 povečal na 2,5 % (v primerjavi z [...] % po osnovnem scenariju).

(513) Kar zadeva kazalnike solventnosti, se po pesimističnem scenariju pričakuje, da bo družba DB Cargo ves čas izvajanja načrta prestrukturiranja ohranjala pozitiven in rastoč položaj lastniškega kapitala. Količnik lastniškega kapitala (lastniški kapital/skupna sredstva) družbe DB Cargo se bo, tako kot v osnovnem scenariju, do konca obdobja prestrukturiranja in naprej stalno povečeval (do [...] %). Podobno se pričakuje, da se bo količnik kritja obresti družbe DB Cargo (EBIT/stroški obresti) po pesimističnem scenariju med trajanjem načrta prestrukturiranja razvijalo pozitivno in do konca leta 2026 doseglo skoraj 1-kratno raven (do decembra 2030 pa več kot 1-kratno).

(514) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da je predlagani načrt prestrukturiranja po osnovnem in pesimističnem scenariju izvedljiv, skladen in daljnosežen ter lahko v razumnem časovnem okviru obnovi dolgoročno sposobnost preživetja družbe DB Cargo.

5.4.3 *Pozitivni učinki pomoči na razvoj gospodarskih dejavnosti ali gospodarskih območij prevladajo nad negativnimi učinki v smislu izkrivljanja konkurence in škodljivih učinkov na trgovino*

(515) Za oceno, ali pomoč ne vpliva neupravičeno na konkurenco in pogoje trgovanja, je treba preučiti nujnost, ustreznost in sorazmernost pomoči ter zagotoviti preglednost. Preučiti je treba tudi učinke pomoči na konkurenco in trgovino ter pretehtati pozitivne učinke pomoči na razvoj gospodarskih dejavnosti in območij, ki jih pomoč namerava podpirati, ter druge pozitivne učinke glede na njene negativne učinke na notranji trg.

5.4.3.1 Nujnost pomoči in spodbujevalni učinek

(516) V skladu s točko 53 smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo države članice, ki nameravajo dodeliti pomoč za prestrukturiranje, zagotoviti primerjavo z verodostojnim alternativnim scenarijem, ki ne vključuje državne pomoči, in s tem dokazati, da razvoj gospodarskih dejavnosti ali območij, za katerega je pomoč namenjena, iz oddelka 3.1.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje brez pomoči ne bo dosežen ali bo dosežen v manjši meri. Da bi države članice dokazale, da ima pomoč za prestrukturiranje spodbujevalni učinek, morajo tudi dokazati, da bi pri upravičencu v odsotnosti pomoči prišlo do prestrukturiranja, prodaje ali likvidacije na način, pri katerem predvideni cilj preprečevanja tržne pomanjkljivosti ali socialnih težav ne bi bil izpolnjen (točka 59 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(517) V alternativnem scenariju, v katerem družba DB AG ne bi prekinila pogodbo o prenosu dobička in izgube ter bi dodelila in nato še vedno dodeljevala pomoč za prestrukturiranje za odpravo negativnega stanja lastniškega kapitala, bi družba DB Cargo pri strankah ali dobaviteljih vzbudila morebitno nezaupanje, zaradi česar bi morala najprej nenadno zmanjšati izgube iz poslovanja v segmentih poslovanja, v katerih so te večje, zlasti v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk. Družba DB Cargo bi kmalu ustvarila velike izgube, kar bi dejansko povzročilo njeno insolventnost.

(518) Poleg tega bi bilo nerealno pričakovati, da bi se v kratkem času pojavil drug obvladujoči delničar, ki bi bil pripravljen zagotoviti kapital za pokritje izgub družbe DB Cargo, saj je družba DB Cargo že vseskozi edina delničarka družbe DB AG (glej uvodno izjavo 13). Družba DB AG je torej morala preprečiti, da bi upravičenka prenehala opravljati dejavnosti ali močno zmanjšala njihov obseg. V hipotetičnem scenariju brez pomoči bi družba DB Cargo tvegala in še vedno tvega, da bo prenehala zagotavljati pomembne storitve kopenskega prevoza v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk v Nemčiji, ki jih konkurenti po velikosti in naravi ne bi mogli in ne morejo zlahka in pravočasno posnemati.

(519) Izkazalo se je torej, da je pomoč za prestrukturiranje imela in ima še vedno odločilen učinek spodbujanja izvajanja vseh predvidenih ukrepov za prestrukturiranje, da bi se obnovila dolgoročna sposobnost preživetja, hkrati pa preprečuje tveganja za upravičenko, da bi prenehala opravljati ali znatno zmanjšala obseg dejavnosti kopenskega prevoza v segmentu prevoza posameznih vagonskih pošiljk ali drugih segmentih železniškega tovornega prometa, ki bistveno prispevajo k trajnostnemu gospodarskemu razvoju prevoza blaga na notranjem trgu.

5.4.3.2 Ustreznost

(520) Pomoč za prestrukturiranje se ne bo štela za združljivo z notranjim trgom, če se cilj lahko doseže z manj izkrivljajočimi ukrepi; za pomoč je treba zahtevati ustrezno nadomestilo, izbrani instrumenti pa morajo biti ustrezni za predvideno rešitev težav v zvezi z likvidnostjo ali solventnostjo ([171]).

(521) Pomoč za prestrukturiranje je v obliki prenosa izgub z družbe DB Cargo na družbo DB AG. Ta prenos izgub pozitivno vpliva na solventnost družbe DB Cargo, saj ščiti položaj lastniškega kapitala družbe DB Cargo pred negativnim vplivom ustvarjenih izgub. Komisija ugotavlja, da prenos izgub družbi DB Cargo neposredno ne zagotavlja likvidnosti v skladu z dejstvom, da družba DB Cargo ni imela likvidnostnih težav, ko je postala podjetje v težavah.

([171]) Točka 38(c) ter točki 54 in 58 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(522) Kar zadeva vidik pomoči, ki se nanaša na krepitev solventnosti, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 442, bi moral lastniški kapital družbe DB Cargo brez pomoči absorbirati izgube in bi tako leta 2022 postal negativen. Negativen položaj lastniškega kapitala, kar pomeni, da obveznosti družbe presegajo njena sredstva, bi pomenilo resno težavo s solventnostjo, ki se je v obdobju 2022–2024 preprečila z dodelitvijo pomoči.

(523) V zvezi z vprašanjem ustreznega nadomestila za instrumente Komisija ugotavlja, da se izgube na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube samodejno zaračunajo matični družbi družbe DB Cargo, tj. družbi DB AG. Družba DB AG za prenos izgub ne prejme nobenega neposrednega neto pozitivnega nadomestila. Vendar je družba DB Cargo v celoti v lasti družbe DB AG, zato bo družba DB AG kot edina delničarka družbe DB Cargo v celoti izkoristila vse ugodnosti, ki izhajajo iz obnove dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo.

(524) V tem okviru so v oceni predvideni razumni prihodnji finančni donosi družbe DB Cargo, ki naj bi zaščitili širše strateške interese družbe DB AG, kot je ohranitev ključne odvisne družbe, kot je DB Cargo, zlasti z zagotavljanjem storitev panogam, kot so jeklarska, avtomobilska in kemična industrija, ki ustvarjajo znaten del letnih prihodkov družbe DB Cargo v višini 4,5 milijarde EUR. Zato Nemčija z zagotavljanjem neprekinjenega poslovanja s pomočjo ohranja dolgoročni strateški položaj družbe DB Cargo. Ocena napovedi v osnovnem scenariju razumno predvideva kumulativne finančne donose družbe DB Cargo v naslednjih petih do desetih letih, ki bodo usklajeni s pričakovanim nadomestilom v celotnem obdobju prestrukturiranja in po njem. Vendar pa so donosi, ki so nižji od tistih, ki bi jih lahko imel tržni vlagatelj v podobnem položaju, ki je kril nedavne izgube, nastale od leta 2022, še vedno razumni in ustrezni, zlasti od zadnjega leta obdobja prestrukturiranja in po njem. V zvezi s tem je Komisija izračunala interno stopnjo donosnosti, ki bi jo družba DB AG lahko pričakovala od uspešnega načrta prestrukturiranja. Komisija uporablja pristop, kot je opisan v uvodnih izjavah 378 in 379. Vendar namesto uporabe srednjeročnih načrtov kot podlago uporablja napovedi iz osnovnega scenarija načrta prestrukturiranja. Na podlagi tega izračuna bi lahko družba DB AG pričakovala interno stopnjo donosnosti v višini približno [...] %. Ta interna stopnja donosnosti bi bila znotraj razpona donosov najnovejših obveznic, ki jih je izdala družba Deutsche Bahn Finance GmbH. ([172]) in ki trenutno prinašajo med [...] % in [...] % ([173]). Zato je nadomestilo večinoma v skladu s stroški financiranja družbe DB AG.

(525) Takrat bo pričakovani instrument pomoči obravnaval in izboljšal poslabšano solventnost, hkrati pa bo družbi DB AG in s tem nemški državi, katere delež v upravičenki se bo povečal, zagotovil zadostno nadomestilo.

(526) Iz tega sledi, da je instrument pomoči za prestrukturiranje ustrezen.

5.4.3.3 Sorazmernost pomoči in porazdelitev bremena

(527) V skladu s točko 38(e) smernic za reševanje in prestrukturiranje pomoč za prestrukturiranje ne sme presegati najmanjše pomoči, potrebne za dosego cilja, za katerega je navedena pomoč namenjena. Znesek in intenzivnost pomoči za prestrukturiranje je treba omejiti na strogi minimum, ki bo glede na obstoječe finančne vire upravičenca, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, ki ji upravičenec pripada, še omogočil prestrukturiranje (točka 61 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Zlasti je treba zagotoviti zadostno stopnjo lastnega prispevka k stroškom prestrukturiranja in, če je državna podpora dodeljena v obliki, ki krepi lastniški položaj upravičenca, porazdelitve bremena. Pri oceni navedenih zahtev se upoštevajo vse predhodno dodeljene pomoči za reševanje.

([172]) Obveznice z mednarodno identifikacijsko številko vrednostnega papirja (koda ISIN):
— XS2624017070,
— XS2689049059,
— XS2755487076,
— XS2808189760.

([173]) V skladu s podatki s spletnega mesta https://www.boerse-frankfurt.de/en, nazadnje obiskano 27. novembra 2024.

5.4.3.3.1 Lastni prispevek

(528) Lastni prispevek upravičenke k stroškom prestrukturiranja iz lastnih sredstev družbe DB Cargo, njene delničarke ali upnikov – ali novih vlagateljev – mora biti realen in dejanski ter mora biti običajno primerljiv z dodeljeno pomočjo v smislu učinka na solventnost ali likvidnost upravičenke. V skladu s točko 63 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora Komisija oceniti, ali so različni viri lastnega prispevka dejanski in ne vsebujejo pomoči. V skladu s točko 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje Komisija lastni prispevek običajno šteje za ustrezen, če znaša najmanj 50 % stroškov prestrukturiranja.

(529) Prvič, kot predhodni premislek za oceno sorazmernosti bi bilo treba opozoriti, da je znesek pomoči za prestrukturiranje, ki podpira stroške načrta prestrukturiranja, po zasnovi dejansko omejen na znesek neto izgub, nastalih v obdobju prestrukturiranja do 31. decembra 2024. Nato bi bilo treba vse čiste izgube, ki bi jih imela družba DB Cargo – kot se pričakuje leta 2025 –, če pogodba o prenosu dobička in izgube z družbo DB AG ne bi bila prekinjena, knjižiti in evidentirati v izkazu poslovnega izida in bilanci stanja družbe DB Cargo. Poleg tega lastni prispevek delničarke družbe DB Cargo vključuje vmesni dolg (842 milijonov EUR podrejenih zamenljivih posojil), ki bi se lahko pretvoril ter po potrebi podpiral lastniški in solventnostni položaj družbe DB Cargo na podoben način kot pomoč za prestrukturiranje do vključno leta 2024.

(530) Morebitne težave s solventnostjo po prekinitvi pogodbe o prenosu dobička in izgube ali njenih zapoznelih učinkih do pričakovanega dobička se dejansko rešujejo z razpoložljivostjo finančnih linij, ki jih prispeva družba DB AG, in zlasti z vmesnim dolgom (842 milijonov EUR podrejenih dolgov), ki je največji posamezni znesek lastnega prispevka. Kar zadeva solventnost družbe DB Cargo, bi imel vmesni dolg podobno vlogo kot pogodba o prenosu dobička in izgube, saj bi zaradi svoje podrejenosti in s tem razvrstitve vrednostnih papirjev kot podobnih lastniškemu kapitalu okrepil položaj lastniškega kapitala družbe DB Cargo.

(531) V zvezi s točko 63 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora Komisija preveriti, ali različni viri financiranja lastnega prispevka k stroškom načrta prestrukturiranja, opisani v oddelku 4.1.5.3.2.2, ne vsebujejo pomoči in so resnični, tj. ali je dovolj verjetno, da se bodo uresničili med izvajanjem načrta, razen dobička. Lastni prispevek upravičenca, ki ne vsebuje pomoči, razen odsvojitve sredstev in faktoringa, je večinoma sestavljen iz finančnih instrumentov ali podpore, ki jo je družba DB AG dala na voljo družbi DB Cargo iz državnih sredstev, zato mora biti strogo strukturiran in zagotovljen pod tržnimi pogoji.

5.4.3.3.1.1 Vmesni dolg (podrejena zamenljiva posojila v višini 842 milijonov EUR) in kreditne linije (325 milijonov EUR in 434 milijonov EUR)

(532) Komisija meni, da je družba DB AG upoštevala to načelo tržnih pogojev, tako da je najprej na podlagi notranjih finančnih značilnosti družbe DB Cargo dodelila merljivo, preverljivo in tržno zasnovano notranjo bonitetno oceno ter nato primerjala finančne instrumente, ki jih zagotavlja družbi DB Cargo, s podatki iz uglednih orodij za določanje tržnih cen, kot je orodje ponudnika LSEG Data & Analytics ([174]), s čimer je zagotovila, da obrestne mere, ki se uporabljajo za različne instrumente, odražajo tveganje, povezano z bonitetno oceno družbe DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, prej Refinitiv, je ameriško-britanski globalni ponudnik podatkov o finančnih trgih in infrastrukture. Družba je bila ustanovljena leta 2018 kot odvisna družba družbe Thomson Reuters, ki je nato avgusta 2018 prodala 55-odstotni delež družbi Blackstone Group LP. Oktobra 2019 sta družbi Blackstone in Thomson Reuters napovedali prodajo družbe skupini London Stock Exchange Group (v nadaljnjem besedilu: LSEG). LSEG Data & Analytics velja za zelo zanesljivega ponudnika podatkov o finančnih trgih zaradi svojega dolgoletnega ugleda, celovite globalne pokritosti in natančnosti. Zagotavlja točne podatke v realnem času za različne razrede sredstev in je povezan z glavnimi finančnimi sistemi. Dokazuje, da sledi strogim regulativnim standardom, ki zagotavljajo preglednost in skladnost. Njegova povezanost s skupino LSEG je še dodatno utrdila njegovo zanesljivost. Finančne institucije, analitiki in regulatorji so odvisni od ponudnika LSEG Data & Analytics zaradi njegovih zanesljivih podatkovnih in analitičnih orodij, ki so temelj finančnega sektorja.

(533) Na področju podjetniškega financiranja so bonitetne ocene ključno orodje za ocenjevanje tveganja neplačila podjetja in posledično njegovih stroškov dolga. V skladu s teorijo kompromisov o strukturi kapitala podjetja uravnotežijo koristi dolga (davčne zaščite) s stroški (tveganje stečaja in stroški obresti). Ker se podjetja, kot je družba DB Cargo, soočajo s finančnimi pritiski, kar se kaže v nižjih bonitetnih ocenah, se njihovi stroški izposojanja povečujejo zaradi povečanega tveganja neplačila.

(534) V zvezi s tem Komisija meni, da dejstvo, da družba DB AG notranje ocenjuje kreditno sposobnost družbe DB Cargo z uporabo uveljavljenih načel podjetniškega financiranja, usklajenih s tistimi, ki jih uporabljajo bonitetne agencije, kot je S&P ([175]), je trdna podlaga za določitev notranje bonitetne ocene družbe DB Cargo, saj v velikih družbah notranji postopek bonitetnega ocenjevanja običajno upošteva metodologije zunanjih agencij, vendar je prilagojen tako, da bolje upošteva strateška in operativna spoznanja družbe. Zato Komisija meni, da notranji postopek ocenjevanja družbe DB AG zagotavlja, da je prispevek družbe DB AG strukturiran v skladu z veljavnimi regulativnimi standardi in tržnimi načeli, ki so podlaga za določitev ustreznih premij za tveganje in obrestnih mer za finančne instrumente, kot so podrejeni dolgovi, vmesno financiranje in kreditne linije, ki jih družba DB AG zagotavlja družbi DB Cargo kot lastni prispevek upravičenca k stroškom financiranja načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo.

(535) Poleg tega Komisija priznava, da so finančne metrike, kot so „kritje izterjave“ (tj. operativni denarni tok po obdavčitvi, deljen z neto dolgom), „neto dolg/EBITDA ([176])“ in „EBITDA/kritje obresti ([177])“, ki jih družba DB AG uporablja kot reference za razvrščanje svojih odvisnih družb, vključno z družbo DB Cargo, v različne bonitetne in ocenjevalne razrede z uporabo finančnih količnikov, temeljnega pomena pri ocenjevanju kreditnega tveganja in splošno priznane v teoriji podjetniškega financiranja ([178]) za ocenjevanje vzdržnosti dolga, likvidnosti in operativne uspešnosti podjetja ter jih kot take redno uporabljajo analitiki finančnih trgov, ki ocenjujejo kreditno sposobnost podjetij.

(536) V zvezi z družbo DB Cargo Komisija meni, da je odločitev družbe DB AG, da po pregledu finančne uspešnosti in napovedi družbe DB Cargo (npr. napovedan EBITDA za leto 2024) zniža notranjo bonitetno oceno družbe DB Cargo z „[...]“ „[...]“, ki temelji zlasti na poslabšanju finančnega položaja družbe DB Cargo v obdobju 2021–2023, preudaren pristop, ki prispeva k določitvi bolj realističnih in ustreznih obrestnih mer, ki se uporabljajo za ustrezne finančne instrumente, ki jih družba DB AG zagotavlja družbi DB Cargo.

(537) Znižanje na „[...]“ kaže, da družba DB Cargo spada v kategorijo podjetij z visokimi donosi (*junk bond*), ki je pogosto povezana s podjetji v težavah, katerih verjetnost neplačila se ovrednoti z uporabo modelov kreditnega tveganja, kot sta Altman Z-Score in Mertonov model ([179]), ki odražajo uporabo finančnih razmerij in tržnih pogojev s strani družbe DB AG v njenem postopku notranjega bonitetnega ocenjevanja.

(538) Komisija zato meni, da notranja bonitetna ocena družbe DB Cargo „[...]“ ustrezno odraža njeno poslabšanje kreditne sposobnosti po pričakovanem zmanjšanju EBITDA leta 2024 zaradi izzivov v panogi in operativnih težav, ki slabijo njeno zmožnost ustvarjanja zadostnih prihodkov iz poslovanja za izpolnitev njenih dolžniških obveznosti, zlasti glede na njeno kapitalsko intenzivnost kot logistične družbe.

([175]) Kot so pretekle verjetnosti neplačila, ki jih je objavila bonitetna agencija S&P.

([176]) Razmerje med neto dolgom in EBITDA meri finančni vzvod podjetja in kaže, koliko let bi podjetje potrebovalo za odplačilo dolga, če bi dolg in EBITDA ostala nespremenjena. Kot najboljša praksa se razmerje nad 3 pogosto obravnava kot znak povečanega kreditnega tveganja, pri družbi DB Cargo pa je k znižanju bonitetne ocene verjetno prispevalo visoko razmerje med neto dolgom in EBITDA.

([177]) Razmerje med EBITDA in kritjem obresti meri sposobnost podjetja, da izpolni svoje dolžniške obveznosti, pri čemer višje vrednosti odražajo večjo finančno stabilnost.

([178]) V skladu s sodobnimi praksami podjetniškega financiranja se s celovitim modelom notranjega bonitetnega ocenjevanja ocenjujejo tako kvantitativni dejavniki (finančna razmerja) kot tudi kvalitativni dejavniki (poslovni obeti, kakovost upravljanja, panožno tveganje).

([179]) Altman Z-Score je finančni model, ki se uporablja za napovedovanje verjetnosti stečaja podjetja. Združuje več finančnih razmerij v eno samo oceno, pri čemer višje ocene kažejo na manjše tveganje insolventnosti. Mertonov model ocenjuje kreditno tveganje družbe z izračunom verjetnosti neplačila na podlagi vrednosti sredstev podjetja glede na njegove obveznosti, pri čemer uporablja teorijo določanja cen opcij.

(539) Ta ocena, ki vključuje večje kreditno tveganje v primerjavi z bolje ocenjenimi hčerinskimi družbami, neposredno vpliva na obrestne mere, ki se zaračunavajo za dolžniško financiranje, saj v skladu z Modigliani-Millerjevim izrekom ([180])v primeru finančnih težav dolg postaja vse dražji, kar odraža povečano premijo za tveganje neplačila. Komisija zato meni, da obrestne mere, ki jih je družba DB AG uporabila za vmesni dolg družbe DB Cargo (imenovan tudi podrejena zamenljiva posojila) v višini 842 milijonov EUR ter dve kreditni liniji v višini 325 milijonov EUR in 434 milijonov EUR, odražajo to premijo za tveganje, upoštevajo splošno sprejeta načela podjetniškega financiranja glede tveganju prilagojenega donosa in ustrezno upoštevajo oceno „[...]“ družbe DB Cargo ter tako zagotavljajo, da so posojilni pogoji konkurenčni podobnim obveznicam z visokim donosom na trgu.

(540) Po oceni elementov in pribitkov zadevnih obrestnih mer ter njihove finančne utemeljitve je v praksi primerno oceniti tudi raven obrestnih mer, ki izhaja iz uporabe določb zadevnih pogodb o financiranju za vmesni dolg (ali podrejena posojila) in obe kreditni liniji, zagotovljeni družbi DB Cargo.

(541) Ker družba DB Cargo ne najema posojil pri zunanjih finančnih institucijah ali bankah, v zvezi s tem za njena posojila niso zaračunane tržne obresti, ki bi bile na voljo kot referenčna vrednost za primerjavo. Prav tako ni mogoče opredeliti prevoznika v železniškem tovornem prometu ali drugega prevoznika, ki bi si izposojal pod tržnimi pogoji, ki bi bili po operativnem in finančnem profilu dovolj podobni, da bi bilo mogoče na tej podlagi utemeljeno sklepati o stroških izposojanja družbe DB Cargo, če bi ta pridobila finančna sredstva od trgov ali finančnih institucij. V takem primeru so v sporočilu Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj določena merila za določitev približka tržne obrestne mere ([181]).

(542) Ustrezen približek, ki izhaja iz sporočila o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj, bi bilo torej posojilo matične družbe odvisni družbi, kot je DB Cargo, s slabo bonitetno oceno in brez zunanjih posojil. V primeru neplačila bi obvladujoče podjetje/posojilodajalec še vedno imel pravico zahtevati poplačilo iz neobremenjenih sredstev odvisnega podjetja. Osnovna, dolgoročna sredstva družbe DB Cargo so v njeni bilanci stanja vredna [...] milijard EUR, kar precej presega 1,7 milijarde EUR skupnega zneska finančnih instrumentov, ki jih družba DB AG zagotavlja za kritje stroškov načrta prestrukturiranja družbe DB Cargo. Posojilodajalec tako v primeru neplačila s strani družbe DB ne bi imel izgube ali pa bi bila ta majhna. Dobljena (približna) obrestna mera, ki jo zaračuna matična družba/posojilodajalec, bi znašala [...] in [...], kot je določeno v sporočilu o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj. [...]-odstotna letna obrestna mera, ki jo družba DB AG zaračunava družbi DB Cargo za dve kreditni liniji, ki sta najbolj prednostni posojili z lastnim prispevkom, je v razponu približnih obrestnih mer: precej nad prvim približkom in blizu zadnjega približka. Za bolj tvegano financiranje v smislu nadrejenosti, kot je vmesni dolg ([182]) (ali podrejena zamenljiva posojila), se ob uporabi tržne in objektivne metodologije, določene v kreditnih pogodbah z družbo DB AG, uporabljajo veliko višje obrestne mere, ki trenutno znašajo do [...] %.

(543) Poleg tega je Komisija zbrala finančne podatke iz podatkovne zbirke *S&P Capital IQ* ([183]) za primerjavo obrestnih mer, ki jih mora družba DB Cargo plačati za kreditne linije in vmesni dolg. V zvezi s tem je Komisija zbrala podatke o donosih podjetniških obveznic za nefinančne družbe s podobnim profilom tveganja, kot ga ima družba DB Cargo, tj. družbe z ocenama „[...]“ in „[...]“. Na sliki 9 je prikazana krivulja donosnosti podjetniških obveznic za take družbe. Za določeno skupino tveganj krivulja zagotavlja ustrezno oceno donosa, po katerem trg trenutno vrednoti dolg navedenih izdajateljev. Komisija uporablja donose obveznic kot primerjalni približek, saj je donos obveznic znesek donosa, ki ga vlagatelj doseže z obveznico, kar je dober pokazatelj celotnih stroškov izposojanja za družbo.

([180]) Iz Modigliani-Millerjevega teorema izhaja, da na popolnem trgu bonitetne ocene, težave in tveganja stečaja ne vplivajo na vrednost podjetja, saj je struktura kapitala nepomembna. Vendar pa so v resnici ti dejavniki pomembni, ker trgi niso popolni. Zato bonitetne ocene in tveganja stečaja vedno vplivajo na stroške izposojanja/obresti, dojemanje vlagateljev in finančno stabilnost družb v težavah, zaradi česar so odločitve o kapitalski strukturi ključne v realnih scenarijih.

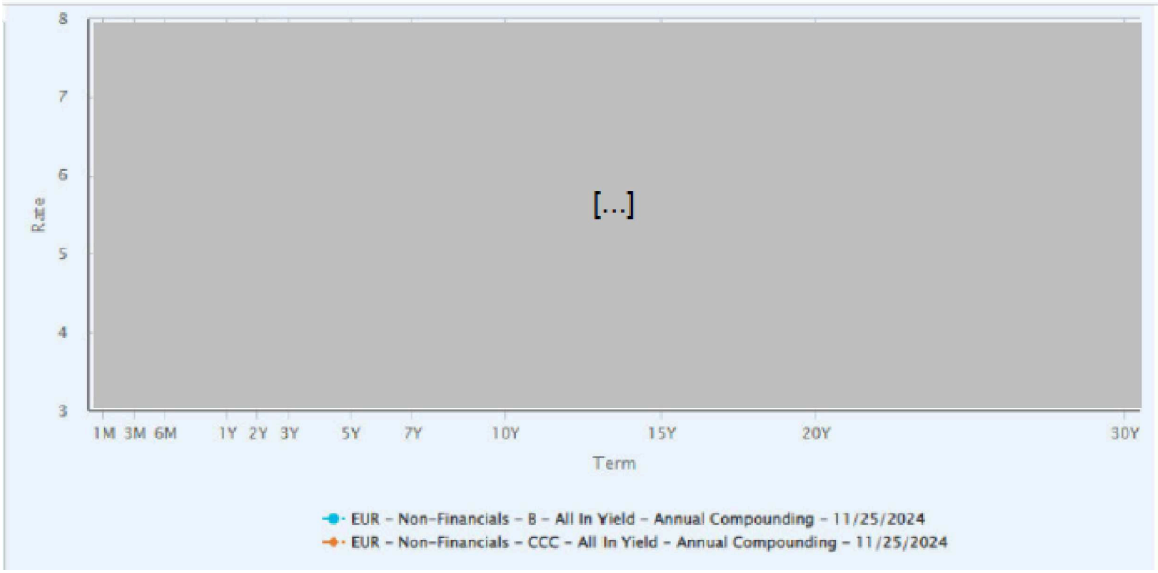
([181]) UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

([182]) Za vmesno financiranje se običajno uporablja višja obrestna mera, saj se v kapitalski strukturi uvršča pod prednostni dolg, kar je v skladu s teorijo hierarhije podjetniškega financiranja. V skladu s to teorijo podjetja raje zbirajo kapital po vrstnem redu od najcenejšega do najdražjega, pri čemer vmesno financiranje predstavlja možnost med lastniškim kapitalom in prednostnim dolgom. V konkretnem primeru družbe DB Cargo in v nasprotju z drugimi primeri vmesnega financiranja vmesno posojilo družbe DB AG ne omogoča odložitve plačila obresti ali odloga datuma odplačila, kar ima za posledico nižje stroške obresti kot pri neposrednem lastniškem financiranju, ki nima niti zapadlosti niti obveznosti plačila obresti.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Slika 9

Krivulja donosnosti podjetniških obveznic za različne zapadlosti in bonitetne ocene



Vir: S&P Capital IQ, obiskano 26. novembra 2024.

(544) Komisija ugotavlja, da se za začasne kreditne linije (glej uvodno izjavo 257, točki (b) in (f)) veljavna obrestna mera izračuna za posamezno črpanje. Na podlagi primera šestmesečnega obdobja, za katero v skladu z metodologijo obrestnih mer, opisano v pogodbah, obrestne mere trenutno znašajo [...] % na letni ravni, Komisija ugotavlja, da trg trenutno določa cene dolga s šestmesečno zapadlostjo pri [...] % za družbe z bonitetno oceno „[...]“ oziroma pri [...] % za družbe z bonitetno oceno „[...]“. Interes družbe DB Cargo naj bi bil znotraj navedenih dveh meja, in sicer bližje zgornji meji. Zato se zdi, da je obrestna mera v skladu s pričakovanji trga.

(545) V zvezi s podrejenimi konvertibilnimi posojili (glej uvodno izjavo 257, točke (a) do (e)) Komisija ugotavlja, da je zapadlost navedenih posojil približno pet do sedem let, pri čemer veljavna obrestna mera trenutno znaša [...] % na letni ravni. Trenutno tržne cene dolga s petletno zapadlostjo za družbe z bonitetno oceno „[...]“ znašajo [...] %, za družbe z bonitetno oceno „[...]“ pa [...] %. Poleg tega je donosnost obveznic s sedemletno zapadlostjo trenutno ocenjena na „[...] % za družbe z bonitetno oceno „[...]“ oziroma [...] % za družbe z bonitetno oceno „[...]“. To pomeni, da družba DB Cargo plačuje precejšnjo premijo za bolj tvegano naravo podrejenih zamenljivih posojil v primerjavi s trenutnimi donosi obveznic. Zato tudi v zvezi s podrejenimi zamenljivimi posojili primerjalna analiza ne kaže, da bi družba DB AG zagotovila sredstva družbi DB Cargo pod očitno ugodnimi pogoji.

(546) Iz tega sledi, da so pogoji, pod katerimi so vmesni dolg in financiranje kreditnih linij dani na voljo družbi DB Cargo kot viri lastnega prispevka, v skladu s približki in referenčnimi vrednostmi tržnih obrestnih mera ter jih dejansko presegajo in tako ne vsebujejo pomoči.

5.4.3.3.1.2 Prihodki od odprodaje sredstev ([460–560] milijonov EUR)

(547) Odprodaja sredstev družbe DB Cargo v vrednosti [460–560] milijonov EUR, ki mora biti izvedena v obdobju prestrukturiranja in izključuje nakupe znotraj skupine, se zato lahko šteje za odprodajo brez državnih sredstev. Poleg tega razpoložljivi primeri prodaje zasebnim udeležencem in načela, ki urejajo načrtovano prodajo, kažejo na tržni pristop izbire kupca, ki ohranja interes družbe DB Cargo (glej oddelek 4.1.5), ki bi ga morali Nemčija in družba DB Cargo upoštevati pri odprodajah in prodajah sredstev, h katerim sta se zavezali.

(548) Vendar točka 63 smernic za reševanje in prestrukturiranje izključuje pričakovane prihodnje dobičke iz obsega dejanskih prispevkov. Realni in dejanski lastni prispevek družbe DB Cargo, ki ga je opredelila Nemčija, vključuje [460–560] milijonov EUR pričakovanih prihodkov od prodaje sredstev ali deležev, ki mora biti izvedena [...]. Navedeni celotni znesek prihodkov še ni dovolj zanesljiv. V drugem preteklem primeru združljive pomoči za konkurenta v železniškem tovornem prometu je Komisija menila, da je bila zaveza za odprodajo sredstev ali deležev v okviru načrta prestrukturiranja poleg financiranja s strani matične družbe veljaven vir dejanskega lastnega prispevka, tudi če ni bila v celoti izvedena ali ni vključevala zavzetih kupcev ([184]).

(549) Vendar pa bo Komisija pri oceni sorazmernosti pomoči za prestrukturiranje družbe DB Cargo previdno izključila znesek pričakovanih prihodkov od odsvojitev ali prodaj sredstev, za katere še niso podpisane pogodbe, in tistih, za katere še ni opredeljenih dovolj zavzetih kupcev in/ali je prodajna cena zgolj ocena. Ustrezne stroške, ki naj bi po načrtih nastali za isti znesek, bo zato treba financirati s pričakovanimi prihodki iz običajnega poslovanja.

(550) Iz opisa trenutnega stanja, ki so ga predložili nemški organi, izhaja, da pričakovani prihodki od odprodaj ali prodaj sredstev, za katere so podpisane pogodbe, in tistih, za katere obstajajo zavezujoče ponudbe opredeljenih kupcev, znašajo [...] EUR od [460–560] milijonov EUR skupnega pričakovanega zneska prodaje (uvodna izjava 325). Te prejšnje prihodke, ki so bili družbi DB Cargo že izplačani ali bodo kmalu izplačani, bi bilo treba šteti za realne in dejanske prispevke upravičenca.

5.4.3.3.1.3 Odkup terjatev s strani banke HSBC ([100–140] milijonov EUR)

(551) O odkupu terjatev v višini [100–140] milijonov EUR se dogovori [...], tj. zasebna banka, izbrana po razpisnem postopku z najboljšo zavezujočo ponudbo (uvodna izjava 257(c), točka (f). Z odkupom terjatev se znižajo in se bodo znižali stroški, ki jih ima družba DB Cargo, ter povečal obratni kapital in izboljšali denarni tokovi. Zaradi zagotavljanja sredstev, ki niso pod nadzorom nemške države, je odkup terjatev s strani [...] vir lastnega prispevka brez pomoči in dejanski lastni prispevek.

5.4.3.3.1.4 Prerazporeditev in kritje stroškov plač in odpravnin zaposlenih ([100–140] milijonov EUR)

(552) Stroški, povezani z zmanjšanjem števila zaposlenih družbe DB Cargo zaradi načrta prestrukturiranja, se bodo krili s prispevkom družbe DB JobService Gmbh (uvodna izjava 257, točka (c)(g)). O zmanjšanju in prerazporeditvi znotraj skupine DB so se dogovorili pristojni notranji organi in določili natančno število zaposlenih, tako da je udeležba družbe DB JobService Gmbh gotova, opredeljena in natančno količinsko opredeljena. Ta prispevek izhaja iz uporabe vnaprej določenih poslovnih pravil in politik družbe DB AG. Odločitev družbe DB Cargo za uporabo storitve je avtonomna odločitev znotraj skupine in ni verjetno, da bi bila posledica vpletenosti ali vmešavanja države kot delničarke družbe DB AG.

(553) Poleg tega je vloga družbe DB JobService Gmbh kot notranjega ponudnika storitev podobna vlogi agencij za posredovanje zaposlitev na trgu dela pri prerazporejanju presežnih delavcev. Narava obsega, opravljanja in vrednosti opravljene storitve znotraj skupine ni ovira za domnevo, da se storitev opravlja pod tržnimi pogoji, kot bi to veljalo za skupino v zasebni lasti podobne velikosti in s podobnimi dejavnostmi. Iz tega sledi, da ta vir prispevka ne vsebuje realne in dejanske pomoči.

5.4.3.3.1.5 Sklepna ugotovitev

(554) Za sredstva, ki so jih zagotovili upravičenka, njena delničarka in faktoring banka, se lahko šteje, da ne vsebujejo državne pomoči. Navedeni prispevki Nemčije dejansko znašajo 2 291 milijonov EUR in presegajo ocenjeni znesek pomoči za prestrukturiranje v višini 1 914 milijonov EUR, kar pomeni 54 % potrebnih sredstev za kritje stroškov načrta. Pomoč je omejena na največ izgube, nastale v letih 2022, 2023 in 2024, tako da bi ostala sorazmerna, če bi dejanske izgube, evidentirane 31. decembra 2024, ki so bile še vedno prenesene na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube, ostale pod zneskom lastnega prispevka družbe DB Cargo.

([184]) Sklep C(2004) 3955 final z dne 2. marca 2005, točke 82 do 87, 186 in 187.

(555) Vendar morajo biti ti prispevki tudi realni in dejanski, kar pa ne velja za celotni znesek [460–560] milijonov EUR prihodkov, pričakovanih iz odprodaje deležev ali prodaje sredstev v obdobju prestrukturiranja. Tudi ob izjemno konservativni predpostavki, da ne bo prihodkov od prodaj in odprodaj, ki jih mora družba DB Cargo izvesti v obdobju prestrukturiranj in za katere še ni dovolj zavzetih kupcev, bi dejanski lastni prispevek k stroškom iz preostalih virov financiranja brez pomoči, ki so zdaj zagotovljeni, še vedno znašal 50 % celotnega zneska.

(556) Zato je izpolnjena zahteva iz točke 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje, v skladu s katero je lastni prispevek upravičenca običajno ustrezen, če znaša 50 % stroškov prestrukturiranja in je znaten.

5.4.3.3.2 Porazdelitev bremena

(557) V skladu s točkami 65 do 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje lahko državna podpora, dodeljena v obliki, ki izboljša položaj lastniškega kapitala upravičenca, delničarje in podrejene upnike zaščiti pred posledicami njihove odločitve o vlaganju v upravičenca, kar ustvari moralno tveganje in oslabi tržno disciplino. Zato je treba pomoč za pokritje izgub dodeliti samo pod pogoji, ki vključujejo ustrezno porazdelitev bremena med obstoječimi vlagatelji, do državnega posredovanja pa bi moralo priti šele potem, ko se izgube v celoti upoštevajo ter pripišejo obstoječim delničarjem in imetnikom podrejenih dolžniških instrumentov.

(558) Ustrezna porazdelitev bremena običajno pomeni, da morajo obstoječi delničarji in po potrebi tudi podrejeni upniki v celoti kriti izgube. Podrejeni upniki bi morali k prevzemanju izgub prispevati bodisi s pretvorbo v lastniški kapital bodisi v obliki odpisa glavnice ustreznih instrumentov. Zato bi moralo priti do državnega posredovanja šele potem, ko se izgube v celoti upoštevajo ter pripišejo obstoječim delničarjem in imetnikom podrejenih dolžniških instrumentov Vsekakor je treba v obdobju prestrukturiranja v pravno sprejemljivem obsegu preprečiti denarne odlive upravičenca v korist imetnikov lastniškega kapitala ali podrejenih dolžniških instrumentov, razen če bi to nesorazmerno vplivalo na tiste, ki so zagotovili novi lastniški kapital (točka 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(559) Poleg tega je v točki 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje določeno, da je treba vsako državno pomoč, ki izboljša položaj lastniškega kapitala upravičenca, dodeliti pod pogoji, ki državi zagotavljajo razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca, ob upoštevanju zneska državne injekcije lastniškega kapitala v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub.

(560) V obravnavanem primeru pomoč za prestrukturiranje ne spodbuja moralnega tveganja ali prevzemanja prevelikega tveganja v korist delničarjev ali upnikov upravičenke. Dejansko ni podrejenih upnikov, ki bi financirali družbo DB Cargo, saj je bilo celotno financiranje družbe DB Cargo zagotovljeno znotraj družbe neposredno iz oddelka družbe DB AG za zakladništvo. Takrat je izgube družbe DB Cargo, ki jih je preprečila pogodbe o prenosu dobička in izgube, dejansko krila in jih bo do leta 2024 še naprej krila edina delničarka družbe DB AG, in sicer s prenosom takih izgub v okviru izvajanja pogodbe o prenosu dobička in izgube od 31. decembra 2022 dalje. Zato ni evidentiranih izgub, ki bi jih družba DB AG morala kriti ali ki bi ji bile pripisane. V računovodskem smislu izgube niso bile evidentirane niti krite, vendar jih dejansko že krije edina delničarka družbe DB Cargo. S hkratnim prenosom izgube, pomočjo za prestrukturiranje in prenehanjem pogodbe o prenosu dobička in izgube z 31. decembrom 2024, kar preprečuje samodejni prenos dobička družbe DB Cargo na družbo DB AG, je takšna pomoč za povečanje lastniškega kapitala skladna s točko 66 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(561) Pomoč za prestrukturiranje je skladna tudi s točko 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj bo Nemčija, ki je prek družbe DB AG edina delničarka družbe DB Cargo, ob upoštevanju izboljšav lastniškega kapitala, ki jih pomoč prinaša s preprečevanjem njegovega zmanjšanja zaradi neto izgub, v celoti izkoristila vse morebitne koristi delničarjev, ki izhajajo iz pozitivnih učinkov, pričakovanih zaradi izvajanja načrta prestrukturiranja in obnove dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo. To velja ne glede na to, ali se prihodnji pozitivni učinki pojavijo v obliki prihodnjih dividend ali v obliki zadržanega čistega dobička, ki povečuje lastniški kapital in vrednost posrednega državnega deleža, ki se zaradi prenosov izgub od leta 2022 povečuje in se bo povečal tudi v letu 2024. Iz tega sledi, da pogoji posredovanja države prek družbe DB AG Nemčiji zagotavljajo razumen delež v prihodnjih povečanjih vrednosti družbe DB Cargo.

5.4.3.3.3 Sklepna ugotovitev

(562) Komisija zato ugotavlja, da je pomoč za prestrukturiranje sorazmerna in vključuje ustrezno porazdelitev bremena.

5.4.3.4 Načelo enkratnosti pomoči in omejitev izkrivljanj konkurence

(563) Za zagotovitev, da so negativni učinki pomoči omejeni, da se preprečijo neupravičeni učinki na konkurenco in trgovino ter da je skupni učinek pozitiven ([185]), je treba pomoč podjetjem v težavah dodeliti v skladu z načelom enkratnosti pomoči, ki omejuje tako pomoč na obdobje desetih let.

(564) Komisija dovoljuje pomoč za prestrukturiranje v podporo samo enemu postopku prestrukturiranja in pod pogojem, da je po potrebi preteklo več kot deset let od prejšnje dodelitve pomoči za prestrukturiranje ali od izteka ali od prenehanja izvajanja načrta prestrukturiranja ([186]). Komisija dovoli izjeme od pravila, če dodelitev pomoči za prestrukturiranje sledi dodelitvi pomoči za reševanje kot del enotnega postopka prestrukturiranja ([187]).

5.4.3.4.1.1 Načelo enkratnosti pomoči

(565) Pomoč za prestrukturiranje podpira en sam postopek prestrukturiranja upravičenca. Nemški organi so potrdili, da upravičenka v preteklosti ni prejela nobene pomoči za reševanje ali prestrukturiranje ali začasne podpore za prestrukturiranje in ne pripada večji skupini podjetij, ki bi lahko prejela tako pomoč. To izjavo potrjujejo ocena preteklega finančnega stanja družbe DB Cargo, ki jo je izvedla Komisija, ter evidence Komisije o pretekli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje in začasni podpori za prestrukturiranje. Zato pomoč za prestrukturiranje spoštuje načelo enkratnosti pomoči.

(566) V skladu s točko 74 smernic za reševanje in prestrukturiranje se načelo enkratnosti pomoči razširi na skupino, kar pomeni, da če je poslovna skupina prejela pomoč za reševanje ali prestrukturiranje ali začasno podporo za prestrukturiranje, Komisija običajno ne dovoli nadaljnje pomoči za reševanje ali prestrukturiranje sami skupini ali katerim koli subjektom, ki pripadajo tej skupini, razen če je preteklo deset let od dodelitve pomoči ali od konca obdobja prestrukturiranja ali od prenehanja izvajanja načrta prestrukturiranja, pri čemer se upošteva tisto, kar se je zgodilo pozneje. Poleg tega morajo države članice dokazati, da če je subjekt, ki pripada poslovni skupini, prejel pomoč za reševanje, pomoč za prestrukturiranje ali začasno podporo za prestrukturiranje, vendar so skupina kot celota in tudi drugi subjekti v skupini še naprej upravičeni do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, nobena pomoč ne bo prešla s skupine ali drugih subjektov skupine na subjekt, ki je že prejel pomoč.

(567) Kar zadeva skupino DB, so nemški organi potrdili, da matična družba upravičenke in njene sestrske družbe v preteklosti niso prejele nobene pomoči za reševanje ali prestrukturiranje ali začasne podpore za prestrukturiranje. Evidence Komisije o pretekli pomoči za reševanje ali prestrukturiranje in začasni podpori za prestrukturiranje potrjujejo to izjavo. Zato pomoč za reševanje spoštuje načelo enkratnosti pomoči.

5.4.3.4.1.2 Omejitev izkrivljanja konkurence

(568) V skladu s točko 76 in naslednjimi točkami smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba, ko se dodeli pomoč za prestrukturiranje, sprejeti ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence, da se čim bolj zmanjšajo škodljivi učinki na pogoje trgovanja in da pozitivni učinki prevladajo nad negativnimi. Kot je pojasnjeno v točkah 87 do 93 smernic za reševanje in prestrukturiranje, bi bilo treba ukrepe na področju konkurence umeriti in določiti sorazmerno glede na izkrivljajoče učinke pomoči. Pomembni dejavniki so zlasti velikost in narava pomoči ter pogoji in okoliščine, v katerih se dodeli, stopnja lastnega prispevka in porazdelitev bremena, pa tudi velikost in relativni pomen družbe DB Cargo na trgu ter značilnosti zadevnega trga. Poleg tega ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence ne bi smeli ogroziti obetov za obnovo sposobnosti preživetja, prav tako pa se taki ukrepi ne smejo izvajati na račun potrošnikov in konkurence.

([185]) Točka 38(f) smernic za reševanje in prestrukturiranje.
([186]) Točki 70 in 71 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
([187]) Točka 72(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(569) Nazadnje, v točki 122 smernic za reševanje in prestrukturiranje je opozorjeno, da mora upravičenec v celoti izvesti načrt prestrukturiranja in izpolniti vse druge obveznosti, določene v sklepu Komisije o odobritvi pomoči. Kot je podrobno navedeno v oddelku 4.1.5, se Nemčija zavezuje, da bo družba DB Cargo izvedla naslednje ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki bodo vključevali [...]: (i) prodajo deležev (kot je opisana v oddelku 4.1.5.1.2), (ii) prepoved oglaševanja prejete državne pomoči (glej uvodno izjavo 301), (iii) prepoved prevzema (glej oddelek 4.1.5.1.1), (iv) zavezo o zunanjem izvajanju nekaterih delov proizvodnje (glej oddelek 4.1.5.2), (v) zavezo o omejitvi obsega proizvodnje družbe DB Cargo (glej oddelek 4.1.5.3) in (vi) prodajo lokomotiv (glej oddelek 4.1.5.4). Zato bi morala družba DB Cargo po uradni dolžnosti skrbno in pravočasno izvesti zadevne ukrepe.

(570) Pri oceni ustreznega umerjanja teh ukrepov je treba upoštevati vpliv pomoči za prestrukturiranje, dodeljene družbi DB Cargo, na konkurenco glede na stopnjo lastnega prispevka in porazdelitve bremena, doseženo v tem primeru. Kar zadeva lastni prispevek, narava in količina različnih virov in instrumentov podpirata ugotovitev, da je pomoč sorazmerna, hkrati pa kažeta zaupanje sedanje delničarke v nadaljevanje poslovanja družbe DB Cargo, ki je odvisno od njenega prestrukturiranja. Poleg tega je zagotovljena ustrezna porazdelitev bremena, saj obstoječa delničarka krije izgube družbe DB Cargo (tudi z ukrepom pomoči), družba DB Cargo nima podrejenega dolga, država pa je prek družbe DB AG upravičena do razumnega deleža pri prihodnjih povečanjih vrednosti družbe DB Cargo.

(571) V zvezi z obsegom in naravo pomoči (točka 88 smernic za reševanje in prestrukturiranje) Komisija ugotavlja, da izgube, prenesene na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube od leta 2022, skupaj znašajo približno 1 914 milijonov EUR (glej preglednico). Čeprav je skupni znesek pričakovanih letnih prihodkov družbe DB Cargo v letu 2024 (glej preglednico 21 v uvodni izjavi 282) precejšen, se njegov pomen zmanjša, če se letno prenesene izgube ločeno primerjajo z letnimi prihodki v navedenem letu (preglednica 21 v uvodni izjavi 282) ali skupnimi sredstvi (preglednica 22): [...] % prihodkov v letu 2022, [...] % v letu 2023 in [...] % v letu 2024 ter [...] % skupnih sredstev v letu 2022, [...] % v letu 2023 in [...] % v letu 2024. Tudi ob upoštevanju deleža železniškega tovornega prometa na celotnem trgu tovornega prometa v Nemčiji (preglednica 31) ali celo razsežnosti trga železniškega tovornega prometa v Nemčiji, ki naj bi po ocenah leta 2022 ustvaril približno 6,3 milijarde EUR prihodkov in se v primerjavi z letom 2021 povečal (kot je prikazano na sliki 10), se znesek pomoči ne zdi pretiran.

Slika 10

Gibanje prihodkov na nemškem železniškem trgu v milijardah EUR (železniški tovorni promet v sivi barvi/ na vrhu stolpcev)

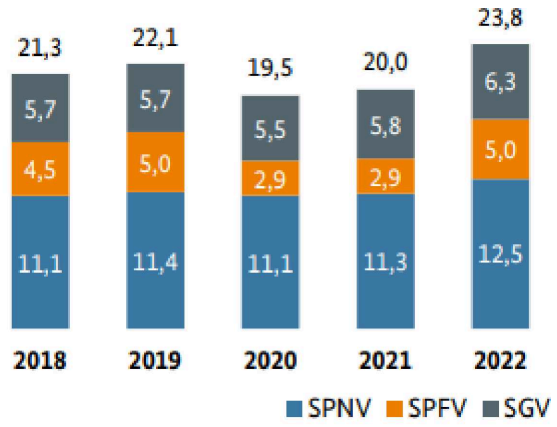


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Vir: *zvezna agencija za omrežja (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023,* Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), *nazadnje obiskano 10. oktobra 2024).*

(572) Komisija ugotavlja, da družba DB Cargo zagotavlja približno 8,5 % storitev tovornega prometa v Nemčiji (leta 2022 je bil delež razmeroma stabilen, v prejšnjih letih pa so deleži znašali približno 10 % ali manj). Za ožjo gospodarsko dejavnost železniškega tovornega prometa je njen tržni delež v Nemčiji za vse segmente skupaj, tj. prevoz posameznih vagonskih pošiljk, kombinirani cestni/železniški prevoz in prevoz z blok vlaki, večji in je bil leta 2022 približno 43-odstoten. Vendar se delež družbe DB Cargo pri dejavnosti železniškega tovornega prometa stalno zmanjšuje, drugi ponudniki storitev pa pridobivajo večje deleže (uvodna izjava 26). Poleg tega družba DB Cargo s širšim geografskim obsegom dejavnosti železniškega tovornega prometa na notranjem trgu zagotavlja storitve prevoza blaga v številnih drugih državah članicah, kjer njeni tržni deleži znašajo od [...] % do [...] %. Vendar pa ima skupaj, kot je prikazano na sliki 2, približno 22-odstotni tržni delež, ki se v zadnjih letih nenehno zmanjšuje in slabi njen tržni položaj. Poleg Nemčije družba DB Cargo dosega znatne tržne deleže le v dveh drugih državah članicah, in sicer [...] (glej uvodni izjavi 26 in 27 ter preglednici 2 in 12). Ob upoštevanju različnih poslovnih segmentov (prevoz posameznih vagonskih pošiljk, kombinirani cestni/železniški prevoz in prevoz z blok vlaki) ima družba DB Cargo skoraj monopolni položaj na trgu prevoza posameznih vagonskih pošiljk v Nemčiji, medtem ko ima v segmentih prevoza z blok vlaki in kombiniranega prevoza znatne tržne deleže, ki znašajo od [...] % do [...] % (glej preglednico 3). Glede na poročilo zvezne agencije za omrežja je imela družba DB Cargo leta 2023 dejansko le 39,3 % razmeroma raznolikega celotnega trga železniškega tovornega prometa v Nemčiji, kar vključuje tudi segment prevoza posameznih vagonskih pošiljk, v katerem večina zelo številnih ponudnikov storitev železniškega tovornega prometa ni dejavna (preglednica 3).

Slika 11

Trg železniškega tovornega prometa v Nemčiji leta 2023

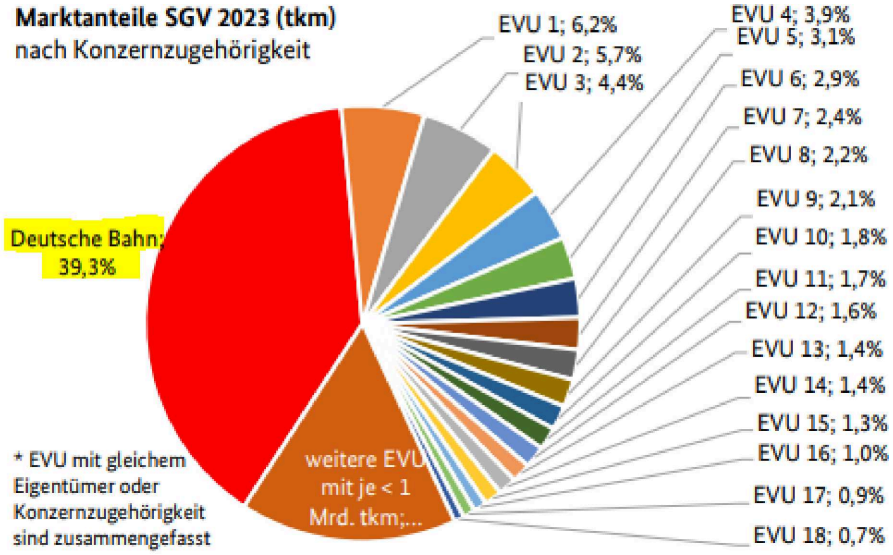


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Vir: *zvezna agencija za omrežja (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), nazadnje obiskano 10. oktobra 2024).*

(573) Komisija bo ob upoštevanju obsega in narave pomoči, stopnje lastnega prispevka in porazdelitve bremena ter tržnega položaja družbe DB Cargo (glej uvodne izjave 570 do 572) ocenila ustreznost ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki jih je predlagala Nemčija.

5.4.3.4.1.2.1 Strukturni ukrepi

Prodaja deležev

(574) Prodaja deležev, opisana v uvodni izjavi 305 in naslednjih, se nanaša na odprodajo poslovnih deležev v okviru rednega poslovanja podjetij, ki so sposobna preživeti. Zlasti odprodaje v [...] zadevajo odprodajo odvisnih družb, ki so pod posrednim nadzorom družbe DB Cargo (glej uvodno izjavo 324). Kot je dokazala Nemčija, so družbe v preteklosti ustvarjale dobiček (glej preglednico 30), zato bi izstop skupine DB Cargo takoj odprl nove priložnosti za konkurente, kar dokazuje zanimanje, ki so ga že pokazali potencialni kupci (glej uvodno izjavo 325). Komisija ugotavlja, da odprodaje ne zadevajo le Nemčije ([...]), ampak tudi [...], kjer ima skupina DB Cargo velik tržni delež.

(575) Poleg tega se odprodaja več kot [...] nanaša na podjetja, ki so v preteklosti ustvarjala dobiček, kot je prikazano v preglednici .

(576) V zvezi z odprodajami [...] poteka postopek skrbnega pregleda (glej uvodno izjavo 325, točka (c)), zato zanimanje za ta sredstva kaže potencialne priložnosti za konkurente skupine DB Cargo. Tudi ta odprodaja zadeva podjetja, ki so sposobna preživeti, čeprav je [...] leta 2023 ustvarila izgubo.

(577) Poleg tega bo morala Komisija, če zaveza do 31. decembra 2026 ne bo v celoti izpolnjena, oceniti, ali so uvedene alternative primerljive velikosti in imajo primerljiv učinek.

Prodaja lokomotiv

(578) Poleg prodaje deležev namerava družba DB Cargo, kot je opisano v uvodni izjavi 318, odprodati tudi precejšnje število lokomotiv. Prodaja lokomotiv zadeva največ [...] lokomotiv, kar je precej.

(579) V zvezi s tem odprodaja lokomotiv zmanjšuje zmogljivost in sposobnost družbe DB Cargo za opravljanje storitev tovornega prometa ter zato negativno vpliva na njeno konkurenčnost. Poleg tega bodo lokomotive prodane konkurentom, kar bo povečalo njihovo konkurenčnost v primerjavi z družbo DB Cargo. Nazadnje, Komisija tudi ugotavlja, da se zadevne lokomotive uporabljajo v segmentih prevoza z blok vlaki in kombiniranega prevoza, tj. dveh segmentih, v katerih se družba DB Cargo sooča z močnejšo konkurenco.

(580) Načrtovano izvajanje in postopno uvajanje tega ukrepa, h kateremu se je zavezala Nemčija, ne spodkopava pozitivne ocene njegove učinkovitosti. Zlasti so zagotovljeni zaščitni ukrepi, da družba DB Cargo zaradi obveznosti prodaje lokomotiv v predpisanem roku do leta 2026 ne bo prisiljena izgubiti več kot [...] % tržne vrednosti lokomotiv. Prisilna prodaja pod tržno vrednostjo bi neupravičeno zmanjšala razpoložljiva lastna sredstva družba DB Cargo, kar bi bilo koristno zlasti v pesimističnem scenariju, kot je prikazan. Če prodaja lokomotiv do takrat ne bo v celoti izvedena, bo morala Komisija oceniti, ali so uvedene alternative primerljive velikosti in imajo primerljiv učinek.

5.4.3.4.1.2.2 Ukrepi v zvezi z ravnanjem

Omejitev obsega proizvodnje

(581) Kot je opisano v uvodni izjavi 317, družba DB Cargo ne bo presegla določenega obsega proizvodnje. Komisija ugotavlja, da ta zaveza do konca obdobja prestrukturiranja 31. decembra 2026 dejansko pomeni zmanjšanje obsega proizvodnje za približno [...] % v primerjavi z obsegom storitev družbe DB Cargo, opravljenih leta 2022. To zmanjšanje proizvodnje na geografskem območju, kjer je družba DB Cargo najbolj dejavna, je pomembno v absolutnem smislu in *a fortiori* v relativnem smislu. Družba DB Cargo dejansko pričakuje rast trga v prihodnjih letih (glej uvodno izjavo 279). Po scenariju pričakovanega naraščajočega povpraševanja na trgu se bo zaradi količinske omejitve družbe DB Cargo njena prisotnost na trgu zmanjšala bolj kot pri stagnirajočem ali upadajočem povpraševanju. Takšno zmanjšanje obsega bo verjetno imelo zapoznele učinke po koncu obdobja prestrukturiranja, s čimer se bo povečalo ali pospešilo ugotovljeno in redno letno zmanjšanje deleža družbe DB Cargo v skupnih storitvah železniškega tovornega prometa, ki se zagotavljajo v Nemčiji.

Oddajanje obsega proizvodnje v zunanje izvajanje

(582) Poleg omejitve obsega bo družba DB Cargo oddala proizvodnjo v zunanje izvajanje tretjim gospodarskim subjektom (glej uvodno izjavo 314). Čeprav ta ukrep sam po sebi nominalno ne vpliva na prisotnost družbe DB Cargo na trgu, saj bi bila proizvodnja oddana v zunanje izvajanje, družba DB Cargo pa bi imela še vedno sklenjene pogodbe s strankami, bo konkurentom še vedno zagotavljal priložnosti za razširitev njihovega sedanjega poslovanja in povečanje konkurence v prihodnosti. Razlog za to je, da bo zunanje izvajanje negativno vplivalo na izkoriščenost zmogljivosti družbe DB Cargo, če se zmogljivost ne bo zmanjšala. Poleg dodatnih prihodkov od zagotovljenih storitev se lahko pojavijo priložnosti za konkurente, ki delujejo v okviru pogodb o zunanjem izvajanju, kadar so stranke zadovoljne z zagotovljenimi storitvami.

Prepoved oglaševanja in prevzema

(583) Poleg tega bo poslovno rast družbe DB Cargo ovirala tudi prepoved prevzema, ki družbi nalaga, da se v obdobju prestrukturiranja vzdrži prevzema delnic v kateri koli družbi, razen kadar je to potrebno za zagotovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo (uvodna izjava 302). Nemčija ni predstavila nobenega načrtovanega prevzema, ki bi v tej fazi izpolnjeval pogoj nujnosti. Vsak prevzem, za katerega Nemčija meni, da je nujen za zagotovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo v prihodnosti, bo treba priglasiti Komisiji in ga ustrezno utemeljiti, vendar ne bo izveden, dokler Komisija ne bo potrdila, da je potreben za podporo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe DB Cargo.

(584) Glede na to, da bo družba DB Cargo do konca načrta prestrukturiranja zmanjšalo svojo proizvodnjo, oddalo storitve v zunanje izvajanje in bo še naprej omejena glede rasti z zunanjimi prevzemi konkurentov ali ponudnikov proizvodov ali storitev, ki dopolnjujejo njene lastne, ukrepi na področju konkurence zagotavljajo, da družba DB Cargo s prevzemi ne bo ponovno pridobila tržnega deleža, sprejela nepotrebnega tveganja in usmerila virov v dokončanje prestrukturiranja. Zato se družba DB Cargo za razliko od konkurentov ne bo mogla širiti s prevzemi, ki bi jih posredno omogočila pomoč za prestrukturiranje.

(585) Nazadnje, družba DB Cargo se bo tudi vzdržala oglaševanja državne podpore kot konkurenčne prednosti pri trženju proizvodov in storitev (uvodna izjava 301).

(586) Zato Komisija meni, da so ukrepi za omejitev izkrivljanj konkurence, ki jih je predlagala Nemčija, primerni za zmanjšanje negativnih učinkov pomoči za prestrukturiranje.

5.4.3.5 Pomoč, dodeljena družbi DB Cargo ali njenim, odvisnim družbam v obdobju prestrukturiranja.

(587) V skladu s točkami 127 do 130 smernic za reševanje in prestrukturiranje lahko dodelitev vsake druge pomoči v obdobju prestrukturiranja, tudi če je v skladu z že odobreno shemo, vpliva na oceno potrebnega obsega ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki jo izvede Komisija. Komisija mora to pomoč upoštevati pri ocenjevanju pomoči za prestrukturiranje ter zagotoviti, da taka druga pomoč ne zaobide zahtev iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(588) Nemčija je navedla pomoč, ki je bila upravičenki dodeljena ali načrtovana v obdobju prestrukturiranja, in sporočila, da družba DB Cargo prejema ali naj bi prejemala pomoč do konca obdobja prestrukturiranja v okviru 29 shem, ki veljajo od leta 2019, ne glede na to, ali se uporabljajo na splošno za železniški sektor ali posebej za železniški tovorni promet, iz 12 držav članic, in sicer Francije, Italije, Avstrije, Nizozemske, Švedske, Belgije, Češke, Nemčije, Poljske, Madžarske, Španije in Danske. Dejanski ali pričakovani zneski znašajo 337,7 milijona EUR (leta 2023), 340 milijonov EUR (leta 2024), 502,9 milijona EUR (leta 2025) in 502,5 milijona EUR (leta 2026).

(589) Komisija je zadovoljna, da se individualna pomoč, ki jo je 12 držav članic zagotovilo ali načrtovalo v korist upravičenke, nanaša zlasti na znižanje stroškov energije ali uporabnin za dostop do tirov ali podporo železniškemu tovornemu prometu, ki je običajno na voljo drugim ponudnikom storitev tovornega prometa, čeprav izključuje cestni prevoz. Taka individualna pomoč ne pomeni pravno ali dejansko *ad hoc* pomoči. Zaradi zasnove in zgodovinskega ozadja instrumenta pomoči za prestrukturiranje v obliki pogodbe o prenosu dobička in izgube ter časovnega zaporedja in geografske raznolikosti zadevnih shem ni očitno, da je cilj ali učinek zadevne individualne pomoči, ki jo je dodelilo ali predvidelo toliko različnih držav članic, izogibanje zahtevam iz smernic za reševanje in prestrukturiranje, zlasti z umetnim znižanjem zneska pomoči za prestrukturiranje, ki podpira načrt. V okoliščinah obravnavanega primera torej ni primerno šteti, da so dodatni ukrepi za zmanjšanje izkrivljanja konkurence v zadevnih državah članicah ustrezni.

(590) Kot je navedeno v oddelku 5.4.2.1, je razogljičenje tovornega prometa bistveno za zeleni dogovor Unije, storitve, ki jih zagotavlja družba DB Cargo, pa so v primerjavi s cestnim prevozom s tovornjaki same po sebi stroškovno neugodne. Obravnavanih 29 shem delno obravnava navedene stroškovne neugodnosti in so načeloma na voljo prevoznikom v železniškem tovornem prometu, ki izpolnjujejo zahtevane pogoje za upravičenost. V zvezi s tem bo družba DB Cargo v celotnem načrtu prestrukturiranja ohranila stabilen položaj lastniškega kapitala in Komisija pod pogojem, da se tak načrt ustrezno in pravočasno izvede, ne nasprotuje temu, da družba DB Cargo še naprej koristi zadevne sheme, brez poseganja v izpolnjevanje ustreznih pogojev, ki jih bodo morale oceniti zadevne države članice.

(591) Komisija poziva Nemčijo, naj jo v skladu s točko 130 smernic o reševanju in prestrukturiranju obvesti o kakršni koli prihodnji pomoči, ki bo dodeljena upravičenki v obdobju prestrukturiranja, vključno s pomočjo, dodeljeno na podlagi odobrene sheme, poleg individualne pomoči, o kateri je Nemčija Komisijo že obvestila, kot je navedeno v uvodni izjavi 588.

5.4.3.6 Preglednost

(592) V skladu s točko 38(g) smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo imeti države članice, Komisija, gospodarski subjekti in javnost enostaven dostop do vseh ustreznih aktov in zadevnih informacij o dodeljeni pomoči. To pomeni, da mora Nemčija spoštovati določbe o preglednosti iz točke 96 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija ugotavlja, da se Nemčija zavezuje, da bo te obveznosti spoštovala. Ustrezne informacije bodo na voljo na naslednjem spletnem mestu:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komisija meni, da mora Nemčija redno poročati o izvajanju načrta prestrukturiranja vsakih šest mesecev od datuma sprejetja tega sklepa do konca obdobja prestrukturiranja. V teh poročilih bodo navedeni zlasti datumi in zneski dejanskega izplačila sredstev, dodeljenih kot pomoč za prestrukturiranje ali kot lastni prispevki, morebitna načrtovana prihodnja pomoč upravičenki ali njenim odvisnim družbam, tudi v okviru odobrenih shem, stanje izvajanja ukrepov za zmanjšanje izkrivljanja konkurence, morebitna odstopanja od finančnih ali operativnih usmeritev načrta prestrukturiranja, obvladovanje stroškov in znižanja stroškov ter dobička, doseženega z ukrepi prestrukturiranja, in po potrebi popravni ukrepi, ki jih v okviru svojih pristojnosti načrtuje ali sprejme Nemčija, družba DB AG ali upravičenka. Obveznost Nemčije, da predloži taka poročila, je določena v členu 4 tega sklepa.

(594) Poleg tega Komisija opominja Nemčijo na njeno obveznost, da ji v skladu s točko 131 smernic za reševanje in prestrukturiranje predloži letna poročila in poroča o vsaki pomoči, dodeljeni družbi DB Cargo ali njenim odvisnim družbam na notranjem trgu v obdobju prestrukturiranja, vključno s pomočjo, dodeljeno v skladu z odobreno shemo v skladu s točko 129 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

5.4.4 *Tehtanje pozitivnih in negativnih učinkov*

(595) Skrbno oblikovan ukrep državne pomoči mora zagotoviti, da je skupni učinek ukrepa pozitiven, tako da ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(596) Komisija je v smernicah za reševanje in prestrukturiranje določila merila, ki jih preverja pri ocenjevanju združljivosti pomoči za prestrukturiranje z notranjim trgom, pri čemer zagotavlja, da razvoj zadevne gospodarske dejavnosti ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Kot je pojasnjeno v pododdelkih 5.4.3.1, 5.4.3.2 in 5.4.3.3, ima pomoč spodbujevalni učinek ter je potrebna, ustrezna in sorazmerna. Poleg tega obstajajo zadostni zaščitni ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence, vključno s preglednostjo (pododdelka 5.4.3.4 in 5.4.3.6) in ustreznimi ukrepi na področju konkurence, ki zmanjšujejo negativne učinke pomoči za prestrukturiranje (pododdelek 5.4.3.4).

(597) Zato pozitiven učinek pomoči za prestrukturiranje na razvoj zadevne gospodarske dejavnosti prevlada nad morebitnimi negativnimi učinki na konkurenco in trgovino, ki jima torej ne škodi v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

6. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(598) Komisija ugotavlja, da Nemčija zadevno pomoč izvaja nezakonito in v nasprotju s členom 108(3) PDEU. Vendar je glede na zgornje ugotovitve sklenila, da pomoč za prestrukturiranje izpolnjuje pogoje združljivosti z notranjim trgom, določene v smernicah za reševanje in prestrukturiranje, če družba DB Cargo v celoti izvaja ukrepe, predvidene v načrtu prestrukturiranja in/ali h katerim se je zavezala Nemčija. Pomoč pospešuje razvoj gospodarske dejavnosti in ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Zato je pomoč združljiva z notranjim trgom v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ukrepi, ki vključujejo zagotavljanje storitev znotraj skupine Deutsche Bahn družbi DB Cargo AG, financiranje posojil s strani enote družbe Deutsche Bahn za zakladništvo družbi DB Cargo AG, delno kritje plač javnih uslužbencev, zaposlenih pri družbi DB Cargo AG, in prenos letnih izgub družbe DB Cargo AG do 31. decembra 2021 na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube med družbama Deutsche Bahn AG in DB Cargo AG, sklenjene 25. oktobra 2012, kakor je bila podaljšana, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

Člen 2

1. Prenos letnih izgub družbe DB Cargo AG na družbo Deutsche Bahn AG za obdobje od 1. januarja 2022 do 31. decembra 2024 na podlagi pogodbe o prenosu dobička in izgube med družbama Deutsche Bahn AG in DB Cargo AG, sklenjene 25. oktobra 2012, kakor je bila podaljšana, pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Pomoč je bila dodeljena v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

2. Pomoč iz odstavka 1 je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3), točka (c), PDEU ob upoštevanju pogojev iz člena 3 tega sklepa in obveznosti iz člena 4 tega sklepa.

Člen 3

Nemčija zagotovi, da družba DB Cargo AG ali Deutsche Bahn AG, odvisno od primera, v rokih, določenih v načrtu prestrukturiranja, ali po potrebi najpozneje do konca obdobja prestrukturiranja 31. decembra 2026 v celoti izvede ukrepe, vključene v načrt prestrukturiranja družbe DB Cargo AG, in s tem povezane ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence.

Člen 4

Nemčija v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu obvesti Komisijo o predvidenih ali sprejetih ukrepih za uskladitev s tem sklepom.

Nato Nemčija Komisiji vsakih šest mesecev do konca obdobja prestrukturiranja 31. decembra 2026 predloži redna poročila o izvajanju načrta prestrukturiranja. V teh poročilih bi morali biti navedeni zlasti datumi dejanskega izplačila sredstev, dodeljenih kot lastni prispevek upravičenke, kakršna koli načrtovana prihodnja pomoč družbi DB Cargo AG ali njenim odvisnim družbam, tudi v okviru odobrenih shem, stanje napredka pri izpolnjevanju pogojev iz tega sklepa, kakršna koli odstopanja od finančnih ali operativnih usmeritev načrta prestrukturiranja, obvladovanje stroškov in znižanje stroškov ter povečanje dobička, doseženo z operativnimi ukrepi prestrukturiranja, in predvidenimi ali sprejetimi popravnimi ukrepi Nemčije, družbe DB Cargo AG ali družbe Deutsche Bahn AG, odvisno od primera.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na Zvezno republiko Nemčijo.

V Bruslju, 29. novembra 2024

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
izvršna podpredsednica