# KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2025/1167

**av den 29 november 2024**

**om det statliga stöd SA.50952 (2022/C) (f.d. 2018/FC) som Tyskland har genomfört till förmån för DB Cargo**

*[delgivet med nr C(2024) 8610]*

**(Endast den engelska texten är giltig)**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av kommissionens beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, vad gäller de stödåtgärder som identifierats i ärende SA.50952 (2022/C) (f.d. 2018/FC) ([1]),

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([2]) och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

## 1. FÖRFARANDE

(1) Den 19 april 2018 mottog kommissionen ett klagomål om påstått statligt stöd till DB Cargo Aktiengesellschaft (*DB Cargo*) ([3]).

(2) Genom en skrivelse av den 31 januari 2022 (*beslutet att inleda förfarandet*), efter de olika inlagor från klaganden och Tyskland som beskrivs i det beslutet, särskilt efter att ha översänt klagomålet med en första begäran om upplysningar den 20 september 2018, underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) avseende fyra åtgärder som beviljats till förmån för DB Cargo.

(3) Beslutet att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 19 augusti 2022 ([4]). Kommissionen uppmanade Tyskland och berörda parter att inom en månad inkomma med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet.

(4) De tyska myndigheterna inkom till kommissionen med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet genom en skrivelse av den 21 april 2022. Dessutom lämnade Tyskland ytterligare synpunkter och upplysningar den 17 maj, 8 juni, 25 juli, 28 augusti, 26 september och 23 oktober 2023. Under 2024 lämnade Tyskland in ytterligare upplysningar den 13 mars, 10 juni och 1 juli.

([1]) Kommissionens beslut C(2022) 639 final av den 31 januari 2022 i ärende SA.50952 (2022/C) (f.d. 2018/FC) – Tyskland – påstådda statliga stödåtgärder till förmån för DB Cargo.
([2]) EUT C 316, 19.8.2022, s. 20.
([3]) Den klagandes identitet är konfidentiell.
([4]) Jfr fotnot 1.

(5) Den 19 september 2022 mottog kommissionen synpunkter från European Rail Freight Association (ERFA), en europeisk organisation som företräder privata och oberoende godstransportföretags intressen, och från klaganden. Den 18 november 2022 tillställde kommissionen de tyska myndigheterna synpunkterna från de berörda parterna och uppmanade de tyska myndigheterna att inkomma med sina synpunkter, vilket de gjorde genom en skrivelse av den 18 januari 2023.

(6) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar och förtydliganden från Tyskland genom en skrivelse av den 26 juli 2022, som Tyskland besvarade genom en skrivelse av den 26 september 2022. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från Tyskland genom skrivelser av den 1 augusti och den 27 september 2023 (som Tyskland besvarade genom skrivelser av den 31 oktober och den 9 november 2023). Kommissionen framförde också begäranden genom skrivelser av den 15 maj 2024, den 5 september 2024 och den 17 november 2024, som Tyskland besvarade genom skrivelser av den 10 juni, 5 och 27 september samt 1, 21, 22, 23 och 25 november 2024.

(7) Kommissionens avdelningar träffade de tyska myndigheterna, bland annat på följande datum under 2023: 24 februari, 19 april, 12 maj, 30 juni, 28 juli, 18 augusti, 29 augusti, 21 september, 21 november och 20 december, samt följande datum under 2024: 13 mars, 30 april, 13 juni, 5 juli, 11 juli, 12 och 19 september samt 19 och 25 november.

(8) Genom en skrivelse av den 21 november 2024 samtyckte regeringen i Förbundsrepubliken Tyskland undantagsvis till att avstå från sina rättigheter som följer av artikel 342 i EUF-fördraget jämförd med artikel 3 i förordning (EG) nr 1/1958, och att låta detta beslut antas och anmälas i enlighet med artikel 297 i EUF-fördraget på engelska.

## 2. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

### 2.1 DB Cargo: företagshistorik, struktur och företagsregler

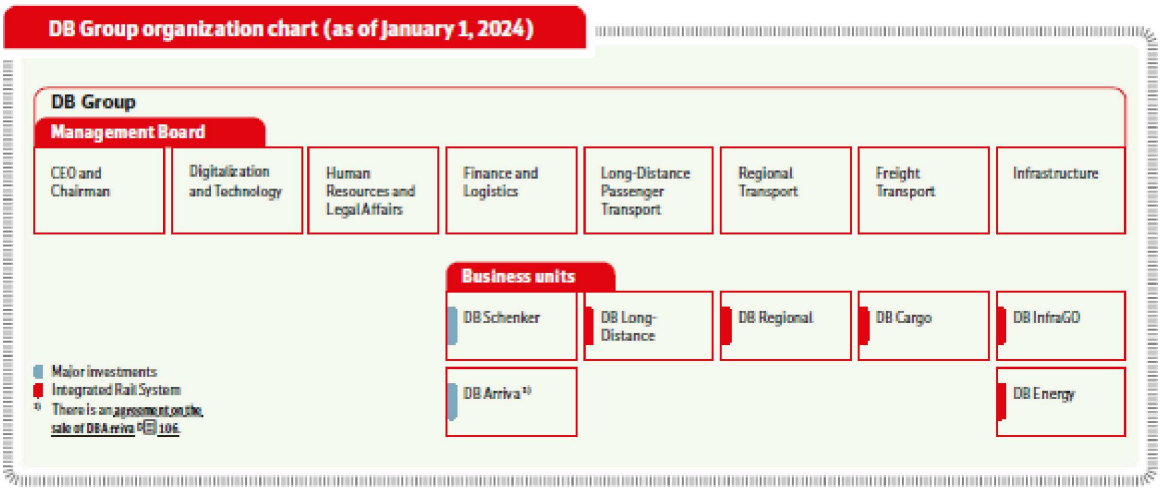
(9) DB Cargo är ett godstransportföretag med huvudkontor i Mainz, Tyskland. Det tillhandahåller godstransporter på järnväg i 17 länder, däribland medlemsstaterna. DB Cargo självt är verksamt på den inre marknaden genom inhemska dotterbolag, såsom TFG Transfracht GmbH, samt internationella dotterbolag, däribland i andra medlemsstater, såsom DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland NV, DB Cargo Polska S.A. eller Transfesa Logistics, SA (Spanien) (i detta beslut tillsammans kallade *DB Cargo-koncernen*) ([5]).

(10) DB Cargo är ett dotterbolag till Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (*DB AG*). DB AG är ett holdingbolag och moderbolag till ett antal inhemska och internationella dotterbolag, däribland DB Cargo (DB AG och samtliga företag som ägs av DB AG kallas nedan *DB-koncernen*). DB-koncernen är verksam inom området nationella och internationella gods- och persontransporter, logistik och stödtjänster inom järnvägstransporter. I Figure 1 visas en förenklad översikt över DB-koncernens olika verksamheter.

([5]) När det gäller åtgärd 1 (se skäl 39) är beräkningsunderlaget för resultatöverföringen enligt den information som tillhandahållits av Tyskland DB Cargo AG:s ”Ergebnis nach Steuern” (vinst efter skatt). DB Cargo AG:s vinst efter skatt omfattar även de inhemska dotterbolagens vinst efter skatt. Förutom DB Cargo AG beaktas följande inhemska dotterbolag:
— RBH Logistics GmbH
— Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
— DB Cargo Vermögensverwaltungs AG
— DB Cargo Logistics GmbH
— DB Cargo BTT GmbH
— TFG Transfracht GmbH
— DB Intermodal Services GmbH
— DB Cargo Eurasia GmbH.

*Figur 1*

**DB-koncernens affärsorganisation**




*Källa: Deutsche Bahns integrerade årsrapport för 2023.*

(11) DB AG har sedan bildandet 1994 helt och hållet ägts av den tyska förbundsstaten (”Bund”). Bland andra verksamhetsområden har DB AG skött DB-koncernens godstrafik på järnväg. Under årens lopp hade DB AG ett aktieinnehav i det företag som bedrev godstrafik på järnväg som varierade mellan 92 % och 100 %. Sedan 2011 innehar DB AG 100 % av det företag som bedriver godstrafik på järnväg. Företagets organisation och lokalisering av godstransportverksamheten inom DB-koncernens koncernstruktur har förändrats över tid.

(12) Under undersökningsperioden (från och med den 1 januari 2012 för åtgärd 1 och från och med den 20 september 2008 för åtgärderna 2–4) har DB AG:s godstrafik på järnväg bedrivits av flera enheter, såsom beskrivs i avsnitt 2.3. För tydlighetens skull betecknar begreppet ”DB Cargo”, om inte annat anges, den enhet som ingår i DB-koncernen och som bedriver koncernens godstrafik på järnväg:

a) Från den 1 september 2003 till den 15 februari 2009 var den enhet som bedrev godstrafik på järnväg registrerad under namnet Railion Deutschland AG.

b) Mellan den 16 februari 2009 och den 29 oktober 2012 var den enhet som bedrev godstrafik på järnväg registrerad under namnet DB Schenker Rail Deutschland AG.

c) Den 30 oktober 2012 ändrades företagets namn till DB Schenker Rail AG.

d) Sedan den 1 mars 2016 har godstransportverksamheten på järnväg bedrivits under företagsnamnet DB Cargo.

(13) DB Cargo har sedan 2016 varit DB AG:s direkta och helägda dotterbolag. Innan dess var DB Cargo från och med den 1 januari 2012 ett direkt dotterbolag till DB Mobility Logistics AG (*DB ML*). Före 2012 och från och med 2003 var DB Cargo ett indirekt dotterbolag till DB ML. DB ML ägdes till 100 % direkt av DB AG, medan aktieinnehavet i företaget för godstransport var minst 92 % (se skäl 11). Sedan 2011 har alltså DB Cargo till 100 % ägts indirekt av DB AG, medan DB AG före 2011 hade en indirekt andel på minst 92 % i DB Cargo.

(14) Till och med den 31 december 2015 ansvarade DB ML för olika tjänster som erbjöds av DB-koncernen, särskilt DB-koncernens järnvägstransportverksamhet (passagerare och gods). DB Cargo (som fram till den 29 februari 2016 var registrerat som DB Schenker Rail AG) var ett helägt dotterbolag till DB ML, tillsammans med andra dotterbolag såsom de två dotterbolagen för persontransporter på järnväg, DB Regio AG och DB Fernverkehr AG. Den 26 augusti 2016 slogs DB ML samman med DB AG. Därmed blev DB Cargo, DB Regio AG och DB Fernverkehr AG direkta dotterbolag till DB AG. Fusionsavtalet undertecknades mellan DB AG och DB ML och godkändes därefter av båda företagens respektive bolagsstämmor den 15 juli 2016. Fusionsavtalet hade retroaktiv verkan från och med den 1 januari 2016.

(15) DB AG har sedan bildandet 1994 och DB Cargo har sedan 2009 konstituerats som ”Aktiengesellschaften”, dvs. aktiebolag enligt tysk bolagsrätt. Samma sak gällde för DB ML under hela dess existens. Aktiengesellschaften regleras särskilt av den tyska aktiebolagslagen (*Aktiengesetz* – AktG). I ett Aktiengesellschaft är aktieägarna representerade i bolagsstämman (”Hauptversammlung”). Bolagsstämman väljer aktieägarnas företrädare i styrelsen (”Aufsichtsrat”). Arbetstagarrepresentanterna väljs i enlighet med den tyska medbestämmandelagen (*Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG). Styrelsen väljer de ledamöter i direktionen (”Vorstand”) som ansvarar för ledningen av aktiebolaget. Direktionen väljs av styrelsen, men enligt den lagstiftning som styr tyska Aktiengesellschaften är direktionen i ett Aktiengesellschaft oberoende av styrelsen såväl som av bolagsstämman i den meningen att bolagsstämman i princip inte kan ge direktionen instruktioner ([6]).

(16) Table 1 visar intäkterna för DB-koncernen samt för DB Cargo-koncernen och för DB Cargo separat under undersökningsperioden.

*Tabell 1*

**Intäkter för DB-koncernen och DB Cargo 2012–2023** ([7])

*(i miljoner euro)*

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

*Källa: DB-koncernens integrerade rapporter och DB Cargos årsredovisningar.*

(17) När det gäller beslutsprocessen inom DB-koncernen har man i arbetsordningen (”Geschäftsordnung”) för DB AG:s direktion förbehållit direktionen de kortsiktiga besluten, såväl som planeringen på medellång sikt och de långsiktiga strategiska målen. Direktionen beslutar också om utfärdande, ändring och upphävande av riktlinjer på koncernnivå. När det gäller specifika, enskilda åtgärder krävs också beslut av direktionen även om dessa åtgärder rör dotterbolag eller närstående bolag, för följande ([8]):

a) Inledande av och upphörande med viktiga verksamhetsområden, grundläggande ändringar av företagets organisation samt ingående, ändring och upphävande av företagsavtal ([9]).

b) Bolagsbildning; förvärv, försäljning och ändring av aktieinnehav (inklusive konverterings- och kapitalåtgärder) till ett värde av minst 10 miljoner euro, med undantag för åtgärder inom koncernen.

c) Förvärv, försäljning, inteckning och annan avyttring av fastigheter och andra äganderätter till ett värde av 10 miljoner euro eller mer, med undantag för beviljanden av markinteckningar.

d) Emission av värdepapper, uttag av lån och beviljande av lån, med undantag för upplåning utanför koncernen med en löptid på mindre än ett år och beviljande och uttag av lån inom koncernen.

([6]) Detta följer av § 76.1 i *Aktiengesetz*.

([7]) Siffrorna för DB-koncernen och DB Cargo-koncernen bygger på de internationella IFRS-redovisningsstandarderna. Samtidigt bygger DB Cargos enskilda intäkter på de redovisningsstandarder som fastställs i den tyska handelslagen (*Handelsgesetzbuch* – HGB). Dessa siffror är därför inte helt jämförbara.

([8]) Förteckningen över de enskilda åtgärder för vilka direktionens godkännande krävs har inte ändrats sedan 2010. Innan dess var de monetära tröskelvärdena i leden b, c, e och f lägre.

([9]) Företagsavtal (”Unternehmensverträge”) avser avtal som regleras av § 291 ff i AktG, vilket inbegriper kontrollavtal och vinstöverföringsavtal.

e) Godtagande och beviljande av garantier och säkerheter utanför den normala affärsverksamheten; godtagande och beviljande av garantier och säkerheter inom ramen för den normala affärsverksamheten med en omfattning på minst 10 miljoner euro.

f) Godkännande av investerings-, utgifts-, hyres- och leasingprojekt som ingår i företagsplaneringen med en omfattning på 250 miljoner euro eller mer; godkännande av projekt som ingår i företagsplaneringen och vars totala värde/totala beräknade värde eller krav på eget kapital överstiger planeringen med minst 10 miljoner euro; vidare godkännande av projekt som inte ingår i företagsplaneringen med en omfattning på minst 10 miljoner euro.

g) Förändringar i styrelsens, direktionens och andra ledande befattningars sammansättning, i den mån de tillhör koncernledningen.

h) Utnämning och avskedande av allmänna företrädare för företaget samt beviljande och återkallande av fullmakter för företaget.

(18) Enligt arbetsordningen ska de beslut som fattas i DB AG:s direktion vara enhälliga. Om ingen enighet kan nås måste beslutet godkännas med två tredjedelars majoritet av de medlemmar som deltar i beslutsprocessen för att vara giltigt.

(19) När det gäller förhållandet med DB AG:s styrelse inger DB AG:s direktion varje år till styrelsen en skriftlig bolagsplan på kort och medellång sikt som omfattar alla företagets viktigaste verksamhetsområden.

(20) Vissa enskilda åtgärder, även om de rör dotterbolag eller närstående företag, kräver dessutom godkännande från DB AG:s styrelse. Enligt katalogen över affärstransaktioner som kräver ett sådant godkännande av DB AG:s styrelse inbegriper sådana åtgärder framför allt följande ([10]):

a) Inledande av betydande nya verksamhetsområden eller nedläggning av befintliga betydande verksamhetsområden.

b) Grundläggande förändringar i företagets och koncernens organisation.

c) Förändringar i styrelsens verksamhetsfördelning och förändringar rörande företagets allmänna företrädare.

d) Etablering, uppköp eller upplösning av företag samt förvärv och försäljning av aktieinnehav i företag, inklusive förändringar i aktieinnehavet och deltagande i en kapitalökning mot tillskott, i varje enskilt fall med undantag för koncerninterna transaktioner om värdet av den enskilda åtgärden överstiger 25 miljoner euro.

e) Åtgärder som rör koncernföretag och aktieinnehav som är av grundläggande eller negativ betydelse för företaget eller koncernen eller som har betydande ekonomiska konsekvenser.

f) Förvärv, försäljning och inteckning av fastigheter och egendomsrättigheter samt andra avyttringar av dessa om värdet av den enskilda åtgärden överstiger 25 miljoner euro.

g) Emission av obligationer eller andra lån med en löptid på mer än ett år, med undantag för upplåning från dotterbolag eller närstående företag.

h) Övertagande av garantier och tillhandahållande av skuldebrev och andra värdepapper utanför den normala affärsverksamheten, om värdet av den enskilda åtgärden överstiger 5 miljoner euro.

i) Beviljande av lån utanför den normala affärsverksamheten om värdet av den enskilda åtgärden överstiger 5 miljoner euro, med undantag för lån till dotterbolag eller närstående företag.

([10]) Inga ändringar har gjorts i förteckningen över dessa åtgärder i de olika versioner av arbetsordningen som varit tillämpliga mellan 2008 och dagen för detta beslut.

j) Samarbetsavtal som går utöver det normala verksamhetsområdet och som är av avgörande betydelse för företaget.

k) Investeringsprojekt som inte redan ingår i företagsplaneringen på kort och medellång sikt om beloppet för dem överstiger 10 miljoner euro i varje enskilt fall.

(21) Enligt DB AG:s bolagsordning består DB AG:s styrelse av 20 ledamöter. Tio ledamöter är aktieägarrepresentanter och tio är arbetstagarrepresentanter. När det gäller de tio aktieägarföreträdarna väljs sju av dessa av bolagsstämman, medan förbundsregeringen har rätt att direkt utnämna tre styrelseledamöter. Enligt arbetsordningen för DB AG:s styrelse kräver styrelsebeslut en majoritet av de avgivna rösterna, såvida inte någon annan majoritet krävs enligt lag eller enligt DB AG:s bolagsordning. Om en omröstning leder till lika röstetal har ordföranden två röster i en ytterligare omröstning i samma fråga.

(22) DB Cargos arbetsordning för direktionen föreskriver att dess förvaltningsstyrelse kollegialt beslutar om alla frågor av grundläggande eller väsentlig betydelse för företaget, samt om frågor som tillskrivits den för gemensamt beslut enligt lag, företagets bolagsordning eller dess arbetsordning. Beslut fattas enhälligt eller i annat fall med kvalificerad majoritet på samma sätt som beskrivs i skäl 18 för DB AG:s förvaltningsstyrelse. Arbetsordningen för DB Cargos direktion kompletteras med en obligatorisk katalog över affärstransaktioner som kräver godkännande av DB Cargos direkta moderbolag. Dessa åtgärder omfattar ([11])

a) alla frågor av grundläggande och väsentlig betydelse,

b) inledande av och upphörande med viktiga verksamhetsområden, grundläggande ändringar av företagets organisation samt ingående, ändring och upphävande av företagsavtal,

c) bildande av bolag,

d) förvärv, försäljning och förändring (inklusive konverterings- och kapitalåtgärder) av aktieinnehav, med undantag för åtgärder i) i vilka enbart företag som – direkt eller indirekt – uteslutande ägs av DB AG deltar, eller ii) vars syfte är ett aktieinnehav som inte är helt konsoliderat och vars värde är lägre än 10 miljoner euro,

e) förvärv och försäljning av verksamheter eller delar av verksamheter, med undantag för åtgärder i) i vilka enbart företag som – direkt eller indirekt – uteslutande ägs av DB AG, eller ii) vars värde är mindre än 10 miljoner euro,

f) förvärv, försäljning, inteckning och annan avyttring av fastigheter och andra äganderätter till ett värde av minst 10 miljoner euro, med undantag för beviljande av inteckningar i fastigheter,

g) emission av värdepapper, lån och beviljande av lån, ej medräknat lån utanför koncernen med en löptid på mindre än ett år eller beviljande och uttag av lån till DB AG och DB Finance B.V.,

h) övertagande och beviljande av garantier och säkerheter utanför den normala affärsverksamheten; övertagande och beviljande av garantier och säkerheter inom ramen för den normala affärsverksamheten med en omfattning på minst 10 miljoner euro,

i) godkännande av investerings-, utgifts-, hyres- och leasingprojekt som ingår i företagsplaneringen med en omfattning på 250 miljoner euro eller mer; godkännande och igångsättning av projekt som ingår i företagsplaneringen och vars totala värde eller krav på eget kapital överstiger planeringen med minst 10 miljoner euro; dessutom godkännande och igångsättning av projekt som inte ingår i företagsplaneringen med en omfattning på minst 10 miljoner euro,

j) förändringar i förvaltningsstyrelsens sammansättning och andra verkställande befattningar.

([11]) Liksom för de enskilda åtgärder som beskrivs i skäl 17 hänvisar de äldre versionerna från åren 2009 och 2011 till lägre monetära tröskelvärden. I 2011 års version hänvisas dessutom i led f, förutom till DB ML, inte bara till DB AG utan också till DB Finance B.V.

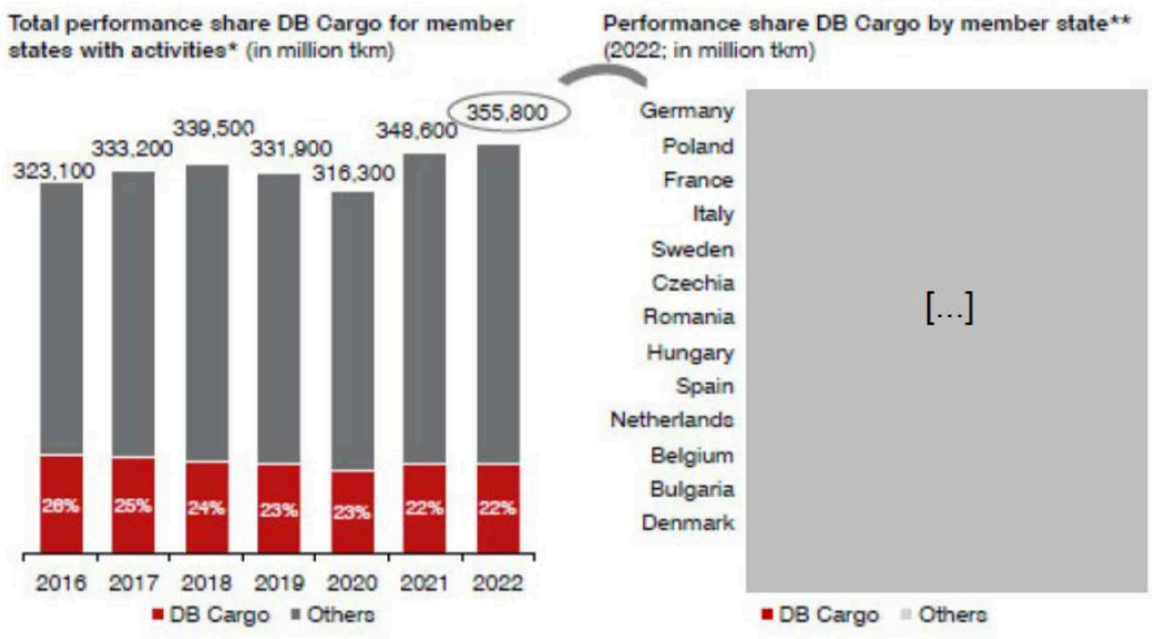
### 2.2 DB Cargos verksamhet och ställning på olika tjänstemarknader

(23) Tyskland uppger att DB Cargo är en av Europas ledande järnvägstransportföretag, som spelar en central roll vid godstransporter inom unionen. Tyskland förklarar att DB Cargos uppdrag är att tillhandahålla hållbara inrikes och gränsöverskridande godstransporter på järnväg, med fokus på att minska koldioxidutsläppen och erbjuda tillförlitliga logistiklösningar för olika branscher.

(24) Tyskland uppger vidare att DB Cargo förvaltar ett stort nätverk i hela Europa och att företaget årligen flyttar miljontals ton gods, inklusive råvaror, industrivaror och konsumentprodukter, och att DB Cargo utnyttjar sitt omfattande europeiska järnvägsnät för att leverera integrerad, gränsöverskridande logistik som är anpassad till EU:s hållbarhetsmål. I detta sammanhang förklarar Tyskland att DB Cargo är verksamt i 13 medlemsstater, med andelar av den totala godstrafiken på järnväg (mätt i tonkilometer eller tkm) ([12]) på över […] % på nationell nivå i Belgien, Danmark, Frankrike, Tyskland, Nederländerna och Rumänien (tabell 2). Totalt sett hade DB Cargo under 2022 en andel på omkring […] % av järnvägstransportsektorn i de medlemsstater där DB Cargo är verksamt. Figure 2 visar DB Cargos totala marknadsandel på den inre marknaden begränsad till de medlemsstater där DB Cargo är verksamt. Diagrammet visar att DB Cargo mellan 2016 och 2022 har förlorat marknadsandelar när det gäller arbetsvolymen, dvs. tonkilometer.

*Figur 2*

**DB Cargos totala marknadsandel i de medlemsstater där DB Cargo bedriver verksamhet**




*Källa: Studie av SCI/Verkehr daterad den 6 september 2023, inlämnad av Tyskland, s. 9.*

(25) Tyskland uppger att DB Cargos dotterbolag, på grund av den ökande integrationen av den europeiska marknaden för godstransporter på järnväg, bidrar till att underlätta gränsöverskridande transporter för DB Cargos kunder inom Europa och mot Asien, eftersom omkring […] % av godstransporterna på järnväg i Tyskland under 2022 genomfördes med gränsöverskridande transporter.

([12]) Tonkilometer eller tkm är en måttenhet för godstransport på järnväg som representerar transporten av ett ton (1 000 kg) gods över en sträcka på en kilometer. Denna enhet (tkm) är avgörande för bedömningen av godstransporter på järnväg i unionen, eftersom den ger ett standardiserat mått på godsets vikt och det avstånd det transporteras på järnväg. Detta bidrar till att utvärdera operatörernas prestanda, spåra förändringar i godsvolymen och stödja hållbarhetsmålen genom att främja järnväg som ett utsläppssnålt alternativ till vägtransporter. Genom systemet för övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS) möjliggör uppgifter om tkm jämförelser på hela den inre marknaden, och vägleder politiken och investeringarna så att de ökar järnvägskonkurrensen och gör framsteg när det gäller utsläppsminskningsmålen.

(26) Tyskland förklarar vidare att DB Cargo i Tyskland stod för 43 % av all godstrafik på järnväg under 2022, men att DB Cargos andel minskade kontinuerligt alltmedan företagets konkurrenter uppnådde större andelar inom den tyska godstransportsektorn på järnväg. Tyskland uppger att även om DB Cargo under 2016 fortfarande stod för 54 % av den tyska godstrafiken på järnväg minskade dess andel med 11 procentenheter (eller 20 %) under de sju därpå följande åren.

(27) I Danmark och Nederländerna är DB Cargo den dominerande aktören (efter att ha integrerat andra aktörer), med […] % respektive […] % av den lokala marknaden.

*Tabell 2*

**DB Cargos ställning på marknaderna för godstrafik på järnväg i olika medlemsstater**

| 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 | |

*Källa: Studie av SCI/Verkehr daterad den 6 september 2023, inlämnad av Tyskland, s. 8.*

(28) På den bredare marknaden för godstransporter på järnväg förklarar Tyskland att DB Cargo är verksamt inom tre huvudsakliga delsegment: i) segmentet för envagnstransport, ii) segmentet för systemtåg och iii) segmentet för kombinerade transporter.

(29) Inom segmentet för envagnstransport (SWL) tillhandahåller DB Cargo flexibla godstjänster för mindre sändningar. Företaget samlar in enskilda vagnar från flera olika kunder, bildar hela tåg av dem på rangerbangårdar och transporterar dem över hela Europa. Denna tjänst är nödvändig för industrier som behöver transportera mindre mängder gods som inte fyller hela tåg.

(30) Inom systemtågsegmentet erbjuder DB Cargo särskilda tåg för kunder som transporterar stora volymer, vilket möjliggör direkttransport av gods från en plats till en annan utan mellanliggande stopp. Denna tjänst är idealisk för bulkvaror såsom kol, stål och kemikalier samt för stora containertransporter. Systemtåg hjälper industrier att säkerställa en snabbare och mer kostnadseffektiv logistik, med hög tillförlitlighet på långa sträckor.

(31) DB Cargo är också verksamt inom kombinerade transporter, där varor transporteras med hjälp av flera olika transportsätt (t.ex. järnväg, landsväg och sjöfart). I denna modell transporteras containrar, växelflak och påhängsvagnar med järnväg under långdistansdelen av resan och överförs sedan till lastbilar eller fartyg för den sista delen. Denna tjänst stöder övergången från väg till järnväg, minskningen av koldioxidutsläppen och en förbättring av de intermodala logistiklösningarna i hela Europa.

(32) Mot denna bakgrund hävdar Tyskland att den europeiska sektorn för godstransporter på järnväg i allmänhet kan anses vara konkurrenskraftig och att en nyligen utförd undersökning från 2022 som beställts av ERFA drar följande slutsatser om konkurrensdynamiken inom den europeiska sektorn för godstransporter på järnväg: ”Det finns för närvarande en hög grad av rivalitet mellan aktörerna inom godstransporter på järnväg. Utlandsavdelningarna hos etablerade och internationella utmanare (tidigare nya aktörer) utvidgar sin internationella verksamhet, och riktar främst in sig på internationella långdistanstjänster. Följaktligen kan avsändare, speditörer och logistikföretag samt intermodala operatörer välja mellan flera kompetenta aktörer inom godstransport på järnväg inom ett land eller längs internationella korridorer”. Tyskland hävdar vidare att följande slutsatser dras i samma undersökning när det gäller konkurrenskraften hos den tyska godstransportsektorn på järnväg: ”Som en följd av detta blev marknaden för person- och godstrafik i Tyskland mycket konkurrensutsatt, och nya aktörer utmanade Deutsche Bahn inom alla affärssegment. I dag har dessa nya aktörer lagt beslag på mer än 50 % av marknaden för godstransporter på järnväg i Tyskland”.

(33) När det gäller den tyska sektorn för godstransporter på järnväg hävdar Tyskland att DB Cargo, när man beaktar de olika affärssegmenten inom sektorn för godstransporter på järnväg enligt beskrivningen ovan, under 2022 var den överlägset viktigaste leverantören av envagnstransporter inom Tyskland, med omkring […] % av alla envagnstransporter. Tyskland hävdar att avsaknaden av stora konkurrenter inom detta affärssegment kan förklaras av att segmentet för envagnstransporter systematiskt har gått med förlust under flera år och därför inte är attraktivt för nya aktörer utan subventioner.

(34) I detta avseende uppger Tyskland att DB Cargo kommer att omvandla sitt affärssegment så att effektiviteten och produktkvaliteten förbättras, eftersom Tyskland från och med 2023 håller på att öka det statliga stödet för envagnstransporter.

(35) När det gäller kombinerade transporter förklarar Tyskland vidare att DB Cargo saknar ett integrerat transportproduktionssystem, och att DB Cargo visserligen hade en andel på omkring […] % av trafiken i Tyskland under 2022 men att företaget står inför en allt starkare och diversifierad konkurrens, bland annat från Metrans, HUPAC, TX Logistik och SBB Cargo International.

(36) Inom systemtågsegmentet uppger Tyskland att DB Cargo hade en andel på […] %–[…] % av godstransportvolymen på järnväg i Tyskland under 2022, och anser att detta är en blygsam marknadsandel mot bakgrund av att DB Cargo är det etablerade företaget för godstransporter på järnväg. Inom detta segment möter DB Cargo hård konkurrens från Captrain Deutschland (en del av SNCF-koncernen), TX Logistik (ett pan-europeiskt oberoende logistikföretag) och ett stort antal mindre konkurrenter.

(37) I tabell 3 ges en översikt över DB Cargos andel av godstransportvolymerna på järnväg i de medlemsstater där företaget är verksamt (från och med 2022).

*Tabell 3*

**DB Cargos ställning per verksamhet i olika medlemsstater**

| 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

*Källa: Tysklands inlaga av den 31 oktober 2023, s. 28.*

(38) Tyskland uppger att DB Cargo endast tillhandahåller små andelar av den totala transportvolymen i de flesta berörda medlemsstater. I detta avseende understryker Tyskland att DB Cargo marknadsandel överstiger […] % endast i Danmark ([13]), Tyskland och Nederländerna ([14]), och att DB Cargo i de flesta medlemsstater tillhandahåller mindre än […] % av godstrafiken på järnväg.

### 2.3 De åtgärder som är föremål för undersökningen

(39) I beslutet att inleda förfarandet identifierades följande fyra åtgärder till förmån för DB Cargo. De beskrivs i detta avsnitt med beaktande av de förtydliganden som Tyskland och berörda parter lämnat under granskningsförfarandets gång.

#### 2.3.1 *Ersättning för DB Cargos årliga förluster enligt resultatöverföringsavtalet (åtgärd 1)*

(40) DB Cargo har överfört sina förluster till sitt moderbolag på grundval av ett kontroll- och vinst- och förlustöverföringsavtal som har tillämpats sedan den 1 januari 2012 (*resultatöverföringsavtalet*).

(41) Resultatöverföringsavtalet ingicks den 25 oktober 2012 mellan DB Cargo (som vid den tidpunkten kallades DB Schenker Rail Deutschland AG) och dess moderbolag (som vid den tidpunkten var DB ML, som i sin tur till 100 % ägdes av DB AG) som en del av ett kontroll- och vinstöverföringsavtal (”Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag”) ([15]). Enligt resultatöverföringsavtalet har DB Cargos moderbolag (som fram till 2016 var DB ML och, efter införlivandet av DB ML under 2016, DB AG) åtagit sig att automatiskt täcka DB Cargos förluster i slutet av varje räkenskapsår. Om DB Cargo i slutet av ett räkenskapsår har gått med vinst åtar sig DB Cargo i sin tur att automatiskt överföra vinsten till sitt moderbolag.

(42) Eftersom resultatöverföringsavtalet utformades som ett Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag påverkar det också ledningen av det dotterbolag som moderbolaget enligt avtalet kontrollerade (”beherrscht”). Enligt resultatöverföringsavtalet satte DB Cargo förvaltningen av sitt företags affärsverksamhet under DB ML:s kontroll. DB ML:s direktion hade därför rätt att ge DB Cargos direktion instruktioner när det gäller förvaltningen av företagets affärsverksamhet. DB Cargos direktion skötte dock fortsatt företagsledningen och representationen. DB ML:s rätt att instruera DB Cargos direktion inbegrep dessutom inte möjligheten att instruera DB Cargos direktion när det gäller ändring, upprätthållande eller upphävande av resultatöverföringsavtalet.

(43) Genom resultatöverföringsavtalet upprättades också en skattemässig gemenskap mellan DB Cargo och DB AG. Denna omfattar både en skattemässig gemenskap för inkomstskatt och en skattemässig gemenskap för mervärdesskatt. Den skattemässiga gemenskapen för inkomstskatt som är kopplad till resultatöverföringsavtalet gör det möjligt att kvitta de olika koncernföretagens vinster och förluster mot varandra i stället för att betala inkomstskatt för varje enskilt dotterbolag. Den skattemässiga gemenskapen för mervärdesskatt härrör från det resultatöverföringsavtal som fastställde DB ML:s (och senare DB AG:s) kontroll över DB Cargo. Den skattemässiga gemenskapen för mervärdesskatt leder till att interna flöden inte blir föremål för mervärdesskatt.

([13]) När det gäller DB Cargos andel av marknaden för godstransporter på järnväg i Danmark hävdar Tyskland att det inte är lämpligt att betrakta Danmark som en geografisk marknad för godstransporter på järnväg utan snarare som ett transitland, och att DB Cargo i detta sammanhang tog över den etablerade nationella leverantören under 2001 och tillhandahåller godstransporter på järnväg för att förbinda Tyskland som största europeiska ekonomi med Skandinavien.

([14]) När det gäller DB Cargos andel av marknaden för godstransporter på järnväg i Nederländerna hävdar Tyskland att den nederländska godsvolymen i likhet med Danmarks är jämförelsevis låg (cirka 5 % av den tyska volymen) och att DB Cargo, precis som i Danmark, under 2001 förvärvade den nationella etablerade aktören av transit- och konnektivitetsskäl, till exempel för att förbinda de nederländska och belgiska hamnarna med Genua via Tyskland och förbinda Nordsjön med Medelhavet via Belgien och Frankrike. Tyskland hävdar därför att det inte är lämpligt att betrakta Nederländerna som en geografisk marknad för godstransporter på järnväg som är oberoende av järnvägsfraktsektorerna i grannländerna.

([15]) Ett Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag är en typ av avtal som regleras av § 291 och §§ 293 ff i *Aktiengesetz*. Enligt § 293.1 i AktG träder avtal som omfattas av § 291 ff endast i kraft efter godkännande av bolagsstämman. Beslutet kräver en majoritet på minst tre fjärdedelar av det aktiekapital som representeras när beslutet antas. I bolagsordningen kan större kapitalmajoritet föreskrivas och andra krav ställas.

(44) Resultatöverföringsavtalet ingicks mellan DB ML som moderbolag och DB Cargo den 25 oktober 2012 ([16]). Den 26 oktober 2012 godkändes resultatöverföringsavtalet av DB ML:s och DB Cargos respektive bolagsstämmor. Enligt avtalet skulle det tillämpas retroaktivt från och med den 1 januari 2012 ([17]).

(45) Vid den tidpunkt då resultatöverföringsavtalet undertecknades mellan DB ML och DB Cargo fanns det också ett gällande resultatöverföringsavtal mellan DB AG och DB ML ([18]). Enligt det avtalet åtog sig DB AG att automatiskt täcka DB ML:s förluster vid utgången av varje räkenskapsår så länge avtalet gällde. DB ML åtog sig i sin tur att automatiskt överföra sina vinster till DB AG i slutet av varje räkenskapsår. Den eventuella inverkan på DB ML:s finansiella situation till följd av 2012 års resultatöverföringsavtal mellan DB ML och DB Cargo kunde därför ha en direkt inverkan på DB AG:s budget. Detta resultatöverföringsavtal mellan DB AG och DB ML fortsatte att gälla fram till sammanslagningen mellan de två företagen under 2016.

(46) Den 26 augusti 2016, som en del av sammanslagningen mellan DB AG och DB ML, överfördes det resultatöverföringsavtal som ingåtts mellan DB ML och DB Cargo till DB AG. DB AG övertog som nytt moderbolag DB ML:s rättigheter och skyldigheter avseende DB Cargo. Detta gjorde att det resultatöverföringsavtal som ingåtts 2003 mellan DB AG och DB ML inte längre hade något syfte.

(47) Tyskland hävdar att en rad olika resultatöverföringsavtal (med olika underordningsnivåer) alltid förelegat under perioden mellan den 31 december 1999 och 2016 års överföring av resultatöverföringsavtalet från DB ML till DB AG, och att dessa hade DB Cargo som det i slutändan berörda dotterbolaget och DB AG som det i slutändan berörda moderbolaget. Mellan den 1 juni 1999 och den 31 december 1999 fanns det ett direkt resultatöverföringsavtal mellan DB AG och DB Cargo.

(48) Enligt villkoren i detta resultatöverföringsavtal hade avtalet en inledande varaktighet på fem år (dvs. från den 1 januari 2012 t.o.m. den 31 december 2016), under vilka avtalet endast kunde upphävas av tungt vägande skäl (”wichtige Gründe”). Enligt resultatöverföringsavtalet har i synnerhet DB ML rätt att säga upp avtalet av tungt vägande skäl om företaget inte längre skulle inneha majoriteten av rösträtterna i DB Cargo.

(49) Tyskland förklarar vidare att de tyska skattemyndigheterna anser att endast mycket exceptionella omständigheter kan motivera ett extraordinärt upphävande av ett resultatöverföringsavtal under minimilöptiden på fem år. I detta avseende hänvisar Tyskland till de tyska skattemyndigheternas riktlinjer för bolagsskatt (*Körperschaftsteuerrichtlinien* – KStR), där det anges att om ett resultatöverföringsavtal som ännu inte har varit i kraft under fem år i följd hävs genom uppsägning eller genom ömsesidig överenskommelse, fortsätter avtalet att gälla för skatteändamål under de år för vilka det har genomförts om hävningen grundar sig på tungt vägande skäl. Tungt vägande skäl kan särskilt anses föreligga i händelse av moderbolagets avyttring eller överlåtande av sin andel, eller i händelse av sammanslagning, uppdelning eller likvidation av moderbolaget eller dotterbolaget. Om det redan stod klart vid den tidpunkt då avtalet ingicks att resultatöverföringsavtalet skulle sägas upp före utgången av de första fem åren, ska tungt vägande skäl inte antas föreligga. Om det inte finns några tungt vägande skäl ska resultatöverföringsavtalet från första början anses vara utan skatterättslig verkan ([19]).

(50) Enligt Tyskland skulle enligt de tyska skattemyndigheternas riktlinjer endast sådana transaktioner som kan jämföras med en försäljning eller andra grundläggande omstruktureringsåtgärder som leder till en ändring av ägandet och/eller kontrollen ha motiverat ett förtida upphävande. Det förekom inga jämförbara utlösande händelser under den inledande femårsperioden som skulle ha motiverat att resultatöverföringsavtalet upphävdes. De enda förändringar av företagsstrukturen som ägde rum mellan 1999 och i dag var enbart interna omorganisationsåtgärder som uppenbarligen inte kunde betraktas som tungt vägande skäl.

([16]) Avtalet undertecknades av två ledamöter i DB ML:s direktion (”Vorstand”) och två ledamöter i DB Schenker Rail Deutschland AG:s direktion.

([17]) Den 18 december 2012 offentliggjordes resultatöverföringsavtalet i handelsregistret för DB Cargo – ett krav för avtalets giltighet.

([18]) Detta resultatöverföringsavtal ingicks 2003.

([19]) Ursprunglig ordalydelse i KStR R14.5 punkt 6: ”Wird der GAV, der noch nicht fünf aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt worden ist, durch Kündigung oder im gegenseitigen Einvernehmen beendet, bleibt der Vertrag für die Jahre, für die er durchgeführt worden ist, steuerrechtlich wirksam, wenn die Beendigung auf einem wichtigen Grund beruht. Ein wichtiger Grund kann insbesondere in der Veräußerung oder Einbringung der Organbeteiligung durch den Organträger, der Verschmelzung, Spaltung oder Liquidation des Organträgers oder der Organgesellschaft gesehen werden. Stand bereits im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses fest, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre beendet werden wird, ist ein wichtiger Grund nicht anzunehmen. Liegt ein wichtiger Grund nicht vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen.”

(51) I resultatöverföringsavtalet föreskrivs vidare att avtalet efter den inledande femårsperioden automatiskt förlängs i slutet av varje budgetår med ytterligare ett år, såvida inte endera parten beslutar att avsluta det. För att resultatöverföringsavtalet ska upphävas måste respektive part meddela detta med tre månaders varsel, dvs. om upphävandet ska träda i kraft under DB Cargos påföljande räkenskapsår måste parten meddela upphävandet av resultatöverföringsavtalet minst tre månader före utgången av DB Cargos innevarande räkenskapsår.

(52) Vid den tidpunkt då beslutet att inleda förfarandet antogs var resultatöverföringsavtalet fortfarande i kraft och planerades inte att upphävas. Under det formella granskningsförfarandet underrättade Tyskland emellertid kommissionen om att resultatöverföringsavtalet mellan DB AG och DB Cargo hade upphävts med verkan från och med slutet av 2024.

(53) Sedan det nuvarande resultatöverföringsavtalet trädde i kraft har inga vinster överförts från DB Cargo till DB AG (eller före 2016 till DB ML). På grundval av det resultatöverföringsavtal som ingicks 2012 har DB Cargos förluster täckts av dess moderbolag (DB ML och därefter DB AG). Eftersom alla förluster som uppstått har överförts har DB Cargos balansräkning inte påverkats av företagets förluster, och DB Cargo har därmed skyddats från alla negativa ekonomiska följder av de ackumulerade förlusterna. Table 4 visar utvecklingen av DB Cargos tecknade kapital, totala egna kapital och årliga förluster, enligt DB Cargos årsredovisning ([20]) fram till och med den 31 december 2023.

*Tabell 4*

**DB Cargos egna kapital och årliga förluster (EBT) som täckts av moderbolaget på grundval av 2012 års resultatöverföringsavtal fram till och med den 31 december 2023**

*(i miljoner EUR)*

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tecknat kapital | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 | 256 |
| Totalt eget kapital | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 | 561 ([1]) | 666 ([2]) | 666 | 666 | 666 | 666 | 666 |
| Årlig förlust | 31 | 69 | 128 | 242 | 229 | 257 | 341 | 488 | 867 | 351 | 858 | 583 |

([1]) Denna årliga ökning med 21 miljoner euro motsvarar en ökning av kapitalreserven till följd av överföringen av alla aktier i DB Cargo Logistics GmbH, som tidigare innehades av Schenker AG, till DB Cargo AG.

([2]) Det tecknade kapitalet ökades med 6 000 euro i samband med tillskottet (”Einlage”) av sex andelar (”Beteiligungen”). Värdet av tillskottet av de sex ägarandelar som översteg ökningen av det tecknade kapitalet överfördes till kapitalreserven till ett värde av 105 miljoner euro.

*Källa: DB Cargos årsredovisning för 2012–2023.*

(54) Grunden för av DB Cargos företagsförvaltning är DB Cargos strategiska planer på medellång sikt (*planer på medellång sikt*). Varje år färdigställs dessa planer på medellång sikt i oktober och läggs fram för DB Cargos styrelse för godkännande omkring november/december. DB Cargos planer på medellång sikt samordnas årligen med DB AG och införlivas i den koncernomfattande planeringen på medellång sikt. Dessutom är de åtgärder och begrepp som ingår i planerna på medellång sikt en del av DB AG:s beslutsprocess (om inte strategierna redan har samordnats separat med DB AG).

([20]) Utarbetad i enlighet med bestämmelserna i den tyska handelslagen (*Handelsgesetzbuch* – HGB) och *Aktiengesetz*.

(55) Enligt Tyskland är utarbetandet av DB Cargos planer på medellång sikt föremål för ett omfattande flera månader långt förfarande i vilket DB Cargos och DB AG:s strategi- och tillsynsavdelningar deltar. Volym- och prisplaneringen bygger på analyser av den ekonomiska marknaden och konkurrensutvecklingen utförda av offentliga statistikorgan och etablerade ekonomiska prognosinstitut (t.ex. Oxford Economics, Eurostat, nationella statistikkontor). Denna statistik jämte interna uppgifter och de uppgifter som tagits fram av de offentliga statistikorganen och etablerade ekonomiska prognosinstituten sammanställs av DB Cargos och DB AG:s strategiska avdelningar i syfte att utarbeta transportmarknadsprognoser för godstransporterna. Antagandena om de inhemska enheternas kostnadsutveckling regleras centralt för alla DB AG:s affärsenheter och baseras på ovannämnda oberoende uppgiftskällor. Viktiga kostnadskategorier omfattar t.ex. vecko-/månadslöner, avgifter för bränsle/energi och avgifter för tillgång till järnvägsspår. Dessutom beaktas effekterna av pågående strategi- och effektivitetsprogram. Vidare genomförs detaljerad investerings- och projektplanering av DB Cargos kapitalförvaltning för att operativt kunna uppfylla volymplaneringen.

(56) Planerna på medellång sikt har en femårig planeringshorisont. Till exempel gällde den plan på medellång sikt som lades fram för DB Cargos styrelse den 9 december 2016 planeringsperioden 2017–2021. Planerna på medellång sikt är från cirka 40 sidor upp till 159 sidor (planen på medellång sikt från 2015, som innehåller ett ganska omfattande avsnitt om projektet ”Zukunft Bahn”). För varje år innehåller planerna på medellång sikt bl.a. resultatprognoser och finansiella prognoser för de följande fem åren. För DB Cargo-koncernen och DB Cargo innehåller dessa planer resultaträkningar och balansräkningsuppgifter. För andra dotterbolag ingår utvalda indikatorer. De viktigaste lönsamhetsindikatorer som används är marginalen för rörelseresultatet före räntor och skatt (EBIT-marginalen) och avkastningen på sysselsatt kapital (ROCE), för vilka även målnivåer fastställs ([21]). Alla planer på medellång sikt som togs fram under undersökningsperioden innehöll som ett minimum prognoser för vinsten före skatt i slutet av planeringsperioden. Table 5 visar rörelseintäkt efter ränta ([22]), EBIT-marginal och avkastning på sysselsatt kapital för alla planer på medellång sikt ([23]) som tagits fram mellan 2011 och 2021. Siffrorna i tabell 5 avser DB Cargo AG.

*Tabell 5*

**Planer på medellång sikt, 2011–2021**

*(EBT i miljoner EUR)*

| | | Planeringsår 1 | Planeringsår 2 | Planeringsår 3 | Planeringsår 4 | Planeringsår 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2011 | Rörelseintäkt efter ränta ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal ([2]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital ([3]) | – | – | – | – | – |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |

([21]) Avkastningen på sysselsatt kapital används som indikator med en målnivå sedan 2015 års plan på medellång sikt. Före det året tycks endast EBIT-marginalen ha använts för att ange målresultatet.

([22]) Används i detta beslut som proxyvariabel för intäkter före skatt (EBT) om EBT inte uttryckligen ingår i den relevanta planen på medellång sikt.

([23]) Grunden för beräkningen av de vinster och förluster som ska överföras inom ramen för resultatöverföringsavtalet är DB Cargo AG:s (inklusive inhemska dotterbolag) intäkter efter skatt (”Ergebnis nach Steuern”), beräknade enligt HGB:s redovisningsprinciper, medan planerna på medellång sikt följer internationella redovisningsstandarder (IFRS). Fram till 2018 års plan på medellång sikt inbegriper prognoserna endast rörelseintäkten efter ränta som slutresultat av resultatprognosen.

*(EBT i miljoner EUR)*

| | | Planeringsår 1 | Planeringsår 2 | Planeringsår 3 | Planeringsår 4 | Planeringsår 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2012 | Rörelseintäkt efter ränta ([4]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |
| 2013 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |
| 2014 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | | | | | |
| | Avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | – |
| 2015 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | – | – | – | – | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | – | – | – | – | 13,0 % |
| 2016 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital ([5]) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |

*(EBT i miljoner EUR)*

| | | Planeringsår 1 | Planeringsår 2 | Planeringsår 3 | Planeringsår 4 | Planeringsår 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2017 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital (5) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2018 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | – | – | – | – | – |
| | Avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2019 | Rörelseintäkt efter ränta | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | – | – | – | – | – |
| | Avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2020 | Resultat före skatt | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Avkastning på sysselsatt kapital (5) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2021 | Resultat före skatt | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginal | […] | […] | […] | […] | […] |
| | EBIT-marginalmål | – | – | – | – | – |
| | Avkastning på sysselsatt kapital (5) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Mål för avkastning på sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] |

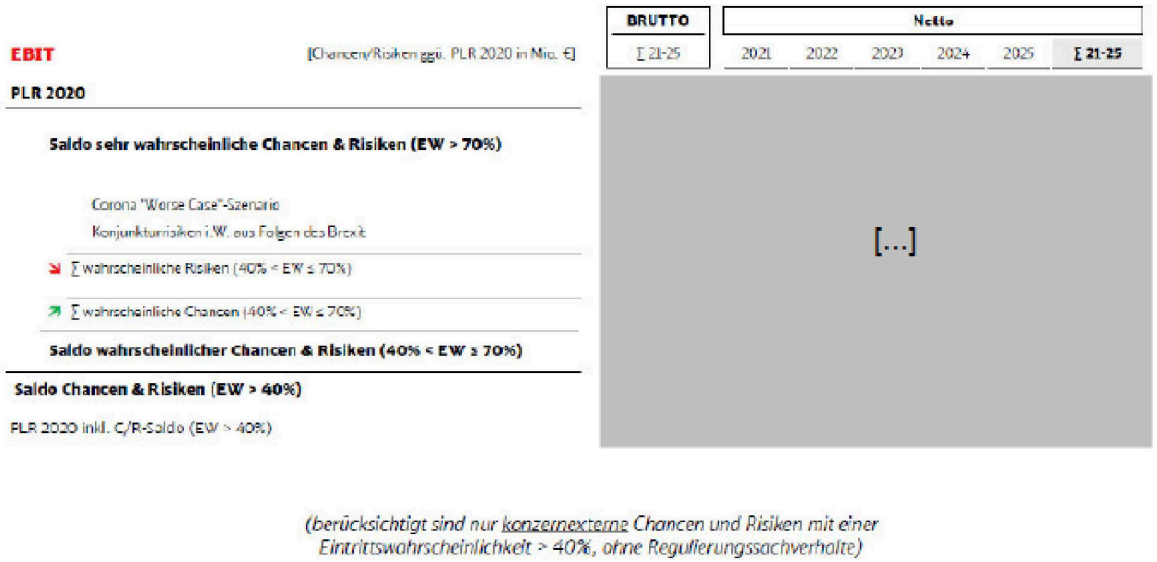
(1) I planen hänvisas till rörelseintäkt II ("Betriebsergebnis II"), som enligt kommissionens tolkning är detsamma som rörelseintäkt efter ränta.
(2) I % av intäkterna.
(3) Även om avkastningen på sysselsatt kapital inte används som en resultatindikator före 2015 omfattar planerna på medellång sikt sysselsatt kapital.
(4) Rörelseintäkt efter ränta ("operativen Ergebnis nach Zinsen").
(5) Prognoserna för avkastning på sysselsatt kapital finns endast tillgängliga för DB Cargo Group.
*Källa: DB Cargos planer på medellång sikt inlämnade av Tyskland.*

(57) Utöver den finansiella planeringen omfattar planerna på medellång sikt omfattande analyser av den nuvarande och prognostiserade marknadsutvecklingen, inklusive dennas inverkan på resultaten, och från och med 2016 en beskrivning och bedömning av de strategier och åtgärder som vidtagits för att förbättra DB Cargos resultat, inklusive en beskrivning och bedömning av de åtgärder som ska vidtas inom DB Cargo inom ramen för DB:s koncernomfattande omstruktureringsinitiativ, såsom ”Zukunft Bahn” eller ”Starke Schiene” (stark räls, med ”Starke Cargo” (stark last) som det DB Cargo-specifika kompletterande initiativet). Dessutom ingår också jämförelser av tidigare planer på medellång sikt i planerna, med förklaringar till avvikelser från tidigare planering.

(58) Sedan 2015 års plan på medellång sikt innehåller planerna dessutom en prognos över risker och möjligheter som kan påverka EBIT och som har en sannolikhet för att förverkligas på över 40 %, men som inte ingår i planeringens grundscenario. I planerna för 2017, 2019 och 2020 hade endast ytterligare risker i den kategorin identifierats. Ytterligare möjligheter identifierades inte. Dessa ytterligare risker kan vara betydande, vilket tydligt framgår av 2020 års plan för perioden 2021–2025, som redovisas i Figure 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025 ([24]).

*Figur 3*

**Risker och möjligheter, planen på medellång sikt för 2021–2025**




*Källa:* *plan på medellång sikt för 2020 som lämnats in av Tyskland* ([25]).

([24]) I detta fall var den största risk som inte ingick i baslinjescenariot en minskad marknadstillväxt.

([25]) *Översättning av det tyska originalet:*
Första raden: Brutto–netto
Andra raden: Möjligheter/risker i förhållande till planeringsperioden 2020 i miljoner euro
Fjärde raden: Saldo, mycket sannolika möjligheter och risker (sannolikhet > 70 %)
Femte raden: Scenariot ”Värsta tänkbara fall” avseende corona
Sjätte raden: Konjunkturcykelrisker i vidare bemärkelse till följd av Brexit
Sjunde raden: Sannolika risker (40 % < sannolikhet ≤ 70 %)
Åttonde raden: Sannolika möjligheter (40 % < sannolikhet ≤ 70 %)
Nionde raden: Saldo, sannolika möjligheter och risker (40 % < sannolikhet ≤ 70 %)
Tionde raden: Saldo, möjligheter och risker (förväntning > 40 %)
Elfte raden: PLR 2020, inklusive saldo för möjligheter/risker (sannolikhet > 40 %)
Parentesen: (endast koncernexterna möjligheter och risker med ett sannolikhetsvärde på > 40 % ingår, exklusive regleringsmässiga situationer).

(59) Utöver planerna på medellång sikt utarbetas emellanåt även dokument för specifika tillfällen rörande affärsstrategier, till exempel för DB Cargos extraordinära styrelsemöten, såsom mötet i januari 2017 om Zukunft Bahn-projektet och DB Cargos strategier som diskuterades där ([26]). För specialiserade ad hoc-analyser och marknadsrapporter för godstransportmarknaden används specialiserade externa leverantörer såsom SCI Verkehr. Detaljerade trafikrapporter utarbetas av interna avdelningar.

(60) Enligt Tyskland var envagnstransportsegmentet (SWL) huvudorsaken till DB Cargos förluster under perioden 2012–cirka 2019. Från och med 2019/2020 är det, i motsats till vad som hade varit fallet under den föregående perioden, inte längre möjligt att tydligt särskilja mellan dessa effekter. Tabell 6 visar att inget av segmenten (envagnstransporter (SWL), systemtåg (BT), och kombinerade transporter (CT)) kunde uppnå lönsamhet under den period som präglades av covid-19-pandemin. Förlusterna inom envagnstransportsegmentet, som stod för omkring 30 % av DB Cargos omsättning under perioden 2020–2022, uppgick dock till mer än hälften av alla förluster under samma period.

*Tabell 6*

**Segmentering av EBIT 2012–2022**

*(i miljoner euro)*

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

*Källa: Tysklands inlaga av den 9 november 2023.*

(61) År 2019 beställde DB AG en studie av Oliver Wyman, SCI Verkehr och CK Rail&Logistics om envagnstransportsektorn (*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs* – Strategisk översyn av envagnstrafiken; *envagnsstudien*). Envagnsstudien var daterad i oktober 2019 och ändrades något i januari 2020 utan att detta påverkade studiens slutsats. Den innehöll en beskrivning och bedömning av marknaden för envagnstransporter som helhet i Tyskland och Europa, en beskrivning och bedömning av DB Cargos envagnstransportsegment samt möjliga vägar framåt för DB Cargos envagnstransportsegment.

(62) De alternativa vägar framåt som identifierades i envagnsstudien var följande:

(1) Ytterligare utveckling av segmentet med hjälp av ytterligare stöd och statligt stöd: envagnstransportsegmentet skulle vidareutvecklas med en riktad optimering av affärsmodellen och ett tillväxt- och innovationsprogram. Transportprestandan och områdestäckningen skulle öka. Envagnstransportverksamheten skulle behöva stödjas genom riktat stöd. Investeringar i modernisering och därmed i ökad effektivitet på lång sikt skulle främjas.

(2) Vidareutveckling utan ytterligare statligt stöd: envagnstransportsegmentet skulle utvecklas på ett sådant sätt att det stöder en omställning av godstrafiken från väg till järnväg. En liknande optimering av affärsmodellen (som i alternativet med fortsatt utveckling med stöd och statligt stöd) samt ett tillväxt- och innovationsprogram skulle genomföras. På grund av den begränsade investeringskapaciteten i avsaknad av statligt stöd skulle investeringar i innovationer och tillväxt dock göras selektivt och skjutas upp.

([26]) Mellan 2009 och 2015 lade de olika affärssegmenten fram sina strategier för koncernens ledning inom ramen för den ”strategiska ledningsprocessen” inom DB-koncernen. Denna regelbundna process upphörde 2016.

(3) Inriktning på de viktigaste kunderna: i detta scenario skulle nedskärningar göras i envagnstransportsegmentet för att i stället rikta in sig på en ekonomisk kärna. Syftet med inriktningsstrategin var att anpassa erbjudandet till ”ankarkunder” ([27]) med stor och stabil trafik. Godstransportstationer som inte kunde drivas kostnadseffektivt (”eigenwirtschaftlich”) skulle ses över tillsammans med kunderna i syfte att uppnå en kostnadstäckande prissättning. Om en kostnadstäckande lösning inte kunde hittas tillsammans med kunderna skulle trafikeringen av godstransportstationen upphöra. Endast godstransportstationer med en godsvagnsvolym på en eller flera vagnar per arbetsdag skulle regelbundet trafikeras utan extra kostnad.

(4) Nedläggning av segmentet: detta scenario avser ett ordnat utträde ur envagnstransportsegmentet.

(63) Envagnsstudien beaktade följande bidrag från envagnstransportsegmentet till DB Cargos intäkter under 2023 och 2030 för de fyra övervägda scenarierna:

*Tabell 7*

**Varje scenarios bidrag till DB Cargos intäkter under 2023 och 2030**

*(i miljoner euro)*

| | Utveckling med statligt stöd | Utveckling utan statligt stöd | Inriktning | Utträde |
|---|---|---|---|---|
| År 2023 | […] | […] | […] | […] |
| År 2030 | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Envagnsstudien i den version som Tyskland lämnat in.*

(64) De fyra scenarierna bedömdes med hjälp av sex kriterier:

(1) Fördelar för den nationella ekonomin (”volkswirtschaftlicher Nutzen”): bedömer inverkan på Tyskland som industrination.

(2) Ekologiska fördelar (”ökologischer Nutzen”): bedömer inverkan på godstransporternas hållbarhet i Tyskland.

(3) Strategisk positionering av DB Cargo (”Strategische Positionierung DB Cargo”): bedömer inverkan på DB Cargos affärsmodell.

(4) DB Cargos finanser (”Finanzen DB Cargo”): bedömer inverkan på DB Cargos finanser med hjälp av nyckelutförandeindikatorer. Fokus ligger på envagnstransportsegmentets vinsteffekt för DB Cargo och i vilken utsträckning intäktsklyftan kan överbryggas.

(5) DB Cargos personal (”Personal DB Cargo”): bedömer inverkan på sysselsättningssituationen. Detta kriterium tar hänsyn till det ”särskilda ansvar” som DB Cargo som statsägt företag har för över 17 000 anställda i Tyskland under 2018.

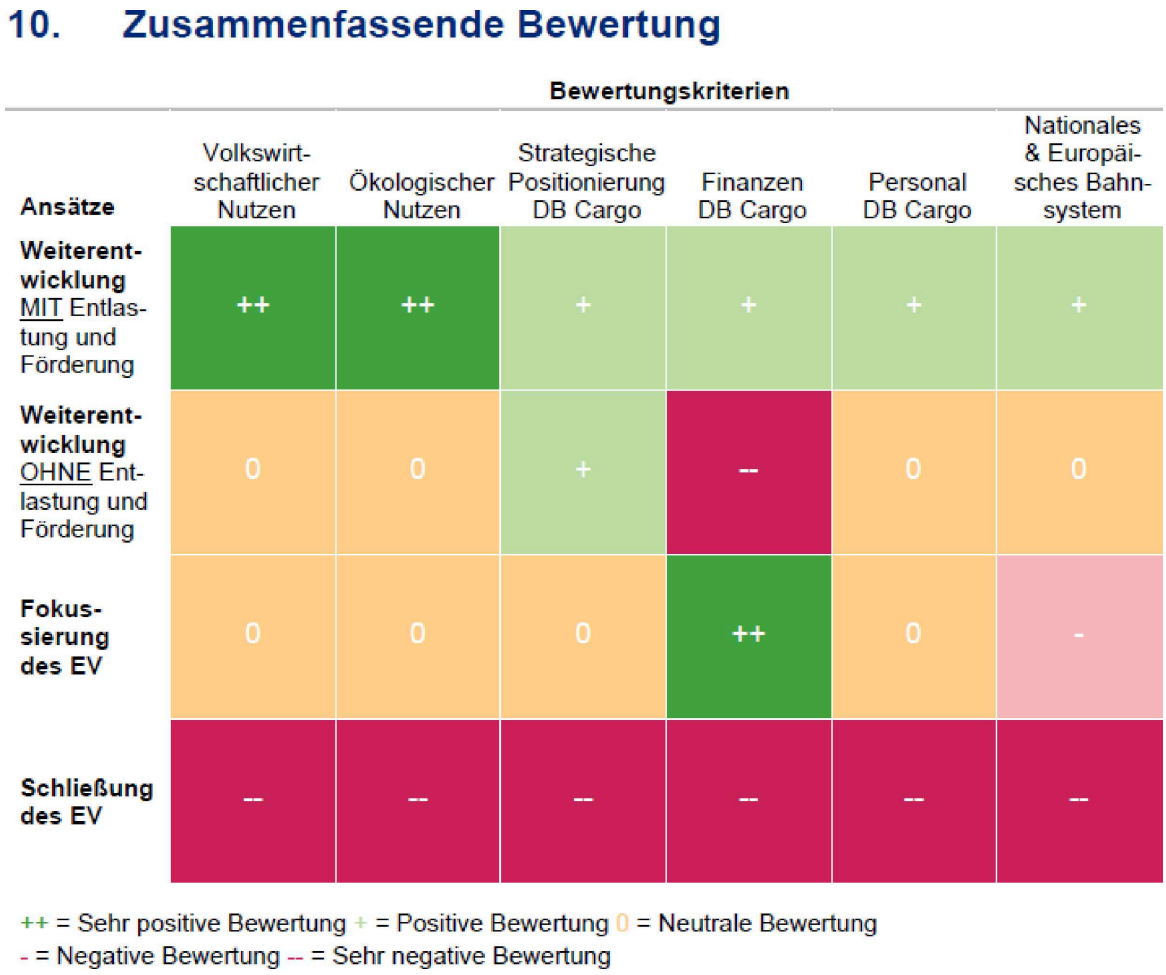
(6) Nationellt och europeiskt järnvägssystem (”Nationales & Europäisches Bahnsystem”): en indikator för bedömning av inverkan på det europeiska järnvägssystemet är andelen gränsöverskridande transporter inom envagnstransportsegmentet. Dessutom görs en bedömning av hur flexibelt det resulterande nätet är när det gäller upp- eller nedskalning i Tyskland och Europa för att reagera på den föränderliga marknadsdynamiken.

(65) Enligt dessa kriterier rangordnade envagnsstudien scenariot med att vidareutveckla envagnstransportsegmentet med ytterligare stöd och statligt stöd som det mest fördelaktiga scenariot i allmänhet, medan inriktningen på ankarkunder skulle ha den största positiva effekten på DB Cargos finanser. Figure 4 visar slutsatsmatrisen enligt avbildningen i envagnsstudien.

([27]) ”Ankarkunder” skulle fastställas på grundval av kvantitativa och kvalitativa faktorer:
Kvantitativa faktorer: fraktintäkter, godsvagnsvolym, taxa per tonkilometer.
Kvalitativa faktorer: trafikens stabilitet och förutsägbarhet, kundernas beroende av envagnstransporter, kundens betalningsvilja och långsiktiga affärspotential.

*Figur 4*

**Slutgiltig bedömning av envagnstransportscenarierna**




*Källa:* *Envagnsstudien i den version som Tyskland lämnat in* ([28]).

([28]) *Översättning av det tyska originalet:*

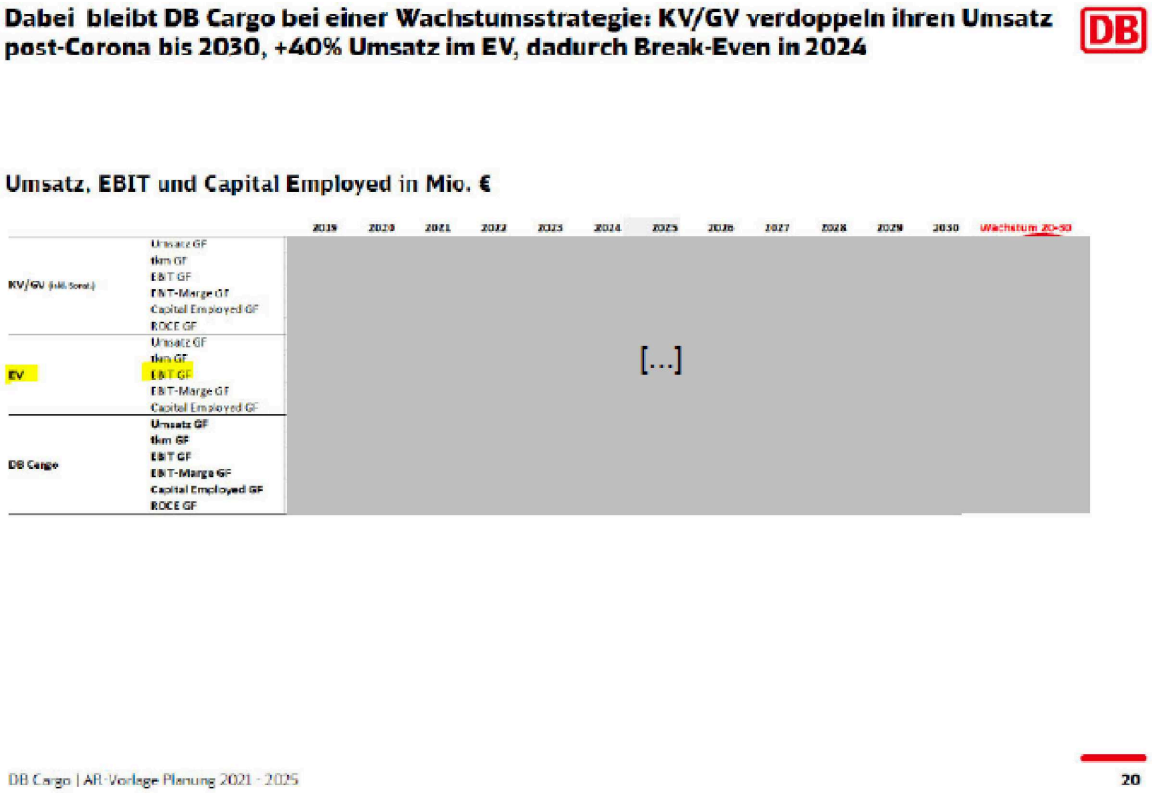
| Bedömningskriterier | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Strategi | Fördelar för den nationella ekonomin | Ekologiska fördelar | Strategisk positionering av DB Cargo | DB Cargos finanser | DB Cargos personal | Inhemskt och europeiskt järnvägssystem |
| Vidareutveckling av segmentet med hjälp av ytterligare stöd och statligt stöd | | | | | | |
| Vidareutveckling utan ytterligare statligt stöd | | | | | | |
| Inriktning på de viktigaste kunderna | | | | | | |
| Nedläggning av segmentet | | | | | | |

++ = mycket gott betyg + = gott betyg 0 = neutralt betyg
- = dåligt betyg -- = mycket dåligt betyg

(66) Under 2020 fick DB Cargo ett nytt ledningsteam och införde en ny affärsstrategi (”Starke Cargo” [stark last]). Slutsatserna från envagnsstudien infördes inte direkt i DB Cargos övergripande affärsstrategi utan utgjorde en viktig grund för inrättandet av ”Starke Cargo”-strategin. Den nya affärsstrategin var i huvudsak en tillväxtstrategi och innehöll en strategi för envagnstransportsegmentet som hade paralleller med alternativet ”vidareutveckling av segmentet med ytterligare stöd och statligt stöd” i envagnsstudien. Den baserades på två grunder: i) förväntningen om att få statligt stöd på grund av den politiska viljan att ytterligare förbättra trafikomställningen från väg till järnväg, ii) risken för negativa näteffekter i ett nedskärningsscenario ansågs vara hög. Enligt 2020 års plan på medellång sikt skulle envagnstransportsegmentet fortfarande gå med förlust (när det gäller EBIT) på lång sikt (se figur 5).

*Figur 5*

**Indikatorer för DB Cargo i 2020 års plan på medellång sikt per affärssegment**




*Källa:* *planen på medellång sikt för 2020 som lämnats in av Tyskland* ([29]).

(67) Vid tidpunkten för genomförandet av ”Starke Cargo”-strategin hade det statliga stödet ”Trassenkostentlastung” (sänkning av avgifterna för spårtillträde) omfattande 350 miljoner euro per år för sektorn som helhet redan trätt i kraft från och med den 1 juli 2018 till och med den 30 juni 2023 (detta förlängdes senare ytterligare efter 2023) ([30]). Från och med 2020 års plan på medellång sikt förutsåg DB Cargo dessutom att man skulle beviljas det statliga stödet ”Anlagenpreisförderung” (stöd till tågbildning) med totalt 200 miljoner euro från 2021 till 2025 (faktiskt införande år 2020 av det federala ministeriet för digitalisering och transport) ([31]).

([29]) *Översättning av det tyska originalet* [endast markerad del]:
Envagnstransport EBIT GF.

([30]) Godkänt genom kommissionens beslut C(2018) 8744 final av den 10 december 2018 i ärende SA.51956 – Stödordning för främjande av godstransporter på järnväg (EUT C 14, 11.1.2019, s. 1), ändrat och förlängt genom kommissionens beslut C(2023) 9130 final av den 19 december 2023 i ärende SA.109540 (2023/N) – Förlängning och ändring av stödordningen för främjande av godstransporter på järnväg genom partiell finansiering av avgifter för spårtillträde (EUT C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

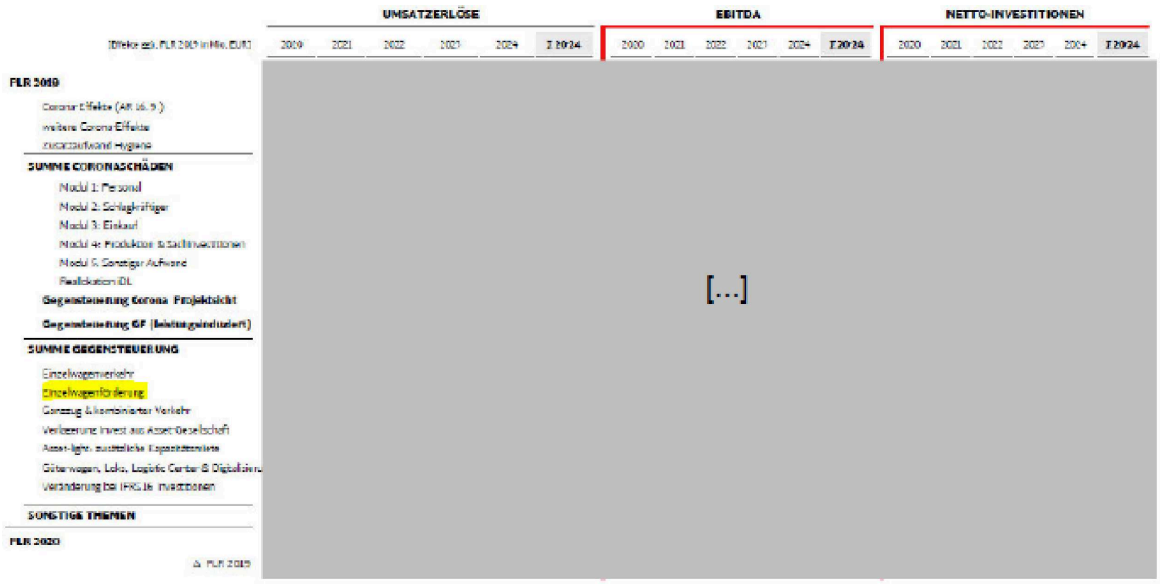
([31]) Godkänt genom kommissionens beslut C(2020) 7533 final av den 4 november 2020 i ärende SA.58046 (2020/N) – Stöd till godstransport på järnväg (envagnstransport) (EUT C 421, 4.12.2020, s. 1).

(68) På samma sätt som i 2020 års plan på medellång sikt omfattar 2021 och 2022 års planer på medellång sikt även statligt stöd till DB Cargos envagnstransportsegment, såsom visas i Figure 6: mid-term plan 2020 SWL State support.

(69) Planerna för 2021 och 2022 omfattar dock inte bara stöd för tågbildning (”Anlagenpreisförderung” – APS) utan även ytterligare stöd för envagnstransporter. I detta avseende nämns i 2022 års plan på medellång sikt behovet av ytterligare 198 miljoner euro utöver de 102 miljoner euro som ingår i den federala budgeten.

*Figur 6*

**Statligt stöd till envagnstransporter enligt 2020 års plan på medellång sikt**

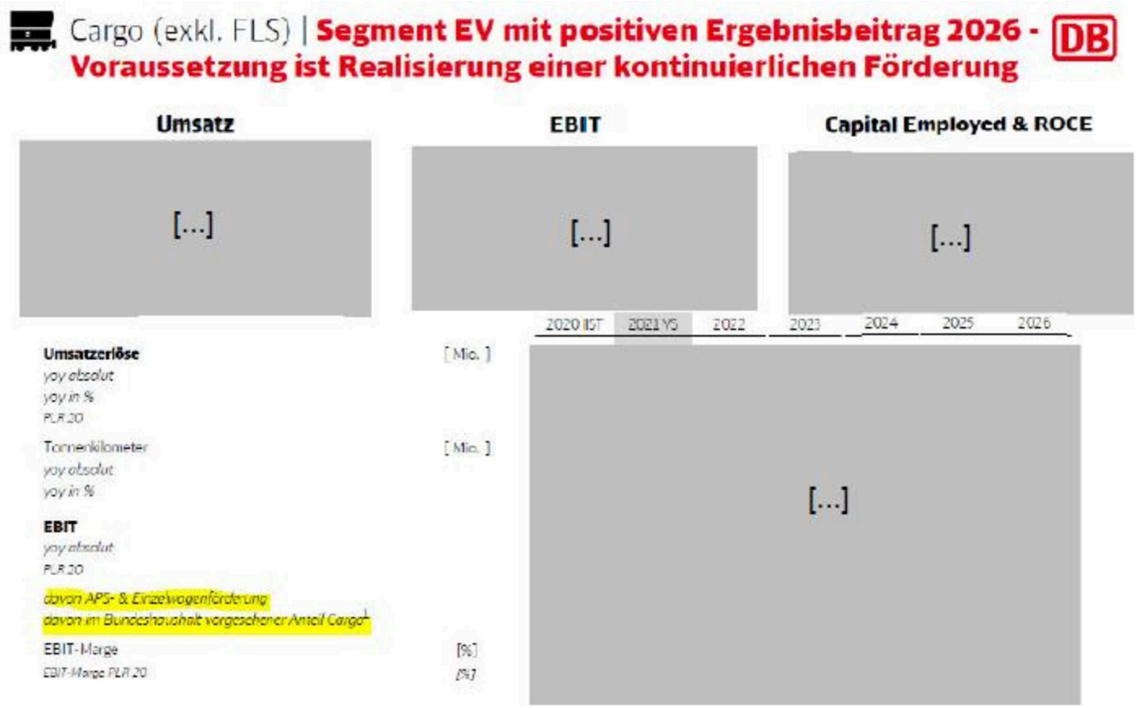



*Källa:* *DB Cargos plan på medellång sikt för 2020 i den version som lämnats in av Tyskland* ([32]).

([32]) *Översättning av det tyska originalet* [endast markerad del]:
Subventioner till envagnstransport.

*Figur 7*

**Statligt stöd till envagnstransporter enligt 2021 års plan på medellång sikt**

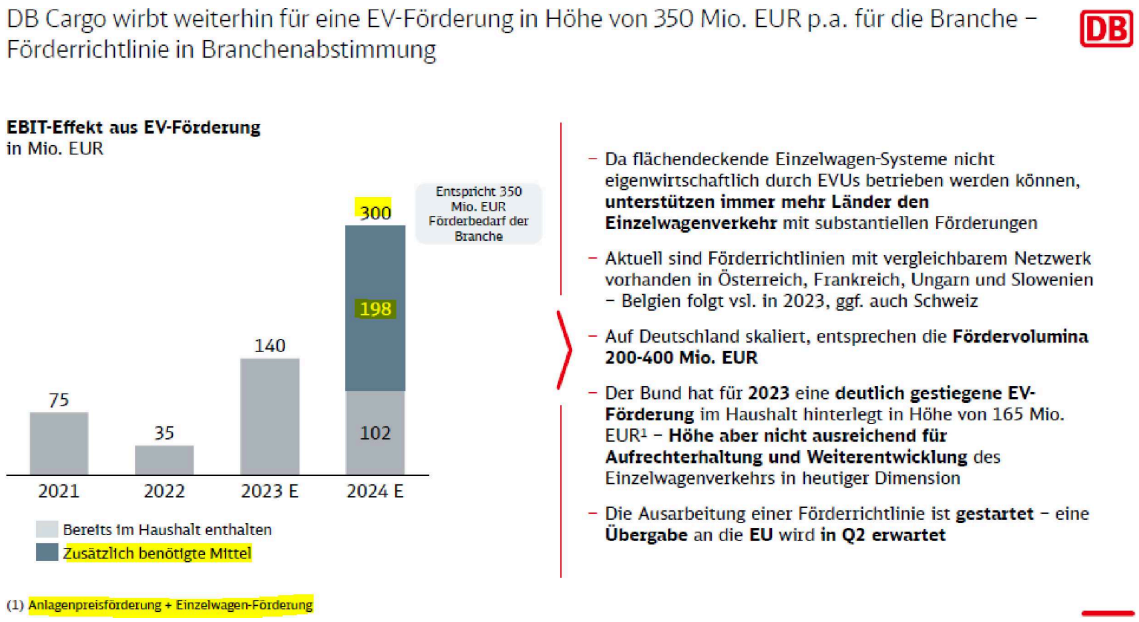



*Källa:* *DB Cargos plan på medellång sikt för 2021 i den version som lämnats in av Tyskland* ([33]).

([33]) *Översättning av det tyska originalet* [endast markerad del]:
Varav stöd till tågbildning och subventioner till envagnstransport
Varav den DB Cargo-del som förutsågs i den federala budgeten.

*Figur 8*

**Statligt stöd till envagnstransporter enligt 2022 års plan på medellång sikt**




*Källa:* *DB Cargos plan på medellång sikt för 2022 i den version som lämnats in av Tyskland* ([34]).

2.3.2 *Prissättning av koncerninterna tjänster (”åtgärd 2”)*

(70) DB AG tillhandahåller olika tjänster och stödfunktioner till företagen i DB-koncernen, däribland DB Cargo, på grundval av koncerninterna avtal.

(71) Kommissionen identifierade följande koncerninterna tjänster som tillhandahållits till DB Cargo: i) analys (stordataanalys, prognoser, trafikmodeller), ii) redovisning, iii) fastigheter, iv) it-tjänster, v) personaltjänster, vi) utbildning (skäl 26 i beslutet att inleda förfarandet).

(72) Kostnaderna för de koncerninterna tjänsterna debiteras DB Cargo på grundval av koncerninterna avtal. Som kommissionens förstår saken i beslutet att inleda förfarandet var dock de koncerninterna tjänster som tillhandahölls till DB Cargo eventuellt inte begränsade till de koncerninterna tjänster som anges i skäl 71: enligt uppgifter som offentliggjorts av DB AG (se t.ex. DB AG:s integrerade rapport från 2016 ([35])) överfördes inte kostnaderna för vissa av dessa tjänster, t.ex. marknadsföring, personalresurser, kommunikation och juridiska tjänster, till DB Cargo, utan bars av DB AG (skälen 27 och 28 i beslutet att inleda förfarandet).

([34]) *Översättning av det tyska originalet* [endast markerad del]:
Ytterligare nödvändiga medel
(1) stöd till tågbildning och subventioner till envagnstransport.

([35]) DB AG:s integrerade rapport från 2016, s. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (hämtad den 3 december 2021): ”De koncerninterna funktionerna överförs inte till affärsenheterna (inga ’koncernavgifter’). För att förhindra snedvridningar eller godtyckliga betalningskrav bärs kostnaderna för utförda tjänster av holdingbolaget självt och förs inte vidare. Detta innebär att koncernföretagen inte betalar några koncernavgifter för dessa tjänster.”

2.3.3 *Fördelaktiga finansieringsvillkor för lån från DB:s finansavdelning (”Åtgärd 3”)*

(73) DB Cargo beviljas kort- och långfristiga lån av DB:s koncernkassa. DB:s koncernkassa är den enhet inom DB AG som ansvarar för hanteringen av likvida medel och koncernens finansiering.

(74) Ingen säkerhet ställs för koncerninterna lån till förmån för DB AG:s helägda dotterbolag, såsom DB Cargo, eftersom DB AG som enda aktieägare i DB Cargo både är tillhandahållare av kapital och långivare. Följaktligen har DB Cargo kunnat teckna lån utan att använda sina tillgångar som säkerhet.

(75) Tyskland medgav också förekomsten av kortfristiga lån och bekräftade att DB:s koncernkassa sedan 2013 hade beviljat DB Cargo följande utestående långfristiga lån:

*Tabell 8*

**Utestående långfristiga lån (situationen den 24 juni 2020)**

| | Nominell volym (euro) | Restvärde den 20 mars 2020 (euro) | Undertecknande Datum | Startdatum | Slutdatum | Ränta |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 3 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 4 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 5 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 6 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 7 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 8 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa:* *Beslutet att inleda förfarandet.*

2.3.4 *Federala järnvägsfondens (BEV) partiella täckning av ersättningen till DB Cargos offentliganställda tjänstemän (”Åtgärd 4”)*

(76) Åtgärd 4 avser statens partiella täckning av ersättningen till järnvägstjänstemän (dvs. offentliganställda tjänstemän som tidigare hade arbetat för det nationella järnvägsbolaget Deutsche Bundesbahn, innan det omvandlades till ett kommersiellt företag och blev DB AG) som tillhandahölls till DB Cargos personal från den federala järnvägsfonden (BEV).

(77) Som en del av avregleringen av den tyska järnvägssektorn ([36]), som innebar att de tyska nationella järnvägarna omvandlades till ett företag som bildades som ett Aktiengesellschaft från och med 1994 (se skälen 11 och 15), grundade och finansierade Tyskland med egna medel en federal järnvägsfond (”Bundeseisenbahnvermögen”, *BEV*). Ett av fondens syften var att ta över de järnvägstjänstemän som tidigare var anställda av Deutsche Bundesbahn och stödja deras överföring till personalen hos DB AG (och i slutänden till DB-koncernens dotterbolag såsom DB Cargo), i den mån de inte anvisades någon annanstans. BEV är en formell arbetsgivare för järnvägstjänstemän och ansvarar också för hanteringen av pensionerna för pensionerade tjänstemän och förvaltar sjukförsäkringskassan för järnvägstjänstemän. Med tanke på att statliga tjänstemän enligt lag inte kan anvisas att arbeta i ett privat företag utan särskild rättslig grund har BEV fått möjlighet att anvisa järnvägstjänstemän genom införandet i förbundsrepubliken Tysklands grundlag (*Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*) av artikel 143.a.1, som skapade en rättslig grund för anvisningssystemet. Det har också fastställts att BEV har anvisat järnvägstjänstemän till privata företag, t.ex. DB AG:s konkurrenter, och till vissa statliga organ. Dessa anvisningar i begränsad skala grundar sig uteslutande på § 29 i *Bundesbeamtengesetz* (den federala lagen om offentliganställda tjänstemän, *BBG*) ([37]), som kräver att den berörda tjänstemannen ger sitt samtycke.

(78) Omvandlingen av de tyska järnvägarna organiserades genom en lag om grundandet av Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz* – DBGrG) som bland annat fastställer förbindelserna mellan BEV och DB AG. Bestämmelsen om anvisning av järnvägstjänstemän från BEV till DB AG fastställs i § 12 i DBGrG. Enligt §§ 12.3 och 12.3 i DBGrG behåller de järnvägstjänstemän som anvisas till DB AG sin rättsliga status som offentliganställda. § 12 i DBGrG kompletteras med §§ 21 och 23 i DBGrG, vilka fastställer att DB AG är skyldigt att ersätta BEV för kostnaderna för de anvisade arbetstagarna enligt den s.k. som-om-kostnadsprincipen (”als-ob-Kosten-Prinzip”). Enligt 21 § punkt 1 i DBGrG ”betalar [DB AG] BEV för de tjänstemän som anvisats till företaget i enlighet med §§ 12.2 och 12.3 i DBGrG till ett belopp som motsvarar de utgifter som företaget ådrar sig eller är skyldigt att betala för det arbete som utförs av jämförbara av företaget nyanställda arbetstagare, inklusive arbetsgivarens andelar av den lagstadgade socialförsäkringen och kompletterande tjänstepensionstjänster” ([38]).

(79) Ett avtal som ingås mellan BEV och DB AG på grundval av § 21.8 i DBGrG reglerar detaljerna i ersättningssystemet. Ersättningen beräknas separat för varje enskild tjänsteman, läggs ihop och betalas till BEV varje månad. DB AG betalar också proportionerliga personaladministrationskostnader till BEV. Enligt § 13 i DBGrG har BEV befogenhet att kontrollera att klassificeringen av de anvisade järnvägstjänstemännen i den berörda lönegruppen är korrekt, vilket i hög grad avgör vilka personalkostnader som ska ersättas. Dessutom ska den årliga redovisningen för ersättning av personalkostnader utarbetas och attesteras av en oberoende revisor.

(80) Anvisningen görs till DB AG som koncern och inte till ett av dess dotterbolag. Det är därför DB AG som ersätter BEV för personalkostnaderna för de tjänstemän som anvisats till DB AG. Det förekommer ingen direkt betalning av personalkostnader från DB Cargo till BEV.

([36]) Från och med 1991 utarbetade unionen lagstiftning för att öppna upp järnvägarna för konkurrens, i syfte att hjälpa dem att återfå trafikandelar från landsvägs- och lufttransporter. Efter kommissionens på varandra följande förslag antog unionslagstiftaren fyra uppsättningar lagstiftningar, de fyra s.k. järnvägspaketen (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Det är det andra järnvägspaketet, som består av olika rättsakter som antogs 2004, som anses ha varit avgörande för avregleringen av godstransporter på järnväg genom att helt öppna upp marknaden för godstransporter på järnväg för konkurrens. När det gäller sektorn för godstransporter på järnväg är det den 1 januari 2007 som anses vara datumet för den fullständiga avregleringen, eftersom licensierade järnvägstransportföretag från och med det datumet, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), på rättvisa villkor beviljades tillträde till infrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att bedriva alla typer av godstrafik på järnväg.

([37]) I enlighet med denna bestämmelse får statliga tjänstemän, om de samtycker till detta, tillfälligt utföra en uppgift som motsvarar deras uppgifter i ett offentligt organ eller i andra organ, om allmänintresset så kräver.

([38]) Bestämmelserna i § 21 i DBGrG har varit oförändrade sedan 1994 när det gäller som-om-kostnadsregeln. Begränsade ändringar av § 21 i DBGrG infördes i maj 2021, vilka fastställde en skyldighet för DB AG att fortsätta ersätta personalkostnaderna även om en anvisad järnvägsarbetare skulle avskedas efter genomförandet av rationaliseringsåtgärder.

(81) I situationer där BEV anvisar järnvägspersonal till andra privata företag än DB AG ingår BEV ett avtal med det berörda järnvägsföretaget om ersättning för kostnader för uthyrning av personal. Bestämmelserna i sådana avtal motsvarar bestämmelserna i § 21 i DBGrG, där som-om-kostnadsprincipen fastställs.

(82) Åtgärd 4 gäller endast den befintliga gruppen järnvägstjänstemän vid tidpunkten för omvandlingen av Deutsche Bundesbahn 1994 – ingen ny järnvägstjänsteman har anställts sedan 1993. Åtgärd 4 gäller således en ständigt minskande grupp tjänstemän, som snabbt blir mindre mot bakgrund av åldersstrukturen i denna grupp (mer än 60 % av de berörda arbetstagarna kommer att gå i pension före 2032). Från och med 2023 omfattade åtgärden endast omkring 8 % av DB Cargos totala personalstyrka.

### 2.4 Skäl till att inleda förfarandet

(83) Enligt kommissionens preliminära bedömning i beslutet att inleda förfarandet utgör de fyra undersökta åtgärderna statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(84) När det gäller resultatöverföringsavtalet, med avseende på dess löptid och avsaknaden av ett tak för förlusttäckningen i det avtalet samt de kontinuerliga förlusterna ända sedan avtalet ingicks, uttryckte kommissionen tvivel om att DB ML:s och DB AG:s fortsatta täckning av DB Cargos upprepade förluster, utan att ha bedömt om resultatöverföringsavtalet skulle upphävas i syfte att spara återstoden av kapitalet, kunde ha inneburit en otillbörlig och selektiv fördel för DB Cargo i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Mot bakgrund av dessa tvivel begärde kommissionen ytterligare klargöranden av den rättsliga strukturen och företagsstrukturen, samt av de avtalsbestämmelser inom DB AG-koncernen på grundval av vilka moderbolaget under årens lopp har absorberat DB Cargos förluster. Kommissionen konstaterade vidare att resultatöverföringsavtalet huvudsakligen kunde tillskrivas den tyska staten på grundval av att den tyska staten till 100 % äger DB Cargo och dess moderbolag DB AG, vilket inbegriper en möjlighet att utse ledamöter i dessa enheters styrelser, samt på grundval av det lagstadgade kravet på aktieägarens formella godkännande av ett vinst- och förlustöverföringsavtal. Kommissionen medgav att DB AG och DB Cargo har bildats som Aktiengesellschaften enligt privaträtten, vilket innebär att dessa företags bolagsstämmor i princip inte kan ge instruktioner till sina direktioner. Kommissionen medgav också att majoriteten av DB AG:s styrelse inte bestod av regeringsföreträdare. Med hänsyn till den strategiska betydelsen av godstransportverksamheten på järnväg för den federala regeringens transportpolitik kunde kommissionen dock inte utesluta att staten genom sin närvaro i DB AG:s styrelse indirekt kunde ha påverkat direktionens beslut.

(85) När det gäller *prissättningen av koncerninterna tjänster* påpekade kommissionen särskilt att de koncerninterna tjänsterna enligt de uppgifter som offentliggjorts av DB AG tillhandahölls till DB Cargo kostnadsfritt eller under marknadspriserna, och att Tyskland inte hade lämnat in några analyser eller uppgifter till stöd för sitt påstående att dessa tjänster tillhandahölls på armslängds avstånd. I avsaknad av tillräckliga uppgifter som visade att de koncerninterna tjänster som tillhandahölls till DB Cargo på grundval av avtalen med DB AG var förenliga med normala marknadsvillkor, konstaterade kommissionen att det inte kunde uteslutas att dessa tjänster gynnade DB Cargo i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen uppmanade Tyskland att lämna ytterligare upplysningar och bevis rörande de koncerninterna tjänster som tillhandahållits till DB Cargo, särskilt när det gäller villkoren i avtalen om tillhandahållande av tjänster till DB Cargo, deras kostnadsbas och annan marknadsprisrelaterad information. Kommissionen kunde inte heller utesluta att åtgärd 2 kunde tillskrivas den tyska staten. I detta avseende tog kommissionen med i beräkningarna den tyska statens fullständiga ägande av DB Cargo och dess moderbolag DB AG, vilket medförde möjligheten att fatta alla beslut i DB AG:s bolagsstämma på egen hand, och det faktum att DB AG:s beslut att tillhandahålla koncerninterna tjänster till sina dotterbolag kunde ha en betydande inverkan på DB AG:s budget och därmed på aktieägarens intressen.

(86) När det gäller *finansieringsvillkoren för de lån som beviljats av DB:s koncernkassa* noterade kommissionen särskilt att Tyskland inte hade lagt fram några bevis till stöd för sitt påstående att dessa villkor var förenliga med marknadsvillkoren och med principen om armslängds avstånd. Kommissionen noterade vidare att Tysklands påstående inte beaktade det faktum att DB Cargo åtnjöt ett bättre kreditbetyg på grund av förekomsten av det ingångna resultatöverföringsavtalet, medan lån mellan rättsliga enheter i ett vertikalt integrerat företag enligt relevant unionslagstiftning endast kan beviljas med hänsyn tagen till den berörda enhetens individuella riskprofil. Dessutom tog kommissionen med i beräkningen det faktum att DB Cargo inte hade tillhandahållit någon säkerhet för alla utestående långfristiga lån.

(87) På grundval av dessa faktorer fann kommissionen att det inte kunde uteslutas att DB Cargo eventuellt gynnades i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget i form av finansieringsvillkor från DB:s finansavdelning som inte var förenliga med marknadsvillkoren. Kommissionen uppmanade Tyskland och berörda parter att inkomma med ytterligare uppgifter och bevis i syfte att fastställa huruvida de lån som DB:s finansavdelning beviljat DB Cargo ligger i linje med marknadsvillkoren. Dessutom kunde kommissionen inte utesluta att åtgärd 3 kunde tillskrivas den tyska staten. I detta avseende beaktade kommissionen den tyska statens fullständiga ägande av DB Cargo och dess moderbolag DB AG. Kommissionen ansåg preliminärt att organiseringen av och prisvillkoren för finansavdelningens tjänster kunde ha en betydande inverkan på DB AG:s budget. Det kunde därför inte uteslutas att beslutet om hur finansieringen skulle tillhandahållas till dotterbolagen, och på vilka villkor, var av grundläggande betydelse för DB-koncernens högsta ledningsnivå och även för dess aktieägare, den tyska staten.

(88) När det gäller BEV:s partiella täckning av ersättningen till offentliganställda noterade kommissionen att Tyskland inte lade fram några bevis för att de kostnader för anställningen av de offentliganställda som DB Cargo betalade faktiskt motsvarade marknadspriserna för personal med liknande kvalifikationer. Kommissionen kunde därför inte utesluta möjligheten att det faktum att BEV täcker vissa av DB Cargos personalkostnader gynnar DB Cargo. Kommissionen uppmanade Tyskland och berörda parter att inkomma med ytterligare upplysningar och bevis på förekomsten av en selektiv fördel med avseende på åtgärd 4. När det gäller huruvida åtgärd 4 kan tillskrivas staten konstaterade kommissionen vidare att beslutet rörande den enhet som skulle bära kostnaderna för ersättningen till de till DB AG anvisade offentliganställda baserades på en lagbestämmelse i DBGrG, som godkänts av det federala parlamentet, och att det därför kunde tillskrivas staten.

(89) Enligt kommissionens preliminära bedömning omfattade de fyra granskade åtgärderna medel från Tyskland till följd av dess fullständiga ägande av DB Cargo via DB AG, och till följd av den offentliga finansieringen av BEV. Kommissionen ansåg också preliminärt att alla berörda åtgärder kunde förbättra DB Cargos konkurrensmässiga ställning och därmed snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(90) När det gäller förenligheten med den inre marknaden hade kommissionen inte funnit någon grund för de berörda åtgärdernas förenlighet med den inre marknaden, och noterade att Tyskland inte hade lagt fram några argument till stöd för slutsatsen att åtgärderna var förenliga med den inre marknaden. Kommissionen uppmanade Tyskland och berörda parter att inkomma med synpunkter och bevis för möjligheten att de berörda åtgärderna var förenliga med den inre marknaden.

## 3. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

### 3.1 **ERFA**

(91) I sin inlaga av den 19 september 2022 förklarar ERFA att de europeiska godstransporterna på järnväg är mycket konkurrensutsatta, och att privata konkurrenter under de senaste åren hela tiden har ökat sin marknadsandel i Europa så att den uppgick till 48 % under 2020. Enligt ERFA kommer de sannolikt att vidareutveckla denna andel i framtiden. ERFA hävdar att man stöder kommissionens mål att säkerställa att konkurrensen på marknaden för godstransporter på järnväg inte störs av statligt stöd. I detta avseende hävdar ERFA att förluster som automatiskt tas över av holdingbolag bör betraktas som statligt stöd. ERFA understryker vikten av en tydlig styrningsstruktur för statsägda järnvägsföretag, och hävdar att DB Cargos långvariga förluster under de senaste åren, som systematiskt har täckts av DB AG, ger intryck av att styrningsstrukturen i detta fall inte är tydlig. Enligt ERFA undanröjer eventuella osäkerheter i detta avseende behovet av att statligt ägda järnvägsföretag bedriver verksamhet under normala marknadsvillkor och snedvrider därmed konkurrensen. Dessutom efterlyser ERFA insyn i kostnaderna för tjänster när ett statsägt järnvägsföretag erhåller företagsinterna tjänster från ett holding- eller systerbolag eller när det får finansiering från ett holdingbolag. ERFA hävdar i huvudsak att all finansiering som tillhandahålls måste återspegla de normala marknadsvillkoren för tillgång till finansiering för att undvika korssubventionering, vilket skulle diskriminera mot konkurrenterna.

(92) ERFA hävdar också att legitimt stöd, såsom stöd till envagnstransporter eller intermodala transporter, inte får användas som finansiering av statsägda företag i svårigheter. ERFA hävdar vidare att statligt stöd som syftar till att främja en trafikomställning måste återspegla de faktiska driftskostnaderna för tjänsten och vara begränsat i sin omfattning, så att det inte konkurrerar direkt med andra marknadssegment såsom systemtågtrafik. ERFA hävdar att sådant statligt stöd inte heller får användas för att dumpa priset för att ta över nya aktörers marknadsandelar. ERFA hävdar att statligt ägda företag som erhåller offentligt stöd för en viss verksamhet, såsom envagnstransporter, bör se till att räkenskaperna och organisationen separeras från annan verksamhet, i synnerhet sådan som bedrivs i konkurrens med privata och oberoende aktörer. ERFA hävdar att överdrivet statligt stöd för verksamheter som domineras av statligt ägda järnvägsföretag, såsom envagnstransporter, snedvrider konkurrensen.

### 3.2 **Klaganden**

(93) I sin inlaga av den 19 september 2022 välkomnar klaganden kommissionens preliminära bedömning att de fyra berörda åtgärderna skulle kunna utgöra statligt stöd och att det skulle råda tvivel om deras förenlighet. Klaganden beklagar att Tyskland inte i praktiken har skjutit upp genomförandet av dessa åtgärder i enlighet med fast rättspraxis.

(94) Klaganden hävdar att alla de berörda åtgärder som anges i skäl 14 i beslutet att inleda förfarandet utgör statligt stöd.

(95) För det första hävdar klaganden att alla berörda åtgärder innefattar statliga medel. När det gäller åtgärderna 1, 2 och 3 hävdar klaganden särskilt att Tyskland är ensam ägare till DB AG och kontrollerar de röster som är knutna till aktierna, och att DB AG därför måste betraktas som ett offentligt företag i den mening som avses i kommissionens direktiv 2006/111/EG ([39]). Som enda aktieägare kan Tyskland styra användningen av DB AG:s medel, vilket är tillräckligt för att beteckna dem som statliga medel. Dessutom hävdar klaganden att det faktum att dessa åtgärder skulle finansieras genom vinster från verksamheten inom DB-koncernen, såsom Tyskland hävdar, inte är bevisat och att det i vilket fall som helst är irrelevant. När det gäller åtgärd 4 hävdar klaganden att åtgärden finansieras av BEV, som är en statlig enhet och vars medel är statliga medel.

(96) För det andra hävdar klaganden att de berörda åtgärderna kan tillskrivas den tyska staten. Klaganden noterar att DB AG är ett offentligt företag, och att en åtgärd kan tillskrivas staten om myndigheterna på ett eller annat sätt kan anses ha varit inblandade i antagandet av åtgärden. Klaganden påminner om att tillskrivandet av en viss åtgärd till staten kan förutsättas utifrån en uppsättning indikatorer som härrör från omständigheterna i det berörda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtogs, däribland indikatorer som visar att det är osannolikt att offentliga myndigheter inte varit inblandade i antagandet av åtgärden. Klaganden gör dessutom följande påståenden:

a) När det gäller åtgärd 1 har den tyska staten särskilt uppmuntrat DB AG att ingå resultatöverföringsavtalet eftersom staten såsom enda aktieägare i DB AG har godkänt avtalet. Det finns direkta bevis för att staten har deltagit i detta beslut. Resultatöverföringsavtalet hade inte fått någon verkan utan DB AG:s aktieägares godkännande. Det faktum att dess godkännande, såsom Tyskland hävdar, endast skulle vara en formalitet är inte relevant mot bakgrund av rättspraxis ([40]). Oberoende av hur statens befogenheter som aktieägare utövas skulle den tyska regeringen ha kunnat blockera antagandet av resultatöverföringsavtalet om avtalet inte hade varit lämpligt för regeringen. Dessutom sker vinst- och förlustöverföringen på årsbasis och godkänns av DB AG:s styrelse, vars majoritet företräder statens aktieinnehav.

([39]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Jfr domstolens dom av den 2 februari 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy/kommissionen, målen 67/85, 68/85 och 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punkterna 34 och 36.

b) När det gäller åtgärderna 2 och 3 konstaterar klaganden att även om dessa åtgärder inte antogs direkt av staten, såsom fallet var med resultatöverföringsavtalet, finns det en uppsättning indikatorer som härrör från omständigheterna i fallet och det sammanhang i vilket dessa åtgärder vidtogs, som visar på statens inblandning eller osannolikheten att staten inte skulle vara inblandad. Dessa indikatorer, som också är relevanta för bedömningen av huruvida åtgärd 1 kan tillskrivas staten, är följande:

(1) Tvärtemot vad Tyskland hävdar kontrollerar Tyskland DB Cargo och andra företag som ingår i DB-koncernen. Denna kontroll härrör från Tysklands totala ägande av DB Cargo och förstärks av det resultatöverföringsavtal som ingåtts mellan DB Cargo och DB AG, varigenom DB Cargo underordnar DB AG förvaltningen av sitt företag. Den bekräftas också av den tyska statens lagstadgade skyldighet att utöva ett lämpligt inflytande över de företag i vilka den har ägarandelar, däribland indirekt, om ägandet är av särskild politisk eller ekonomisk betydelse för Tyskland ([41]).

(2) Tvärtemot vad Tyskland hävdar kontrollerar Tyskland DB AG:s verksamhet, eftersom staten utser hälften av ledamöterna i DB AG:s styrelse, som i sin tur utser direktionen, vilket därmed skapar en inflytandekedja som återspeglar statens hundraprocentiga aktieinnehav och dess dominerande inflytande. Styrelsens ledamöter är undantagna från den allmänna tystnadsplikt som gäller för aktiebolag i de rapporter som de lämnar till staten ([42]), och måste ta hänsyn till Tysklands särskilda intressen i sina arbetsuppgifter ([43]).

(3) Tysklands påstående att åtgärderna 2 och 3 är företagsledningsbeslut som inte involverar DB AG:s aktieägare (varken direkt via bolagsstämman eller via styrelsen) är inte trovärdigt med tanke på åtgärdernas potentiella ekonomiska inverkan på DB AG:s budget. I linje med bestämmelserna i PCGK ([44]) måste transaktioner av grundläggande betydelse och andra förvaltningsstyrelsebeslut som har en betydande inverkan på affärsverksamheten samt på företagets tillgångar eller på dess finansiella situation eller intäktssituation godkännas av styrelsen.

(4) Tysklands intresse av att få utdelning från DB-koncernen visar att staten måste ha varit inblandad i åtgärderna 2 och 3.

(5) Tvärtemot Tysklands påståenden är DB AG inte enbart ett privaträttsligt bolag som åtnjuter största möjliga frihet och oberoende från sina aktieägare. Tvärtom är staten enligt relevanta bestämmelser i BHO och PCGK skyldig att aktivt utöva sitt inflytande över DB AG för att säkerställa allmänintresset. Dessutom ålägger PCGK företag i vilka den tyska staten har en ägarandel flera specifika skyldigheter som går utöver vad som kan förväntas av ett privat företag (däribland att agera på ett ansvarsfullt och etiskt sunt sätt, att använda företagets resurser på ett ekonomiskt och hållbart sätt och att respektera unionens lagstiftning om statligt stöd). Slutligen gynnas DB AG av ett kontinuerligt och villkorslöst statligt stöd och utövar därför inte sin verksamhet under normala villkor i konkurrens med privata aktörer, vilket är ytterligare ett tecken på statligt inflytande.

c) När det gäller åtgärd 4 hävdar klaganden att åtgärden härrör från bestämmelserna i DBGrG och att den därför kan tillskrivas staten.

([41]) § 65.1.3 i *Bundeshaushaltsordnung* (den federala budgetförordningen, *BHO*) och §§ 15 och 19 i *Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes* (kodex för offentlig företagsförvaltning, *PCGK*), s. 34 och 35.
([42]) § 394 i *Aktiengesetz*.
([43]) § 65.1.3 i BHO och §§ 15 och 19 i PCGK.
([44]) § 16 i PCGK.

(97) För det tredje hävdar klaganden att de berörda åtgärderna ger DB Cargo en ekonomisk fördel. Klaganden hävdar särskilt följande:

a) När det gäller åtgärd 1 har Tyskland inte lämnat någon relevant information eller bevisning som visar att man har agerat i egenskap av aktieägare i DB AG snarare än i egenskap av offentlig myndighet, och att kriteriet om en marknadsekonomisk aktör följaktligen inte är tillämpligt. Om kommissionen skulle komma fram till att kriteriet är tillämpligt hävdar klaganden att det inte finns tillräckligt med uppgifter som visar att en privat aktör i en situation som ligger så nära DB AG:s som möjligt faktiskt skulle ingå ett resultatöverföringsavtal med ett dotterbolag såsom DB Cargo och på de tillämpliga villkoren. I detta avseende pekar klaganden på de kontinuerliga förluster som DB Cargo ådrog sig inom ramen för det resultatöverföringsavtal som var i kraft mellan 1999 och 2012, och på att ett nytt resultatöverföringsavtal trots dessa förluster ingicks 2012, som var ett villkorslöst avtal som varken var begränsat till omfattning eller belopp och som därefter förnyades automatiskt 2016 och 2018. Klaganden noterar vidare att det, på grundval av de marknadsuppgifter som fanns tillgängliga 2012 och med tanke på den årliga förlusttäckningen, inte fanns några utsikter till vinst. Klaganden påpekar slutligen att resultatöverföringsavtalet antogs och bibehölls i kraft trots att Tyskland hade det utrymme för skönsmässig bedömning som krävdes för att först och främst inte ingå ett sådant avtal och att när som helst säga upp det. Dessutom noterar klaganden att Tyskland, genom att inom ramen för åtgärd 3 hävda att DB AG och DB Cargo har samma kreditbetyg tack vare förekomsten av resultatöverföringsavtalet, erkände resultatöverföringsavtalets positiva effekt på DB Cargos kreditbetyg och därmed erkände att resultatöverföringsavtalet gynnar DB Cargo.

b) När det gäller åtgärd 2 stöds Tysklands påstående att de koncerninterna tjänsterna tillhandahålls på armslängds avstånd inte av någon ekonomisk analys och motsägs rent faktiskt av officiellt offentliggjord information.

c) När det gäller åtgärd 3 kan Tysklands påstående att de lån som DB:s finansavdelning beviljat DB Cargo bygger på normala marknadsvillkor inte styrkas med någon bevisning. Detta påstående motsägs i själva verket av offentligt tillgängliga integrerade rapporter från DB AG, enligt vilka de berörda lånen inte var avsedda att ge DB AG någon vinst. Dessutom hänförs DB Cargo tack vare resultatöverföringsavtalet till samma kreditkvalitetsgrupper av kreditvärderingsinstituten, och åtnjuter därmed ett för högt kreditbetyg.

d) När det gäller åtgärd 4 utgör DB Cargos merkostnader för att anställa offentliganställda jämfört med kostnaderna för anställda inom den privata sektorn inte en onormal kostnad för DB Cargo som staten skulle kunna kompensera utan att detta utgör statligt stöd. Dessa merkostnader utgör inte ersättning för kostnaderna för ett tidigare undantag från det allmänna systemet (dubbelt undantag), och åtgärden utgör inte heller ersättning för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med Altmarkkriterierna. BEV:s ingripanden gynnar således DB Cargo.

## 4. KOMMENTARER FRÅN TYSKLAND

### 4.1 Allmänna inledande synpunkter

(98) Tyskland hävdar att kommissionen inte har fullgjort sin bevisskyldighet när det gäller att påvisa förekomsten av stöd och att den inte tydligt har identifierat tvivlen rörande huruvida de fyra berörda åtgärderna är förenliga med den inre marknaden.

(99) Tyskland hävdar vidare att konkurrensdynamiken på den tyska marknaden för godstransporter på järnväg är tillräcklig för att vederlägga klagandens påstående att marknaden kännetecknas av snedvridningar av konkurrensen till följd av det påstådda statliga ingripandet till förmån för DB Cargo. Tyskland pekar särskilt på att DB Cargos konkurrenter stadigt har ökat sina marknadsandelar i Tyskland från 29 % år 2012 till 57 % år 2022. I jämförelse med detta är utmanarnas marknadsandelar i andra medlemsstater mycket lägre: 54 % i Italien, 51 % i Sverige, 50 % i Polen, 32 % i Österrike, 31 % i Schweiz och 30 % i Belgien ([45]).

([45]) Uppgifterna från Tyskland kommer från IRG-Rails nionde årliga marknadsövervakningsrapport, *9th IRG-Rail Annual Market Monitoring Working Document*, från april 2021.

(100) Tyskland uppger att man strävar efter att öka järnvägens marknadsandel när det gäller godstransporterna totalt, särskilt i syfte att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. I detta avseende infördes flera övergripande stödåtgärder för företag som utför godstransporter på järnväg. Enligt Tyskland skapar inledandet av det formella förfarandet osäkerhet för hela godstransportsektorn på järnväg, vilket undergräver målen för utfasningen av fossila bränslen och den gröna omställningen.

4.1.1 *Synpunkter på de berörda åtgärderna*

(101) Tyskland hävdar att ingen av de åtgärder som anges i beslutet att inleda förfarandet utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(102) När det gäller åtgärderna 1–3 hävdar Tyskland att bedömningen i beslutet att inleda förfarandet inte är förenlig med begreppet ”en enda ekonomisk enhet”.

(103) Tyskland hävdar att alla företag som ingår i en koncern ska behandlas som ett enda företag vid tillämpningen av EU:s konkurrensregler ([46]). Om ett moderbolag (i detta fall DB AG) utövar kontroll över sina helägda dotterbolag (i detta fall DB Cargo) ([47]) måste hela koncernen klassificeras som en enda ekonomisk enhet och därmed som ett enda företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([48]). I detta avseende hänvisar Tyskland också till att avtal som begränsar konkurrensen mellan moderbolag och dotterbolag undantas från tillämpningen av artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget ([49]). Tyskland hänvisar dessutom till definitionen av anknutna företag i artikel 3.3 första stycket i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 ([50]) och artikel 2.2 och skäl 4 i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 ([51]).

(104) Dessutom hävdar Tyskland att inga prejudikat stöder kommissionens strategi att granska rent koncerninterna transaktioner enligt lagstiftningen om statligt stöd, och att olaglig korssubventionering inom integrerade järnvägsföretag i praktiken är utesluten på grund av unionens sektoriella regleringskrav (särskilt direktiven 2012/34/EU ([52]) och (EU) 2016/2370 ([53])) och deras införlivande i den nationella lagstiftningen.

(105) Tyskland hävdar vidare att kommissionens argument strider mot den neutralitetsprincip som anges i artikel 345 i EUF-fördraget. Detta beror på att privata företag fritt kan utforma sina koncerninterna resultatförbindelser och inte behöver respektera de gränser som anges i beslutet att inleda förfarandet. Om kommissionen i framtiden skulle bedöma alla koncerninterna avtal och transaktioner (enbart) när det gäller offentliga företag mot bakgrund av lagstiftningen om statligt stöd och – vilket skedde i det aktuella fallet – underkastade en allmän misstanke och en motiveringsskyldighet, skulle detta utgöra en allvarlig nackdel för offentligt ägda företag.

([46]) T.ex. tribunalens dom av den 14 oktober 2004, T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/kommissionen, ECLI:EU:T:2004:304, punkt 50.

([47]) Domstolens dom av den 10 september 2009, Akzo Nobel m.fl./kommissionen, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Domstolens dom av den 14 november 1984, Intermills/kommissionen, mål 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, punkt 9 ff.

([49]) Domstolens dom av den 24 oktober 1996, Viho/kommissionen, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, punkt 16; domstolens dom av den 16 oktober 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/kommissionen, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, punkt 26 ff; domstolens dom av den 25 oktober 1983, AEG/kommissionen, C107/82, ECLI:EU:C:1983:293, punkt 47 ff.

([50]) Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (EUT L 352, 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). I skäl 4 anges att ”med företag avses vid tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget en enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och hur den finansieras. Europeiska unionens domstol har fastställt att alla enheter som (rättsligt eller faktiskt) kontrolleras av samma enhet bör betraktas som ett enda företag”.

([52]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen (EUT L 352, 23.12.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1 Ersättning av DB Cargos årliga förluster enligt resultatöverföringsavtalet (åtgärd 1)

(106) Tyskland hävdar att åtgärd 1 inte inbegriper några statliga medel, eftersom DB Cargos förluster täcks av företagsvinster som genereras inom DB-koncernen. För att privata medel, t.ex. DB-koncernens företagsvinster, ska kunna klassificeras som statliga medel är det nödvändigt att visa att dessa medel kontinuerligt står under offentlig kontroll och därmed står till de behöriga nationella myndigheternas förfogande ([54]). I detta avseende hänvisade Tyskland också till domstolens dom ([55]) rörande kommissionens beslut (EU) 2016/1208 ([56]).

(107) Tyskland hävdar dessutom att beslutet om att täcka DB Cargos förluster inte kan tillskrivas staten, även om staten deltog i ingåendet av resultatöverföringsavtalet genom de respektive röster på bolagsstämman som möjliggjorde ingåendet av detta avtal. Enligt Tyskland är de kriterier som används för att fastställa huruvida stödet kan tillskrivas staten inte uppfyllda i detta fall. I detta avseende förklarar Tyskland närmare sina argument som beskrivs i skäl 65 i beslutet att inleda förfarandet:

a) DB AG har bildats enligt privaträtten i form av ett aktiebolag (”Aktiengesellschaft”), en företagsorganisation som ger ledningen (och styrelsen) frihet från och oberoende av aktieägarnas instruktioner (bolagsstämman har inte möjlighet att ge instruktioner till ledamöterna i direktionen eller i styrelsen). Staten kontrollerar därför inte DB AG:s ledningsbeslut, som fattas av direktionen. Det finns inga regeringsföreträdare i direktionen. Dessutom har styrelsen endast några få regeringsföreträdare bland sina 20 ledamöter (tre ledamöter både för närvarande och vid tidpunkten för undertecknandet av resultatöverföringsavtalet). Dessutom fanns det inte heller några regeringsföreträdare i DB Cargos direktion och endast två regeringsföreträdare (en från det federala ministeriet för digitalisering och transport och en från det federala ministeriet för ekonomi och klimatåtgärder) i DB Cargos styrelse. DB Cargos enda aktieägare i bolagsstämman var DB AG.

b) Ingåendet av sådana avtal, som regleras av *Aktiengesetz*, är en vanlig praxis inom koncerner som bildats enligt privaträtten. DB AG följde normal praxis för företag.

c) Tyskland medger att förbundsregeringens företrädare i DB AG:s bolagsstämma gav sitt samtycke till att resultatöverföringsavtalet ingicks med DB Cargo, men Tyskland hävdar att detta inte är skäl nog för att beslutet ska tillskrivas staten. Genom att godkänna ingåendet av resultatöverföringsavtalet vid bolagsstämman agerade förbundsregeringens representant uteslutande i sin roll som aktieägare enligt AktG, på samma sätt som gäller för privata företag (§ 293 AktG). Dessutom kan statens samtycke till en åtgärd inte i sig ge upphov till att åtgärden tillskrivs staten. I annat fall skulle statens godkännande av en rättslig transaktion göra den till en ”statlig” åtgärd. Det går endast att fastställa att åtgärden kan tillskrivas staten om de offentliga myndigheterna aktivt har deltagit i antagandet av åtgärden eller om de har drivit igenom den.

d) Enligt Tyskland har kommissionen i målet Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (*EMEF*) bekräftat att staten inte kan tillskrivas alla åtgärder som vidtagits av ett offentligt företag till förmån för ett dotterbolag ([57]). Detta ärende gällde bland annat kapitaltillskott, garantier, koncerninterna lån och varu- och tjänstekontrakt mellan Portugals statliga järnväg, Comboios de Portugal (CP), och dess helägda dotterbolag, EMEF.

([54]) Domstolens dom av den 10 december 2020, C-160/19 P, Commune di Milano/kommissionen, ECLI:EU:C:2020:1012, punkt 30, och av den 28 mars 2019, Tyskland/kommissionen, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, punkt 58.

([55]) Domstolens dom av den 2 mars 2021, kommissionen/Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Kommissionens beslut (EU) 2016/1208 av den 23 december 2015 om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för banken Tercas (ärende SA.39451 (2015/C) (f.d. 2015/NN)) (EUT L 203, 28.7.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Kommissionens beslut EU 2021/2182 av den 6 mars 2020, SA.41727 (2016/C) (f.d. 2016/NN) (f.d. 2015/CP) om åtgärderna till förmån för Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, SA (EMEF) (EUT L 444, 10.12.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

e) För att åtgärden skulle tillskrivas staten på grundval av beslutet på bolagsstämman skulle detta dessutom kräva att staten hade kunnat förhindra åtgärden genom att inte ge sitt godkännande ([58]), vilket inte är fallet. Även i avsaknad av ett resultatöverföringsavtal kunde DB AG ha överfört vinster och förluster. Vinsterna skulle kunna ha överförts till DB AG på grundval av ett enkelt aktieägarbeslut från DB Cargo. DB Cargos förluster kunde när som helst kompenseras av DB AG genom ytterligare kapitaltillskott, t.ex. genom att bidra till kapitalreserven. Sådana åtgärder från DB AG:s sida skulle inte inbegripa ett deltagande av staten, utan utgöra rent koncerninterna åtgärder. Detta gäller med nödvändighet för individuella förlustkompensationer på grundval av resultatöverföringsavtalet. Detta beror på att de ägde rum utan någon inblandning av staten. De genomfördes automatiskt i enlighet med de rättsliga kraven i § 302 i AktG och oberoende av enskilda beslut.

f) Den rättsliga skyldighet som anges i § 65.2 jämförd med § 65.3 i den federala budgetlagen (*Bundeshaushaltsordnung – BHO*) (se skäl […]), på grundval av vilken staten var tvungen att samtycka till ingåendet av resultatöverföringsavtalet, är inte heller ett tecken på att avtalet kan tillskrivas staten, eftersom bestämmelserna i BHO avser en ”ändring av den federala regeringens inflytande” (”Änderung des Einflusses des Bundes”) och därmed endast kontrolldelen i avtalet och inte den del som gäller automatisk överföring av vinster och förluster. I detta sammanhang förklarar Tyskland vidare att kontrollavtal och vinst- och förlustöverföringsavtal, även om de som i fallet med DB Cargo ofta kombineras i ett enda avtal, är två olika typer av avtal. I vilket fall som helst är kravet inte ett rättsligt bindande oberoende krav på statligt godkännande för det statsägda företaget, i detta fall DB AG.

g) Statens sätt att övervaka DB AG innebär inte att de offentliga myndigheterna utövar någon form av tillsyn över DB AG, vilket skulle vara relevant som ett tecken på att åtgärden kan tillskrivas staten. Ingen av de offentliga myndigheterna har någon administrativ tillsyn över ledningen hos DB AG och dess dotterbolag, särskilt med avseende på följande:

   a) Den verksamhet som bedrivs av den federala järnvägsbyrån (”Eisenbahn-Bundesamt” – *EBA*) utgörs av särskilda uppgifter som rör planeringsgodkännande, fordonsgodkännande och säkerhetsrelaterade uppgifter. Dessutom omfattar EBA:s verksamhet även privata järnvägsbolag.

   b) Den federala nätmyndigheten (”Bundesnetzagentur” – BNetzA) övervakar i egenskap av behörig tillsynsmyndighet att både federala och icke-federala järnvägsinfrastrukturföretag följer järnvägslagstiftningen.

   c) Förbundsrevisionens (”Bundesrechnungshof”) verksamhet rör förbundsregeringen och dess budgetförvaltning och ekonomiska förvaltning (däribland dess åtgärder när det gäller förbundsregeringens aktieinnehav i privaträttsliga företag).

   d) Förbundsministeriet för digitalisering och transport utövar ingen administrativ tillsyn över DB AG:s och dess dotterbolags ”företagsstyrning”. Ministeriet leder och ansvarar för det arbete som utförs av den specialiserade avdelningen inom förbundsregeringen med ansvar för transportpolitik. Förbundsregeringen agerar i egenskap av aktieägare genom förvaltningen av aktieinnehav i det federala ministeriet för digitalisering och transport. Detta inbegriper utövandet av rättigheter och skyldigheter som (privat) aktieägare.

   e) Som lagstiftande organ utövar förbundsdagen ingen administrativ tillsyn över DB AG. Dess övervakning rör förbundsregeringens åtgärder, liksom utskottens arbete.

(108) Dessutom motiverar inte godstransportverksamhetens ”strategiska betydelse” för ”transportpolitiken” slutsatsen att den kan tillskrivas staten, eftersom ingåendet av resultatöverföringsavtalet inte syftade till att genomföra politiska mål eller tillämpa en lag. Den ekonomiska betydelsen av detta avtal kan inte heller motivera ett sådant konstaterande.

(109) Att inte tillåta DB AG som statsägt företag att använda ett instrument som även privata företag använder i stor utsträckning skulle diskriminera mot offentligt ägda företag jämfört med privatägda företag, och det strider mot principen om neutralitet i artikel 345 i EUF-fördraget.

([58]) Domstolens dom av den 2 februari 1988, Van der Kooy m.fl./kommissionen, C-67/85, C-68/85 och C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punkt 36.

(110) Tyskland hävdar dessutom att det inte finns någon ekonomisk fördel i resultatöverföringsavtalet.

(111) Resultatöverföringsavtal är ett vanligt strukturellt inslag i koncerner. Ingående av resultatöverföringsavtal och deras genomförande utgör normalt marknadsbeteende. I Tyskland är resultatöverföringsavtal ett vanligt sätt för företagskoncerner, särskilt privata företag, att inrätta en ”Vertragskonzern” ([59]). Enligt Tyskland används resultatöverföringsavtal regelbundet av de företag som står med på det tyska aktieindexet (*Deutscher Aktienindex*, DAX). Den officiella bolagsskattestatistiken visar också att resultatöverföringsavtal är vanliga och används i stor utsträckning i Tyskland. Enligt officiell statistik stod koncerner ([60]) för nästan 50 % av de totala bolagsskatteintäkterna under beskattningsåret 2017. Dessutom hänvisar Tyskland till de skatteeffekter som följer av resultatöverföringsavtalen (se skäl 43).

(112) Tyskland upprepar att de ekonomiska effekterna av resultatöverföringsavtalet, dvs. överföringen av förluster och vinster, även skulle kunna åstadkommas utan resultatöverföringsavtalet.

(113) Dessutom hänvisar Tyskland till den årliga finansiella planeringen (de planer på medellång sikt som ingår i den planeringen) inom DB-koncernen. DB AG:s förväntade resultat för koncernföretagen fastställs som en del av planeringsomgångarna. DB AG:s särskilda lönsamhetsförväntningar gentemot koncernföretagen – och därmed även gentemot DB Cargo – kan till exempel ses av följande:

a) DB AG fastställer ett avkastningsmål för koncernbolagens alla nya investeringar som överstiger kapitalkostnaderna på marknaden.

b) Ersättningsnivån för ledamöterna i direktionen i koncernbolagen beror på det berörda bolagets resultat. Dessa resultat omfattar både kortsiktiga och långsiktiga resultat.

c) Om koncernbolagen inte uppfyller DB AG:s förväntade lönsamhetsmål kan DB AG också utnyttja möjligheten att byta ut de personer som innehar ledande befattningar.

d) Genomförandet av denna strategi möjliggörs just genom resultatöverföringsavtalets kontrollinslag.

(114) Tyskland hävdar också att den påstådda underlåtenheten att säga upp resultatöverföringsavtalet inte utgör stöd, eftersom det faktum att avtalet inte upphävs inte utgör en åtgärd och det därför inte finns någon ”faktiskt [vidtagen] åtgärd” ([61]). Bedömningen av resultatöverföringsavtalets beskaffenhet som stöd måste därför baseras på ingåendet av resultatöverföringsavtalet.

(115) Mot bakgrund av förväntningarna på en betydande förbättring av intäktssituationen hävdar Tyskland att en privat aktieägare som agerar i sitt långsiktiga intresse också skulle ha accepterat DB Cargos förluster på mellanlång sikt. Tyskland hänvisar till ett tidigare ärende där kommissionen inte såg någon ekonomisk fördel för det berörda företaget i ett ärende som rörde en flerårig förlustkompensation från moderbolaget på grundval av ett resultatöverföringsavtal ([62]).

(116) Dessutom måste man ta hänsyn till att DB-koncernen tidigare hade tillfört kapital till DB Cargo eller erhållit vinster från DB Cargo. En privat aktieägare som redan har investerat i ett företag kommer att göra en annan riskbedömning än en investerare utan något befintligt aktieinnehav. Det faktum att moderbolaget tidigare varit ekonomiskt involverat i DB Cargo måste därför beaktas vid tillämpningen av kriteriet om en marknadsekonomisk aktör.

([59]) I en ”Vertragskonzern”, dvs. en koncern som grundar sig på avtal, fastställs i ett kontrollavtal det kontrollerande företagets rätt att utfärda direktiv till det kontrollerade företaget.

([60]) Koncerner (”Organschaften”) enligt definitionen i tysk skattelagstiftning.

([61]) Se domstolens dom av den 6 juni 2012, EDF/kommissionen, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 83.

([62]) Kommissionens beslut (EU) 2015/506 av den 20 februari 2014 om de åtgärder som Tyskland har genomfört till förmån för Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH och olika flygbolag SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07) [delgivet med nr C(2014) 868] (EUT L 89, 1.4.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Enligt Tyskland skulle en privat aktör dessutom ha kompenserat DB Cargos förluster. Detta beror på att de resultatprognoser som ingår i planeringen på medellång sikt i varje enskilt fall har gjort det möjligt att förvänta sig att DB Cargo återgår till lönsamhet på medellång till lång sikt (se skäl 55). Prognoserna baseras alltid på giltiga och välgrundade bedömningar av marknads- och affärsutvecklingen (se skäl 55). Dessutom gjorde DB Cargo en vinst på mer än en halv miljard euro enbart under 2006, 2007 och 2008 och överförde den till DB AG.

(118) Enligt Tyskland finns det flera skäl till att den ekonomiska situationen ännu inte har förbättrats som förväntat, bland annat följande:

a) Sedan 2010 har marknadstillväxten på marknaden för godstransporter på järnväg varit betydligt lägre än under det föregående årtiondet, tvärtemot DB Cargos och externa experters ursprungliga förväntningar.

b) Samtidigt var marknadsutvecklingen betydligt mer oförutsägbar.

c) Under 2010-talet gick fraktstruktureffekten allt snabbare. Kunder från de industrier som traditionellt hade varit en vinstkälla för godstransporter på järnväg (kol, malm, mineralolja, stål) stod därför gradvis för en allt mindre andel av produktmixen.

d) DB Cargos faktorkostnader ökade betydligt under samma period, inte minst på grund av de starka fackliga lönekraven.

e) Utöver de volymförluster som orsakades av konkurrensen förlorade DB Cargo också eller misslyckades med att införskaffa kvantiteter, eftersom produktionskvaliteten inte var tillräckligt hög.

(119) Dessutom har DB Cargo under de senaste åren inlett ett stort antal program för att uppnå en hållbar förbättring av lönsamheten (en del av dessa program nämns i skäl 57).

(120) Tyskland hävdar vidare att det faktum att vinstförväntningarna i planerna på medellång sikt inte förverkligades inom den förväntade perioden eller i den förväntade omfattningen i princip är irrelevant, eftersom den enda avgörande faktorn för testet är en förhandsbedömning på grundval av den tillgängliga informationen och den förutsebara utvecklingen vid den tidpunkt då åtgärden i fråga antogs.

(121) När det gäller förhandsanalyser av lönsamheten hävdar Tyskland att det är ovanligt att utarbeta en lönsamhetsanalys eller en affärsplan med avseende på resultatöverföringsavtal. Syftet med den kontinuerliga samordningen mellan DB AG och DB Cargo är snarare att säkerställa en lönsam verksamhet.

(122) De tyska myndigheterna hävdar vidare att det inte finns några krav på lönsamhetsanalyser eller affärsplaner som en följd av rättspraxis i EDF-målet, eftersom EDF-målet i) gällde ett kapitaltillskott och ii) avsåg frågan om huruvida den genomförda åtgärden ska tillskrivas staten i egenskap av aktieägare ([63]).

(123) Under den formella utredningen tillhandahöll Tyskland dessutom två ekonomiska rapporter rörande resultatöverföringsavtalets förenlighet med en privat marknadsoperatörs beteende. Rapporterna, som lämnades in den 8 juni 2023 (*den första E.CA-rapporten*) och den 28 augusti 2023 (*den andra E.CA-rapporten*), utarbetades av en oberoende ekonomisk rådgivare, E.CA Economics. Båda rapporterna anlade ett förhandsperspektiv, trots att de utarbetades i syfte att användas för förfarandet efter undersökningsperioden.

([63]) Se domstolens dom av den 6 juni 2012, EDF/kommissionen, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 81.

(124) Den första E.CA-rapporten består av en kvalitativ bedömning av den bevisning som Tyskland lämnat in under utredningens gång. I rapporten redovisas i) resultatöverföringsavtalens allmänna förekomst, ii) fördelen med sådana avtal (kontroll, skattemässig gemenskap), iii) förekomsten av koncernomfattande finansiell planering inklusive resultatmål för DB Cargo, iv) planerna på medellång sikt som ett planeringsverktyg som visar vinstförväntningar (inklusive en detaljerad beskrivning av planernas innehåll), v) exempel på orsaker till avvikelser mellan de planerade vinsterna och de faktiska förlusterna, och vi) en hänvisning till potentiella förluster i ett kontrafaktiskt scenario (hänvisning görs till utträdesförluster vid upphörande av envagnstransportverksamheten). I rapporten dras den övergripande slutsatsen att de bevis som Tyskland lade fram under utredningens gång visar att DB Cargo har agerat på samma sätt som en marknadsekonomisk aktör.

(125) Den andra E.CA-rapporten innehåller följande:

a) En kvantitativ efterhandsbedömning för perioden från 2017 till covid-19-pandemin. Bedömningen bygger på en kontrafaktisk jämförelse ur ett förhandsperspektiv från 2017, och jämför DB Cargos prognos på medellång sikt (2018–2022) med ett alternativt scenario med nedläggning av det förlustbringande envagnstransportsegmentet. Antagandena rörande det alternativa scenariot bygger på envagnsstudien. För testet omvandlades de finansiella uppgifterna i 2017 års plan på medellång sikt och utträdesscenariot i envagnsstudien till kassaflöden.

b) För perioden från och med pandemiåret 2020 till och med utarbetandet av omvandlingsplanen (se skälen 175 ff), en kvalitativ analys av förenligheten hos DB AG:s och DB Cargos beteende (mot bakgrund av förändrade marknadsvillkor) med en privat marknadsaktörs beteende i en jämförbar situation.

(126) För jämförelsen av grundscenariot (2017 års plan på medellång sikt) och det kontrafaktiska scenariot (utträdet från envagnstransportsegmentet) användes de fria kassaflödena till företaget (FCFF) till DB AG efter skatt. De erkända skatteeffekterna baseras på EBT-resultatet (dvs. intäkter före skatt) i enlighet med IFRS, och är föremål för antagandet att förluster på 50 % kan erkännas som en förlustöverföring med en skattesats på 30 %, och att positiva resultat till följd av förlustöverföringen får en effektiv skattesats på cirka 12 % under respektive räkenskapsår. När det gäller den kontrafaktiska situationen på grundval av envagnsstudien måste scenariot, eftersom studien beställdes 2019, skjutas fram med två år, dvs. till 2017. Eftersom envagnsstudien baserades på nettointäkter omvandlades dessutom den ekonomiska effekten till FCFF.

(127) För att jämföra de två scenarierna diskonterades kassaflödena fram till 2017 med hjälp av en vägd genomsnittlig kapitalkostnad på 6,0 % efter skatt (vilket framgår av DB:s konsoliderade årsrapport från 2017), såsom visas i jämförelsen i tabell 9.

*Tabell 9*

**En jämförelse av de finansiella resultaten i grundscenariot och de alternativa scenarierna (i FCFF)**

*(i miljoner euro)*

| | 2018–2022 | Fr.o.m. 2023 | Fr.o.m. 2018 |
|---|---|---|---|
| Grundscenario | […] | […] | […] |
| Alternativt scenario | […] | […] | […] |
| Delta | […] | […] | […] |
| Vägd genomsnittlig kapitalkostnad | […] | | |
| Tillväxttakt | […] | | |

*Källa: den andra E.CA-rapporten i den version som Tyskland lämnat in.*

(128) På grundval av jämförelseresultatet drar rapporten slutsatsen att DB AG:s och DB Cargos agerande när det gäller fortsättningen av envagnstransporterna enligt planeringen på medellång sikt och enligt antagandena i det alternativa scenariot kan anses ligga i linje med en privat marknadsaktörs beteende i en jämförbar situation. Rapporten innehåller också fyra känsligheter: i) en variation av tidpunkten för trendbrytningen i grundscenariot, ii) en minskning av diversifieringsfördelarna mellan envagnstransportsegmentet och andra segment, iii) en minskning av de förväntade prisökningarna och iv) en variation i tjänstgöringstiden för den personal som ska sägas upp. I inget av känslighetsscenarierna skulle det alternativa scenariot vara ekonomiskt mer fördelaktigt än grundscenariot.

(129) När det gäller den kvalitativa bedömningen av (perioden efter) covid-19-pandemin (dvs. från och med år 2020) påminns i rapporten om ändringarna i DB Cargos ledning och strategi under 2020 (tillväxtstrategin ”Starke Cargo”). I rapporten påminns också om att strategin misslyckades. I rapporten förklaras dessutom att även om DB Cargo redan i 2021 års plan på medellång sikt förutsatte en sannolikhet på mer än 70 % för att de centrala riskerna med i) minskad efterfrågan på grund av uppfyllandet av punktlighetskraven, ii) minskad efterfrågan på grund av en pandemirelaterad ökad brist på halvledare och iii) strejkernas långsiktiga effekter på kundernas lojalitet skulle uppstå, gjordes inledningsvis ingen betydande strategisk kursändring under 2021. I rapporten hävdas dock att detta beteende låg i linje med hur en privat marknadsaktör i en jämförbar situation skulle ha betett sig, på grund av den höga graden av planeringsosäkerhet där ledningen under 2022 reagerade på den negativa affärsutvecklingen genom att beställa omvandlingsplanen.

(130) Tyskland har också lagt fram argument rörande skälen till att DB Cargo inte gjorde nedskärningar i envagnstransportsegmentet utan räknade med ytterligare statligt stöd för envagnstransportverksamheten. Enligt Tyskland angavs uttryckligen i den tyska regeringens koalitionsavtal (”Koalitionsvertrag”) från 2018 ambitionerna att i allmänhet stärka godstrafikens konkurrenskraft jämfört med vägtransporterna och att främja bärkraften i envagnstransporttrafiken. Dessutom visar den faktiska utvecklingen att förväntningarna på ett ökat statligt stöd till envagnstransporter var motiverade, eftersom Tyskland under 2023 beslutade att införa en särskild statlig stödordning för envagnstransporter ([64]).

4.1.1.2 Prissättning av koncerninterna tjänster (”åtgärd 2”)

(131) Tyskland påpekar att åtgärd 2 inte är tydligt definierad eftersom ”koncerninterna tjänster” är tvetydigt och skulle kunna omfatta alla koncerninterna tjänster som tillhandahålls inom DB-koncernen, inklusive till och av andra företag än DB Cargo.

(132) Av samma skäl som anges i skäl 106 hävdar Tyskland att inga statliga medel är inblandade, eftersom tillhandahållandet av koncerninterna tjänster är en intern process inom DB AG och finansieras med DB AG:s egna affärsmedel.

(133) Dessutom kan beslutet att inrätta och genomföra tjänsterna inte tillskrivas staten. Inga statliga företrädare deltog i inrättandet av tjänsterna, eftersom det var en organisatorisk åtgärd av DB AG:s direktion som var helt och hållet företagsintern.

(134) Tyskland hävdar vidare att inga statliga företrädare deltar i de konkreta besluten om utförande av koncerninterna tjänster. I detta avseende måste man också skilja mellan tjänstefunktioner och koncernfunktioner:

a) I DB-koncernen fattas, beroende på det berörda avtalets finansiella omfattning, beslut enbart av de behöriga hierarkiska nivåerna i respektive företag (inklusive fastställandet av villkoren). Avtalen om koncerninterna tjänster bygger därför på ledningsbeslut. DB AG:s aktieägare deltar inte i dessa beslut, varken direkt genom bolagsstämman eller via styrelsen.

([64]) Godkänt genom kommissionens beslut C(2024) 3488 final av den 21 maj 2024 i ärende SA.108800 (2024/N) – Stöd till godstransporter på järnväg (envagnstransport och gruppvagnstransport) (EUT C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) När det gäller utförandet av koncernfunktionerna finns det från början inga avtal på tjänstenivå. Därför finns det inte heller någon särskild förbindelsefaktor för statliga företrädares deltagande i företagsbeslut om utförandet av koncernfunktioner. Avsaknaden av motsvarande avtal på tjänstenivå klargör koncernfunktionernas natur. De är främst avsedda för ledningen av koncernen, men inte för koncernföretagen.

(135) Dessutom hänvisar Tyskland till argumenten i skäl 107 om huruvida åtgärd 1 kan tillskrivas staten för att vidare göra gällande att åtgärd 2 inte kan tillskrivas staten.

(136) Tyskland hävdar också att tillhandahållandet av de koncerninterna tjänsterna inte gynnar DB Cargo ekonomiskt. Eftersom Tyskland skiljer mellan tjänstefunktioner och koncernfunktioner lägger Tyskland även fram separata argument för att det inte föreligger någon ekonomisk fördel. Inledningsvis förklarar Tyskland dock att inrättandet och utförandet av tjänste- och koncernfunktioner är normalt marknadsbeteende. Centraliseringen av dessa funktioner på holdingnivå skapar betydande synergier, förbättrar processkvaliteten och stöder en enhetlig företagsstyrning.

(137) När det gäller de särskilda villkoren för utförandet av tjänste- och koncernfunktionerna inom DB-koncernen för DB Cargo påstår Tyskland följande:

a) Tjänstefunktionerna faktureras koncernföretagen på grundval av tjänstenivåavtal på marknadsvillkor. När det gäller tjänstefunktionerna åtar sig DB-koncernen uttryckligen att agera på marknadsvillkor (principen om armslängds avstånd) i sin integrerade rapport. Det finns inget i DB:s integrerade rapport som tyder på att DB AG tillhandahåller tjänster annat än på marknadsvillkor. Med tanke på det stora antalet transaktioner skulle det dessutom knappast vara möjligt, eller åtminstone oproportionerligt i avsaknad av bevis på icke-marknadsmässig prissättning, att i detalj förklara marknadsmässigheten hos alla enskilda tjänsterelationer inom koncernen.

b) När det gäller koncernfunktioner förklarar Tyskland att en åtskillnad bör göras, eftersom koncernfunktionerna i stor utsträckning endast tjänar koncernen. I detta avseende tillhandahåller koncernfunktionerna inga tjänster till koncernföretagen. I den mån som en del av koncernfunktionerna även betjänar koncernföretag, tillämpar koncernen dock inte någon separat prissättning gentemot koncernföretagen. Koncernföretagens eventuella kostnadsbesparingar ingår dock i koncernens vinstförväntningar för varje företag.

4.1.1.3 Fördelaktiga finansieringsvillkor för lån från DB:s finansavdelning (”Åtgärd 3”)

(138) När det gäller åtgärd 3 hävdar Tyskland att det av samma skäl som anges i skäl 85 inte ingår några statliga medel när DB AG:s finansavdelning tillhandahåller lån till DB Cargo.

(139) Vidare kan enligt Tyskland beslutet att bilda DB AG:s finansavdelning och de enskilda besluten om att bevilja enskilda lån inte tillskrivas staten, av följande skäl:

a) Inga statliga företrädare var delaktiga i bildandet av DB AG:s finansavdelning. Tvärtom var det en organisatorisk åtgärd av DB AG:s direktion som var helt företagsintern. Inrättandet och förvaltningen av en central finansavdelning är en ledningsuppgift.

b) Statliga tjänstemän deltar inte heller i enskilda beslut om lån som beviljas av DB AG:s finansavdelning. Enligt DB-koncernens regler är det endast finans- och koncernkassechefen på DB AG:s finansavdelning som fattar beslut rörande koncernintern upplåning.

(140) Dessutom hänvisar Tyskland till argumenten i skäl 107 rörande tillskrivandet av åtgärd 1 till staten för att vidare göra gällande att varken inrättandet av DB AG:s finansavdelning eller besluten om enskilda lån kan tillskrivas staten.

(141) Tyskland hävdar också att DB AG:s finansavdelning beviljande av enskilda lån till DB Cargo inte ger DB Cargo någon ekonomisk fördel av följande skäl:

a) Att ha en finansavdelning är ett normalt marknadsbeteende i koncerner. Exempelvis används finansavdelningar av nästan alla industri- och handelsföretag som står med på det tyska aktieindexet DAX. Den särskilda utformningen av DB AG:s finansavdelning är också marknadsmässigt normal. Andra koncerner samlar exempelvis också i en central finansavdelning möjligheten till kortfristiga kreditlinor som kan utnyttjas som en del av poolning av likvida medel och/eller fast kortfristig utlåning, jämte beviljandet av långfristiga lån till koncernföretagen.

b) De särskilda lånevillkoren i de låneavtal som ingåtts mellan DB AG och DB Cargo har fastställts på armslängds avstånd och är beroende av marknaden, löptiden och risken. I synnerhet gäller följande:

(1) Marknadsberoende innebär att de räntesatser som avtalats på kapitalmarknaden vid den aktuella tidpunkten utgör grunden för beräkningen av räntesatserna. Aktuella räntor erhålls från tillhandahållare av informationstjänster, såsom Refinitiv eller Bloomberg.

(2) Löptidsberoende innebär att man med hjälp av en avkastningskurva (t.ex. euroswapkurvan) inkluderar varje återbetalning i beräkningen av den vägda genomsnittliga räntan vid räntan för respektive löptid.

(3) Riskberoende innebär att premierna på avkastningskurvans räntesatser differentieras efter kreditvärdighet. Premierna fastställs i allmänhet varje månad och efter större marknadsrörelser, och härleds utifrån informationstjänsteleverantörernas ”kreditkurvor” (dvs. finansieringsvillkoren för företag med identiska kreditbetyg).

(142) När det gäller riskpremien motsvarar kreditvärdighetspremien för DB-koncernens infrastrukturföretag i huvudsak DB AG:s kreditmarginaler på penning- och kapitalmarknaden (dvs. med hänsyn till tagen förbundsregeringens ägarskap). Kreditmarginalerna för icke-infrastrukturföretag är högre, vilket återspeglar en kvotbaserad kreditbedömning och de kreditmarginaler som anges på kapitalmarknaden. Det är till exempel endast infrastruktursektorn som gynnas av den förbättring av kreditbetyget som statens ägarskap (det så kallade statliga uppsvinget) innebär.

(143) DB Cargo gynnas inte av denna förbättring av kreditbetyget. Företaget prissätts i bästa fall enligt sin ”fristående kreditprofil” (*SACP*, Standard & Poor) eller ”baskreditbedömning” (*BCA*, Moody's), där ägarstrukturen är irrelevant. Såsom är brukligt i koncerner är företagen indelade i kreditvärdighetsklasser. Om det finns ett resultatöverföringsavtal anvisas det till samma kreditvärdighetsklass som koncernens fristående kreditprofil eller baskreditbedömning. En bank skulle också, när det gäller ett befintligt resultatöverföringsavtal, ta hänsyn till moderbolagets kreditvärdighet i sin kreditbedömning.

(144) Det ligger i linje med normal marknadspraxis för koncerner att ingen säkerhet ställs för DB Cargos lån. Som aktieägare agerar DB AG här både i egenskap av investerare och långivare. Att ställa säkerheter för lånen skulle endast ge DB AG en formell, men inte någon ytterligare faktisk, säkerhet. All meningsfull försäljning av tillgångar skulle behöva förhandsgodkännas av DB AG.

(145) En annan aspekt som talar mot säkerheter inom koncerner är aktieägarlånens ställning i händelse av insolvens, eftersom aktieägarlån är underordnade alla andra kategorier av fordringar, dvs. de har den lägsta rangordningen även inom gruppen efterställda fordringar.

(146) Dessutom måste man vid tillämpningen av kriteriet om en marknadsekonomisk aktör ta hänsyn till att lånet är en transaktion mellan två företag som tillhör samma koncern, och att det därför finns särskilda strategiska överväganden och synergieffekter.

4.1.1.4 Partiell täckning från federala järnvägsfonden (BEV) av ersättningen till DB Cargos offentliganställda tjänstemän (”Åtgärd 4”)

(147) När det gäller åtgärd 4 fokuserar Tysklands skrivelser på omständigheterna med den selektiva fördelen.

(148) Tyskland hävdar att syftet med åtgärd 4 från början var att befria DB AG, ett privat företag, från de personalkostnader som uppstod till följd av den särskilda strukturen och nivån på de offentliganställdas ersättning. Tyskland hävdar vidare att DB AG till följd av som-om-kostnadsprincipen, som beskrivs i § 21.1 och § 23 i DBGrG, betalar kostnader till BEV som motsvarar de kostnader som DB AG skulle ådra sig om företaget rekryterade sina anställda på arbetsmarknaden i stället för att få anvisat tjänstemän. Tyskland hävdar att DB Cargo gjorde alla utbetalningar i tid till DB AG för de anställda som hade anvisats till företaget ([65]), och ger flera exempel på det praktiska genomförandet av som-om-kostnadsprincipen inom DB Cargo samt tillhandahåller rapporter från oberoende revisorer om de utgifter som DB AG ådragit sig och som visar att utgiftsnivån för kontraktsanställda i en konkret yrkessituation (ålder, kvalifikationer, lönegrupp) motsvarar nivån på de kostnader som ska återbetalas till BEV för anvisade tjänstemän i en liknande yrkessituation ([66]).

(149) Tyskland hävdar vidare att åtgärden är begränsad både i tid och omfattning och tillämpas på en ständigt minskande personalgrupp, och drar slutsatsen att åtgärden inte utgör statligt stöd eftersom den inte befriar DB Cargo från de kostnader som ett företag normalt måste bära. Tvärtom befriar åtgärden DB Cargo från orimliga kostnader som andra privata järnvägsföretag inte behöver bära. Detta bekräftas av det faktum att de tjänstemän som är anställda av BEV anvisas inte bara till DB AG utan även till andra företag som konkurrerar med DB AG:s dotterbolag. I en sådan situation övertar BEV de kostnader som ligger över marknadspriset för de anvisade tjänstemännen enligt ett enskilt avtal som införlivar som-om-kostnadsprincipen.

(150) Slutligen hävdar Tyskland att den personalordning som Tyskland antagit efter omvandlingen av de tyska järnvägarna också är förenlig med principen om en marknadsekonomisk aktör. Förbundsregeringen agerade på samma sätt som en marknadsekonomisk aktör skulle göra genom att inrätta ett system inom vilket utbildade offentliganställda järnvägstjänstemän som blivit övertaliga hyrdes ut på marknaden till marknadspris. Ordningen gjorde det möjligt för staten att dela löne- och pensionsbördan för dessa högkvalificerade arbetstagare och begränsa trycket på statliga tillgångar (i detta fall den federala budgeten).

(151) Enligt Tyskland är åtgärd 4 ett befintligt stöd som under alla omständigheter är förenligt med den inre marknaden.

4.1.1.5 Åtgärder som betraktas som *befintligt stöd*

(152) I skrivelser av den 17 maj och den 26 september 2023 framför Tyskland en alternativ argumentation enligt vilken de åtgärder som avses i beslutet att inleda förfarandet, om de i slutändan skulle betraktas som statligt stöd, bör anses utgöra befintligt stöd i den mening som avses i artikel 1 b i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([67]) (*tillämpningsförordningen*).

([65]) Dessa betalningar gjordes till DB AG, som sedan överförde pengarna till BEV. Som har klargjorts av de tyska myndigheterna anvisas personalen till DB AG, som fungerar som mellanhand. Personalkostnaderna för de tjänstemän som anvisats till DB AG återbetalas därför av DB AG till BEV, och inga direkta betalningar av personalkostnader görs från DB Cargo till BEV (se skäl 80).

([66]) Tysklands inlaga av den 23 oktober 2023.

([67]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Tyskland vidhåller att detta i synnerhet gäller för resultatöverföringsavtalet. Vid tillämpningen av begreppet ”ändring av befintligt stöd” mot bakgrund av artikel 1 b v i tillämpningsförordningen bör principen om att sätta innehåll före form tillämpas, vilket innebär att endast långtgående ändringar av innehållet i en befintlig åtgärd skulle kunna leda till en omdefinition av en åtgärd som nytt stöd. Tyskland hänvisar i detta avseende till Eftas övervakningsmyndighets ([68]) och kommissionens ([69]) praxis, och hävdar att det sedan 1999 har funnits en oavbruten kedja av identiska resultatöverföringsavtal som direkt eller indirekt förbinder DB AG med DB Cargo – via ett eller två ytterligare dotterbolag (DB ML och Railion ([70])). Tyskland tillägger att principer för fördelning av vinster och förluster liknande dem som ligger till grund för resultatöverföringsavtalet var tillämpliga redan under perioden från 1994, dvs. från bildandet av DB AG, till och med 1999, då olika affärsenheter i DB AG gjordes till juridiska personer i form av separata dotterbolag och knöts till moderbolaget genom avtalen om överföring av vinster och förluster.

(154) Enligt Tyskland påverkar inte de tekniska justeringar som gjordes av resultatöverföringsavtalet under 2012 och 2016 inom ramen för omorganisationen av DB-koncernen innehållet i det avtalet och är därför irrelevanta enligt artikel 108.1 i EUF-fördraget. Detta beror särskilt på att alla bolag som deltog i omorganisationen helt och hållet kontrollerades av DB AG och därför ingick i samma företag.

(155) Tyskland hävdar vidare att undantaget i artikel 1 b v andra meningen i tillämpningsförordningen ([71]) inte är tillämpligt i detta fall av två skäl. För det första har det viktigaste inslaget i resultatöverföringsavtalet, det vill säga att moderbolaget absorberar DB Cargos förluster, existerat tidigast från och med 1994, samtidigt som det medges att undantaget i fråga inte är tillämpligt retroaktivt på situationer som rådde innan tillämpningsförordningen trädde i kraft 1999 ([72]). För det andra hävdar Tyskland att detta undantag inte kan gå utöver bestämmelserna i artikel 108 i EUF-fördraget och skapa ytterligare kategorier för ”nytt stöd”. I detta avseende är det tveksamt om artikel 1 b v andra meningen i tillämpningsförordningen på något sätt är förenlig med primärrätten. Vidare hävdar Tyskland att rättspraxis begränsar detta undantag till fall där det kan förutses att åtgärden blir stöd när marknaden väl har avreglerats. Dessutom skulle den bestämmelsen endast gälla i de fall då en verksamhet genom unionsrätten öppnas för konkurrens vid ett särskilt brytdatum som kan fastställas i förväg. Den skulle därför inte vara tillämplig när det gäller avregleringen av godstransportmarknaden, där ett stort antal olika åtgärder på nationell och europeisk nivå bidrog till att marknaden öppnades under en lång tid (från 2003 till 2007).

(156) Enligt Tysklands uppfattning skulle följden av att betrakta resultatöverföringsavtalet som ett befintligt stöd bli att kommissionen borde avsluta det formella granskningsförfarandet. Eftersom resultatöverföringsavtalet utgör ett individuellt stöd och inte en stödordning skulle kommissionen inte kunna föreslå och genomföra lämpliga åtgärder i enlighet med kapitel VI i tillämpningsförordningen som reglerar förfarandet avseende befintliga stödordningar.

([68]) Eftas övervakningsmyndighet, beslut nr 082/23/KOL av den 31 maj 2023 om att inleda det formella granskningsförfarandet avseende avtal om allmän trafikplikt för tågresenärer i Norge, punkterna 182 ff och 250 ff.

([69]) Tyskland hänvisar särskilt till kommissionens beslut av den 20 oktober 2014 i ärende SA.30481 – Olagligt statligt stöd till förmån för Agence France-Press (AFP) (EUT C 20, 19.1.2018, s. 1), av den 24 april 2007 i ärende SA.18957 – Finansiering av offentliga programföretag i Tyskland, skäl 196 (EUT C 185, 8.8.2007, s. 1), av den 27 februari 2008 i ärende SA.21395 – Finansiering av VRT, skäl 118 (EUT C 143, 10.6.2008, s. 1).

([70]) Tyskland förklarar att Railion skapades för att öppna upp DB Cargo för europeiska partnerjärnvägar.

([71]) Enligt artikel 1 b v i tillämpningsförordningen avses med ”befintligt stöd” stöd som betraktas som befintligt stöd eftersom det kan fastställas att det inte utgjorde stöd när det trädde i kraft och därefter blev stöd på grund av utvecklingen av den inre marknaden och utan att medlemsstaten hade ändrat det. När vissa åtgärder blir stöd sedan en verksamhet har avreglerats genom unionslagstiftningen, ska sådana åtgärder inte betraktas som befintligt stöd efter det datum som har fastställts för avregleringen.

([72]) Tyskland hänvisar till rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2 *Kommentarer till synpunkterna från berörda parter*

4.1.2.1 Tysklands kommentarer till ERFA:s synpunkter

(157) Tyskland hävdar att ERFA:s synpunkter bekräftar att den tyska godstransportsektorn är mycket konkurrensutsatt och att de privata utmanarna under de senaste åren stadigt har utökat sina marknadsandelar. Dessa synpunkter vederlägger klagandens påståenden om de berörda åtgärdernas konkurrensbegränsande effekter. Tyskland tillägger att det följer av artikel 345 i EUF-fördraget, som förbjuder diskriminering av företag på grundval av kriteriet ägarskap (offentligt eller privat), att tillämpningen av reglerna om statligt stöd i praktiken inte kan leda till ett förbud mot organiseringsinstrument för koncerninterna förbindelser (vinst- och förlustöverföringsavtal, tillhandahållande av koncerninterna tjänster eller lån) som endast skulle gälla för offentliga företag.

4.1.2.2 Tysklands kommentar till klagandens synpunkter

(158) Tyskland följer strukturen i den klagandes synpunkter och hävdar, när det gäller villkoret om *användning av statliga medel*, att DB-koncernens affärsintäkter, vilka inte är statliga medel, används när det gäller åtgärderna 1–3. Att ett privaträttsligt etablerat affärsdrivande företags intäkter klassificeras som statliga medel kan inte enbart baseras på statens ställning som aktieägare. Det som måste visas är att staten genom att utöva sitt dominerande inflytande kan kontrollera användningen av medlen ([73]). Tyskland upprepar sitt argument på grundval av artikel 345 i EUF-fördraget (se skäl 105).

(159) När det gäller frågan om huruvida åtgärden kan tillskrivas staten medger Tyskland att inrättandet av resultatöverföringsavtalet godkändes vid DB AG:s bolagsstämma av en företrädare för förbundsregeringen. Statens samtycke till en åtgärd är dock inte tillräckligt för att fastställa att en åtgärd kan tillskrivas staten enligt artikel 107 i EUF-fördraget ([74]), eftersom rättspraxis kräver att det ska visas att offentliga myndigheter aktivt har deltagit i antagandet av åtgärden eller att de har ålagt företaget att vidta åtgärden eller instruerat det att agera på ett specifikt sätt ([75]). Dessutom kan det inte fastställas att en åtgärd kan tillskrivas staten på grundval av styrelsens godkännande av DB AG:s årsbokslut och konsoliderade årsbokslut, eftersom i) ett sådant godkännande inte innebär någon överenskommelse om att kompensera för förluster och ii) regeringens representation i styrelsen är för liten för att effektivt påverka det organets beslut.

(160) När det gäller åtgärderna 2 och 3 upprepar Tyskland att dessa åtgärder inte kan tillskrivas staten enbart på grund av att staten har ett hundraprocentigt aktieinnehav i DB AG. Tyskland uppger att inga statliga företrädare deltog i antagandet av dessa åtgärder. Enligt DB AG:s stadgar och arbetsordningen för DB AG:s styrelse behöver åtgärder såsom åtgärderna 2 och 3 inte godkännas, och godkändes rent faktiskt inte av styrelsen.

(161) Tyskland tillägger att det inte går att tillskriva åtgärderna 2 och 3 till staten på grundval av de faktorer som anges av klaganden. För det första tyder inte den tyska statens påstådda rent finansiella intresse av att erhålla utdelningar från DB-koncernen på statens deltagande i de två åtgärderna. Aktieägarnas finansiella intressen har aldrig i rättspraxis framhållits som ett kriterium som är relevant för att en åtgärd ska tillskrivas staten, då detta skulle innebära att alla beslut som fattas av företagen kan tillskrivas staten, eftersom alla beslut kan påverka aktieägarnas finansiella intressen.

([73]) Domstolens domar av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, av den 29 april 2004, Grekland/kommissionen, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 och av den 8 maj 2003, Italien och SIM 2 Multimedia/kommissionen, C-328/00 och C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Domstolens dom av den 2 mars 2021, kommissionen/Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, och tribunalens dom av den 15 december 2021, Oltchim/kommissionen, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Domstolens dom av den 13 september 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, punkt 20, och tribunalens dom av den 22 september 2021, DEI/kommissionen, T-639/14 RENV, T-352/15 och T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Tyskland åberopar även kommissionens beslut (EU) 2021/2182..

(162) Tyskland hävdar vidare att det inte heller går att dra slutsatsen att åtgärderna 2 och 3 kan tillskrivas staten på grundval av bestämmelserna i § 65 i BHO eller bestämmelserna i PCGK, eftersom dessa rättsakter endast kompletterar de lagstadgade bestämmelserna om förvaltning och tillsyn av företag med federalt aktieinnehav och inte skapar några krav för godkännande av verksamheter som går utöver de gemensamma bolagsrättsliga reglerna.

(163) Slutligen anser Tyskland att andra faktorer som avser huruvida en åtgärd kan tillskrivas staten och som klaganden förlitar sig på är irrelevanta eller obegripliga.

(164) När det gäller villkoret rörande en fördel hävdar Tyskland att det ankommer på kommissionen att bevisa huruvida villkoren för att tillämpa principen om en privat investerare i en marknadsekonomi är uppfyllda eller ej. Om kommissionen inte har de bevis som krävs för att fastställa huruvida en privat investerare skulle ha vidtagit åtgärderna i fråga kan detta inte vara till nackdel för medlemsstaten ([76]). Det är endast i fall där man bestrider att kriteriet om en marknadsekonomisk aktör är tillämpligt som medlemsstaten på grundval av objektiva och verifierbara bevis måste fastställa att den vidtog åtgärden i egenskap av aktieägare och inte av offentlig myndighet.

(165) Dessutom hävdar Tyskland att klaganden hänvisar till rättspraxis om kapitaltillskott, som är en verksamhet för vilken lönsamhetsanalyser eller affärsplaner ibland också genomförs inom den privata sektorn. Förhandsvinstanalyser genomförs däremot inte, och är meningslösa när det gäller instrument såsom resultatöverföringsavtalet, som är ett neutralt strukturellt inslag i koncernen. Det är därför irrelevant att det inte gjordes någon lönsamhetsanalys innan resultatöverföringsavtalet antogs för att bedöma om statens agerande stämde överens med en privat marknadsaktörs beteende. Slutligen noterar Tyskland att man till kommissionen överlämnat de relevanta planer på medellång sikt som är aktuella när de gäller de fakta som är under granskning och som innehåller ingående analyser av utvecklingen av DB Cargos lönsamhet under de kommande åren.

(166) Mer specifikt anser Tyskland när det gäller åtgärd 1 att klaganden felaktigt riktar in sina synpunkter på det faktum att resultatöverföringsavtalet förnyades 2012 trots de konstanta förlusterna och den påstådda bristen på vinstutsikter. När klaganden gör detta tar denne inte hänsyn till att i) DB Cargo mellan 2006 och 2008 överförde vinster på över 500 miljoner euro till DB AG, ii) förlusterna under 2009 var en direkt följd av finanskrisen och att DB Cargo under de därpå följande åren lyckades begränsa dem (2010: –148 miljoner euro, 2011: –100 miljoner euro, 2012: –31 miljoner euro), iii) 2012 års resultatöverföringsavtal ingicks i väntan på en återgång till lönsamhet, vilket också förväntades i planerna på medellång sikt, iv) resultatöverföringsavtalet inte får betraktas separat utan som ett instrument som gör det möjligt att upprätta en skattemässig gemenskap genom vilken ett dotterbolags förluster kan kompenseras på koncernnivå.

(167) När det gäller åtgärd 2 hänvisar Tyskland till sina synpunkter rörande tvetydigheten i begreppet ”koncerninterna tjänster”, och upprepar argumenten i sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet avseende särskillnaden mellan och prissättningen av tjänstefunktionerna och koncernfunktionerna.

(168) När det gäller åtgärd 3 hävdar Tyskland att klagandens påståenden är felaktiga. Tyskland hävdar att låneavtalen mellan DB AG och DB Cargo ingicks på marknadsmässiga villkor, och upprepar argumenten i sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Dessutom hävdar Tyskland att det faktum att DB Cargo ägs av staten inte påverkar villkoren för de låneförbindelser som DB Cargo har ingått.

(169) När det gäller åtgärd 4 upprepar Tyskland sina argument om tillämpningen av som-om-kostnadsprincipen i sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Dessutom hävdar Tyskland att det aktuella ärendet skiljer sig från mål C-211/15 P, Orange/France Télécom mot kommissionen. I synnerhet betalade France Télécom, till skillnad från DB AG i det aktuella fallet, lägre sociala avgifter än sina konkurrenter.

([76]) Tyskland hänvisar till generaladvokat Kokotts yttrande i målet Commune di Milano/kommissionen, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, punkt 98.

(170) Tyskland bestrider också klagandens argument rörande förfarandefrågor. Tyskland hävdar att de fyra omtvistade åtgärderna inte behöver upphävas eftersom de inte utgör statligt stöd. Alternativt hävdar Tyskland att åtgärderna utgör befintligt stöd och upprepar de argument rörande detta som lades fram i skrivelserna av den 17 maj och den 26 september 2023.

4.1.3 *Förenlighet med den inre marknaden*

(171) Tyskland hävdar att åtgärderna i fråga inte utgör statligt stöd och att frågan om deras förenlighet därmed inte blir aktuell. Alternativt hävdar Tyskland att de fyra omtvistade åtgärderna utgör befintligt stöd och att alla frågor som rör deras förenlighet bör granskas inom ramen för kapitel VI i tillämpningsförordningen.

(172) Som ett underordnat argument beslutade Tyskland och DB AG/DB Cargo att DB Cargo skulle omfattas av en ekonomisk omvandlingsplan som enligt Tyskland samtidigt uppfyller kraven för en omstruktureringsplan i den mening som avses i kommissionens riktlinjer för undsättning och omstrukturering ([77]) (*riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*).

4.1.4 *DB Cargos omstruktureringsplan*

4.1.4.1 Beskrivning av omstruktureringsplanen och omstruktureringsstödet

(173) I juli 2022 fattade DB Cargo AG:s förvaltningsstyrelse och DB AG:s förvaltningsstyrelse beslut om att inleda den process som så småningom ledde till omvandlingsplanen genom att anlita ett konsultföretag för att ta fram en omvandlingsstrategi för DB Cargos tre affärssegment (systemtågtransporter, envagnstransporter och kombinerade transporter) för att under en treårsperiod få företaget på rätt ekonomisk köl. I september 2022 valdes Roland Berger av DB Cargo AG:s förvaltningsstyrelse och DB AG:s förvaltningsstyrelse som konsulter för att utveckla omvandlingsstrategin. DB Cargos lansering av omvandlingsplanen var ett nödvändigt svar på de stora utmaningar som företaget stod inför.

(174) Den 30 oktober 2023, och därefter genom olika uppdateringar, lämnade Tyskland redan under genomförandet in den planen till kommissionen inom ramen för det föreliggande förfarandet för att den skulle bedömas som en omstruktureringsplan i den mening som avses i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

4.1.4.1.1 DB Cargos omstruktureringsplan

4.1.4.1.1.1 Översikt över DB Cargos omvandlingsplan

(175) Tyskland förklarar att DB Cargos omvandlingsplan syftar till att stärka DB Cargos ställning på lång sikt så att företaget kan bidra till att uppnå DB AG:s företagsmål. Handlingsplanen är utformad i linje med sloganen ”Europa behöver en stark leverantör av järnvägslogistik. För klimatet och för en hållbar ekonomi.” På så sätt förväntar sig Tyskland att DB Cargo ska bidra avsevärt till att öka järnvägstrafikens andel av den tyska och den europeiska transportmarknaden, samtidigt som företaget förbättrar sin egen ekonomiska hållbarhet.

(176) För att uppnå lönsamhet och konkurrenskraft förklarar Tyskland att DB Cargo kommer att förändra sin affärsmodell. Omvandlingen krävs eftersom det mycket komplexa gemensamma produktionssystemet inte på ett flexibelt sätt har kunnat uppfylla kundernas krav inom ramen för den nuvarande infrastrukturen. Resultatet blir minskad produktivitet och stora ytterligare ekonomiska bördor, vilket har en drastisk inverkan på vinsterna. Tyskland hävdar vidare att DB Cargo måste omvandlas för att åter bli lönsamt och konkurrenskraftigt. För att DB Cargo snabbare ska kunna bemöta dessa utmaningar och kundkrav förklarar Tyskland att DB Cargo kommer att anpassa sin affärsmodell så att mindre, mer fokuserade affärsområden uppstår. Denna anpassning baseras på affärssektorer/kundgrupper. I detta sammanhang kommer man inom envagnstransportsegmentet att fortsätta bedriva ett nära utbyte av tjänster med alla sådana affärssektorer/kundgrupper.

([77]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter* (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).

(177) Tyskland uppger att dessa mer fokuserade affärsområden i hög grad kommer att erhålla självständighet, ansvarsskyldighet och alla resurser för sin verksamhet. Detta arbetssätt förväntas drastiskt minska produktionsmodellens komplexitet, vilket avsevärt skulle minska kostnaderna och förbättra konkurrenskraften.

(178) För att stärka sin marknadsnärvaro som leverantör av järnvägslogistiktjänster anger Tyskland att DB Cargo nu systematiskt erbjuder sina kunder på detta område branschspecifika tjänster i kundernas leveranskedjor. Det är logistiklösningar som huvudsakligen omfattar järnvägstjänster med komplettering av ytterligare moduler (t.ex. vägtransport, magasinering och andra enskilda logistiktjänster).

(179) Området för envagnstransport, som är en viktig del av dagens godstransporter på järnväg i Tyskland och Europa, kan inte drivas på rent kommersiella grunder som ett fulltäckningsnät inom den nuvarande allmänna ramen. Till följd av detta, och i och med genomförandet av DB Cargos omvandlingsplan, förväntar sig Tyskland att envagnstransporterna kommer att vidareutvecklas till ett leveransorienterat, standardiserat och motståndskraftigt nätverk med flexibla fraktalternativ, med beaktande av den finansiering som tillhandahålls i den federala budgeten för 2024. Detta nätverk förväntas organiseras på ett betydligt mer kostnadseffektivt sätt. Tyskland hävdar vidare att systemets effektivitet på medellång och lång sikt också kommer att öka med hjälp av ny teknik, såsom digital automatisk koppling (DAC).

(180) Tyskland förklarar vidare att kombinerade transporter är framtidens marknad när det gäller godstransporter på järnväg. För att kunna erbjuda en konkurrenskraftig tjänst anger Tyskland att DB Cargo också avser att genomföra strukturella åtgärder i framtiden.

(181) Som en del av omvandlingsplanen förklarar Tyskland att DB Cargo dessutom kommer att investera i moderna flersystemlok och ny vagnteknik. På grund av de framsteg som gjorts inom digitalisering och automatisering förväntar sig Tyskland att DB Cargo också kommer att kunna utföra järnvägstransportprocesser, dvs. tågbildning, vagnbehandling och vagnunderhåll, mycket effektivare och snabbare, och därigenom öka sin konkurrenskraft.

(182) Tyskland uppger att DB Cargo tack vare modern transportutrustning som uppfyller kundernas krav strävar efter att kunna integrera sig allt djupare i kundernas logistikkedjor. Tyskland förklarar att DB Cargo därför i hög grad påskyndar utvecklingen av sina godsvagnar.

(183) Tyskland förklarar att DB Cargo genom att fokusera på digitalisering, kostnadsoptimering och hållbarhet försöker både återhämta sig från sina nuvarande svårigheter och säkra sin framtid som en ledande aktör på den europeiska marknaden för godstransporter på järnväg. Tyskland hävdar därför att de strategiska initiativ som beskrivs i omvandlingsplanen utgör en tydlig väg mot en återgång till lönsamhet genom långsiktig stabilitet och tillväxt.

4.1.4.1.1.2 Åtgärderna i DB Cargos omstruktureringsplan

(184) Tyskland förklarar att DB Cargo har påbörjat en omstruktureringsplan som kännetecknas av genomgripande förändringar i produktionssystemet, upplösning av kopplingar mellan segmenten, åtgärder för portföljoptimering, partnersamarbete i stället för intern verksamhet och i grunden ändrade resursbehov.

(185) Tyskland uppger vidare att de enskilda åtgärderna i omstruktureringsplanen har utvecklats på segmentspecifik basis för envagnstransport- och systemtågsegmenten samt för sjöfarts-, inlands- respektive fraktavdelningarna inom segmentet för kombinerade transporter. Dessutom har ytterligare övergripande omstruktureringsåtgärder utarbetats som riktar in sig på de europeiska dotterbolagen samt de administrativa och produktionsrelaterade allmänna strukturerna samt det s.k. kontrolltornet ([78]).

([78]) En beskrivning av DB Cargos kontrolltorn finns i skäl 237 ff.

(186) I detta sammanhang förklarar Tyskland att DB Cargo har slutfört de rättsligt nödvändiga förhandlingarna med arbetstagarrepresentanterna om en förlikning av parternas intressen när det gäller minskade personalkostnader, som fortfarande uppgår till mer än 100 miljoner euro per år efter de löneökningar som har trätt i kraft under tiden. Den 2 oktober 2024 uppnådde förlikningskommittén ett gemensamt resultat och enades om en minskning av antalet anställda med 4 582 heltidsanställda (omkring 25 % av personalen) fram till den 31 december 2026 jämfört med december 2023, och en ytterligare minskning med 361 heltidsanställda fram till december 2029, vilket innebar en total minskning med 4 943 heltidsanställda (omkring 27 % av personalstyrkan). Tyskland uppger vidare att DB Cargo inledningsvis inriktade sig på kombinerade transporter, allmänna administrations- och produktionsrelaterade omkostnader samt allmänna omkostnader för kontrolltornet, och förklarar att DB Cargo, i linje med de åtgärder som beskrivs i omstruktureringsplanen i följande avsnitt, kommer att inrikta sig ytterligare på envagns- och systemtågtransporterna, inklusive med en minskning av personalen som följd.

*Tabell 10*

**Förlikningskommitténs resultat, 2 oktober 2024: Minskning av heltidsekvivalenterna hos DB Cargo AG**

| **Heltidsekvivalenter** | Årsslutet 2023 | Årsslutet 2024 | Årsslutet 2025 | Årsslutet 2026 | Årsslutet 2027 | Årsslutet 2028 | Årsslutet 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Driftspersonal (tågförare, spårväxlare osv.) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Underhåll | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Produktionsrelaterade allmänna omkostnader inkl. kontrolltorn | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Allmänna administrationskostnader (inkl. it) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **DB Cargo AG** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 29.*

4.1.4.1.1.3 Omstruktureringsplanens åtgärder inom envagnstransportsegmentet

(187) Tyskland förklarar att DB Cargos envagnstransporter omfattar insamling och leverans i hela landet av enskilda vagnar och vagngrupper från olika avsändare. Efter insamlingen sammanförs godsvagnarna till långdistanståg via flera etapper. Därefter måste långdistanstågen delas upp igen i enskilda vagnar eller matartåg före den slutliga leveransen. Den mycket komplexa tågbildningsprocessen kräver omfattande infrastrukturresurser samt manuell driftskapacitet och ledningskapacitet för planering och leverans.

(188) Tyskland uppger vidare att envagnstransporter betraktas som ett mer hållbart alternativ till att man direkt konkurrerar om små och medelstora försändelser via vägtransporter med lastbil. Det är nödvändigt att omstrukturera produktions- och affärsmodellen samt att ha statliga stödordningar för att övervinna den systemiska nackdelen med envagnstransportverksamhet jämfört med lastbilstransporter och säkerställa en mer miljövänlig transport på järnväg i stället för på väg. Tyskland hävdar därför att de planerade åtgärderna i DB Cargos omstruktureringsplan för envagnstransporter syftar till att uppfylla kraven på långsiktig lönsamhet och öka konkurrenskraften för envagnstransporter.

4.1.4.1.1.3.1 Omstruktureringsplanens åtgärd 1: optimering av nätverket för envagnstransporter genom översyn av utformningen

(189) Tyskland förklarar att det övergripande målet med ombyggnaden av envagnstransportnätet är att a) radikalt förenkla och förbättra produktionens stabilitet och b) standardisera det kommersiella utbudet i enlighet med detta.

(190) För den framtida produktionsmodellen hävdar Tyskland att personal och utrustning särskilt kommer att användas för envagnstransportsegmentet, vilket innebär en radikal förändring jämfört med dagens integrerade produktion av envagnstransporter, systemtåg och kombinerade transporter. Tyskland förväntar sig att denna omstruktureringsåtgärd kommer att leda till större stabilitet/resiliens, öka kvaliteten och möjliggöra kostnadsbesparingar som överskrider synergieffekterna hos en integrerad produktion, dvs. minska avbokningsavgifterna och öka resurseffektiviteten (t.ex. att det krävs färre lokomotiv). Dessutom hävdar Tyskland att den framtida utformningen av DB Cargos järnvägsnät kommer att inriktas på att öka frekvenserna på långa sträckor, konsolidera kortare förbindelser och möjliggöra en mer flexibel ruttplanering för vagnarna, dvs. en bättre fördelning av de fasta kostnaderna och en minskning av antalet destinationer.

(191) Tyskland uppger vidare att det kommersiella utbudet kommer att bli alltmer standardiserat och att man kommer att minimera enskilda, kundspecifika förfrågningar. Tyskland hävdar vidare att en eliminering av behovet av kundspecifik prioritering förväntas öka genomströmningen vid växlingsanläggningarna och drastiskt minska komplexiteten i planeringen och fordonsstyrningen, dvs. öka den allmänna effektiviteten.

(192) Tyskland uppger att förbättringen av det reviderade nätet förväntas påbörjas från och med 2025.

4.1.4.1.1.3.2 Omstruktureringsplanens åtgärd 2: övergripande produktionsoptimeringsåtgärder för envagnstransportsegmentet

(193) Tyskland uppger att omstruktureringsplanen, tillsammans med utformningen av DB Cargos nät, innehåller två övergripande produktionsoptimeringsåtgärder som ska förbättra kostnaderna för envagnstransportverksamheten:

a) Revidering av nuvarande matar- och distributionstjänster för envagnstransporter, dvs. de tjänster som för närvarande är oekonomiska kommer att omarbetas, skäras ned eller elimineras. Tyskland uppger att åtgärden redan har börjat genomföras och att de första effekterna förväntas slå igenom omedelbart.

b) Energibesparingar genom användning av lok med dubbla framdrivningssystem i stället för mindre bränsleeffektiva dieseldrivna alternativ. Enligt Tyskland förväntas denna åtgärd få positiva effekter från och med 2026.

4.1.4.1.1.3.3 Omstruktureringsplanens åtgärd 3: kvalitetsförbättring av envagnstransportsegmentet och åtgärder för justering av grundpriset

(194) Tyskland anger att dessa förbättringar av produktionsmodellen kommer att leda till tjänstekvalitetsförbättringar för kunden (t.ex. ökad robusthet/resiliens). I enlighet med dessa kvalitetsförbättringar förklarar Tyskland att DB Cargo förhandlar om prisjusteringar i syfte att i) bättre täcka den nuvarande ökningen av transportkostnaderna och ii) bättre fånga upp kundernas villighet att betala för envagnstransporttjänster. Tyskland uppger att respektive prisjusteringar kommer att vara faktiska ökningar av grundpriset utöver ersättningarna för faktorkostnaderna och att de kommer att träda i kraft redan under 2024.

4.1.4.1.1.3.4 Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för envagnstransportsegmentet på DB Cargos EBIT-prognoser

*Tabell 11*

**Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för envagnstransportsegmentet på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Envagnstransporter | Nätverksoptimering genom översyn av utformningen | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Övergripande produktionsoptimeringsåtgärder med effekter på envagnstransporter | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kvalitetsförbättring och justering av grundpriset | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 30.*

4.1.4.1.1.4. Omstruktureringsplanens åtgärder inom systemtågsegmentet

(195) Tyskland förklarar att systemtågtransporter kännetecknas av man direkt förbinder volymer från rangerbangård/lastpunkt till rangerbangård/lossningspunkt utan att tågets sammansättning ändras. Den viktigaste drivkraften för systemtåg är därför ett tillräckligt kapacitetsutnyttjande vid långdistanstransporter. Inom systemtågsegmentet anger Tyskland att DB Cargo är inriktat på en bred nättäckning med olika transportformer, inklusive mer komplexa logistiklösningar. De viktigaste åtgärderna i omstruktureringsplanen för systemtågsegmentet beskrivs nedan och är inriktade på övergången till att fungera som en smart logistikleverantör.

4.1.4.1.1.4.1 Omstruktureringsplanens åtgärd 4: Logistiklösningar och portföljoptimering för systemtågsegmentet

(196) Tyskland hävdar att DB Cargos omstruktureringsplan kommer att inriktas på smarta logistiklösningar med avseende på systemtågtransporter (t.ex. skräddarsydda lösningar eller komplex/gränsöverskridande trafik), och kommer att inbegripa en strukturerad portföljöversyn med fokus på två centrala delar:

a) Förändringar i produktionskoncepten för att öka både effektiviteten och kvaliteten där DB Cargo kan erbjuda ett unikt säljargument.

b) Prisdifferentiering med anpassade priser för kunder med högre betalningsvilja och starkt beroende av järnvägstjänster. I detta sammanhang kan utvalda rutter och kunder med enklare behov (t.ex. punkt-till-punkt-trafik) läggas ned i syfte att använda de frigjorda resurserna till mer komplexa/smarta logistiklösningar (potentiellt tillsammans med partner), vilket leder till en verksamhet med högre marginaler. Tyskland hävdar att DB Cargo i allmänhet enbart kommer att fortsätta bedriva trafik som har ett positivt förväntat ekonomiskt utvecklingsperspektiv. Tyskland anger vidare att portföljoptimeringen kommer att genomföras omedelbart med verkan från och med 2024.

4.1.4.1.1.4.2 Omstruktureringsplanens åtgärd 5: Ökning av systemtågsegmentets produktionsstabilitet

(197) Tyskland förklarar att DB Cargos systemtåg för närvarande produceras i ett integrerat produktionssystem med andra systemtåg, kombinerade transporter och envagnstrafik. Tyskland uppger vidare att de potentiella synergieffekterna från en integrerad produktion vid DB Cargo ofta inte förverkligas (t.ex. på grund av oförutsägbara incidenter såsom byggnadsarbeten för infrastruktur med kort varsel, tekniska problem, resurstillgång) och därmed leder till högre faktiska produktionskostnader.

(198) Tyskland förklarar att denna åtgärd i omstruktureringsplanen föreskriver att den framtida driften av systemtåg ska ”inkapslas” med en särskild resurstilldelning (liksom motsvarande åtgärd när det gäller envagnstransporterna) för att minimera beroendet och öka produktionskvaliteten. På samma sätt anger Tyskland att ett tydligt och konsekvent ägarskap för branscher, kunder och produkter kommer att fastställas som en del av den föreliggande åtgärden i omstruktureringsplanen.

(199) Tyskland förklarar vidare att en ökad stabilitet ([79]) i produktionen kommer att påskyndas ytterligare genom genomförandet av nya kollektivavtal för att öka flexibiliteten i skiftmodellerna. I 2023 års förhandlingsrunda för kollektivavtal erhöll DB AG och DB Cargo betydande understöd från fackföreningen EVG till stöd för omvandlingen av DB Cargo, eftersom denna fackförening införde en möjlighet att utvidga lokförarnas skiftmodeller, vilket därmed ökar flexibiliteten för DB Cargo (i dessa modeller är lokförarnas arbete (frivilligt) schemalagt i flerdagsarbetscykler med flera viloperioder utanför hemmet (med ekonomiska incitament) och längre viloperioder i hemmet). Tyskland uppger att detta leder till ökad produktivitet på grund av minskade personalförändringar och möjligheten att placera ut lokförare oberoende av var de ursprungligen befinner sig. Tyskland räknar med att förbättringen av DB Cargos ändrade produktionssystem ska inledas senast 2025.

4.1.4.1.1.4.3 Omstruktureringsplanens åtgärd 6: Kvalitetsförbättringar för systemtågsegmentet och därmed förknippade justeringar av grundpriset

(200) Tyskland hävdar att kvalitetsförbättringar av tjänsterna för DB Cargo-kunderna (t.ex. ökad stabilitet) motiverar prisjusteringar som förhandlas fram i syfte att i) bättre täcka de nuvarande ökningarna av transportkostnaderna och ii) bättre fånga upp kundernas villighet att betala för mer kvalitativa systemtågtjänster. Tyskland förklarar att respektive prisjusteringar för DB Cargo kommer att vara faktiska prisökningar utöver ersättningarna för faktorkostnaderna och att de kommer att träda i kraft redan 2024.

4.1.4.1.1.4.4 Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för systemtågsegmentet på DB Cargos EBIT-prognoser

*Tabell 12*

**Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för systemtågsegmentet på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
| Systemtåg | Logistiklösningar och portföljoptimering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Ökning av produktionens stabilitet (inkl. nya kollektivavtal) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kvalitetsförbättring och justering av grundpriset | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 31.*

([79]) Tyskland förklarar att DB Cargos plan är att resultaten av och prognoserna för produktionsmodellen mer konsekvent ska vara korrekta, även om en eller flera av insatsvariablerna eller antagandena skulle behöva ändras på grund av oförutsedda omständigheter.

4.1.4.1.1.5 Omstruktureringsplanens åtgärder inom segmentet för kombinerade transporter

(201) Tyskland förklarar att en kombinerad transport kännetecknas av multimodala transporter, med lastbilar på första och sista kilometern till terminaler eller hamnar, med användning av järnväg på långdistanssegmenten däremellan. Ett segment delas in i tre delsegment: i) kombinerad sjötransport omfattar transport av containrar mellan hamnar och respektive inland, ii) kombinerad kontinental transport omfattar transport av bulkcontainrar, påhängsvagnar och växelflak från terminal till terminal, och iii) fraktförsäljning, som omfattar rena dragtjänster för tredjepartsföretag inom järnvägstransport eller tredjepartsspeditörer.

(202) I de två första segmenten anger Tyskland att aktörerna antingen täcker en enskild del i värdekedjan (dragtjänster, terminalverksamhet, operatör) eller erbjuder alla tjänster längs hela värdekedjan som en integrerad operatör. Tyskland förklarar vidare att DB Cargo agerar både som operatör inom sjöfartssegmentet med sitt dotterbolag TFG och som leverantör av dragtjänster (dvs. DB Cargo självt). I det kontinentala segmentet uppger Tyskland att DB Cargo återigen tillhandahåller dragtjänster och dessutom äger aktier (men har ingen majoritetskontroll) i företaget Kombiverkehr GmbH & Co. KG. När det gäller fraktförsäljning uppger Tyskland att DB Cargo erbjuder enbart dragtjänster.

(203) I följande avsnitt beskrivs de viktigaste åtgärderna i omstruktureringsplanen för vart och ett av dessa tre enskilda delsegment.

4.1.4.1.1.5.1 Omstruktureringsplanens åtgärd 7: Produktionsändring i delsegmentet för kombinerad sjötransport

(204) Tyskland förklarar att kombinerade transporttåg för närvarande produceras i ett integrerat produktionssystem med envagnstransport- och systemtågverksamhet. Synergierna från den integrerade produktionen är mindre än den komplexitet som följer därav, vilket leder till avbrottsrelaterade kvalitetsproblem och ett ökat resursbehov jämfört med hos de direkta konkurrenterna (t.ex. har försvarsrelaterad frakt eller kolfrakt inom envagnstransport- eller systemtågverksamheten högre prioritet än intermodal frakt, vilket orsakar förseningar för de kombinerade sjötransporterna). Tyskland anger vidare att omstruktureringsplanen därför inbegriper två åtgärder som DB Cargo kommer att genomföra:

a) Särskilda resurser (tågförare, lok och godsvagnar) kommer att anvisas till sjötransportsegmentet för att förbättra produktionskvaliteten och göra det möjligt att producera tåg som tidigare har ställts in på grund av att produktionen inte är tillgänglig.

b) Den 2 oktober 2024 nådde förlikningskommittén en överenskommelse om att ändra företagets befintliga arbetsföreskrifter när det gäller kombinerade sjötransporter. Till följd av detta kommer samma produktivitetsökning att uppnås som i ett alternativt omvandlingsalternativ som bygger på ett minskat tillhandahållande av dragtjänster från DB Cargos sida och en överföring av tillhandahållandet av dragtjänster till dragtjänstdotterbolag med större flexibilitet i sina arbetsavtal, vilket kommer att leda till högre produktivitet för lokförarna (t.ex. övernattning på utstationeringsorten, särskild restidsersättning). Tyskland förklarar vidare att eftersom denna överenskommelse nåddes i oktober 2024 kommer DB Cargo nu att kunna minska antalet egna lokförare, de produktionsrelaterade indirekta kostnaderna och kontrolltornets personal på grund av de nya arbetsföreskrifter som kommer att möjliggöra en ökad produktivitet. Därför kommer DB Cargo inte att behöva överföra verksamheten till dragtjänstdotterbolag.

4.1.4.1.1.5.2 Omstruktureringsplanens åtgärd 8: Ändrad utformning av nätverket för delsegmentet kombinerad sjötransport

(205) Tyskland förklarar att sjöfartsoperatören TFG i DB Cargos nuvarande nätmodell använder växlingskoncept för att fördela trafiken mellan de tyska kusthamnarna och inlandet, medan konkurrenterna använder terminaler för kombinerade transporter. Tyskland hävdar att dirigeringen för TFG inom ramen för omstruktureringsplanen med tiden kommer att överföras till terminaler för kombinerade transporter i stället för att utföras på rangerbangårdar för att möjliggöra ett ökat tågutnyttjande, ökad kapacitet på tågen och mer kostnadseffektiv överföring av containrar. Tyskland anger vidare att DB Cargo planerar att införa den nya produktionsmodellen senast 2026 på grund av den nödvändiga tillgången till navterminalerna och överföringen av tidtabellerna.

4.1.4.1.1.5.3 Omstruktureringsplanens åtgärd 9: ändrad utformning av nätverket för delsegmentet terminalintegrering

(206) Tyskland förklarar att containerterminalen är en viktig del av värdekedjan inom kombinerade transporter och att operatörer som integrerar terminalverksamhet i kedjan av dragtjänster kan uppnå lönsamhet. Tyskland anger vidare att DB Cargos omstruktureringsplan omfattar en utökning av dess terminalverksamhet genom ett bättre samarbete med terminalleverantören DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) för att DB Cargo ska kunna erbjuda ett mer integrerat produktsortiment (t.ex. inklusive containermagasinering), optimera sin produktion (t.ex. bättre anpassning av tåg- och terminallägen) och skapa synergieffekter på platser där företaget redan driver depåer och DUSS har sina terminaler bredvid DB Cargos anläggningar.

4.1.4.1.1.5.4 Omstruktureringsplanens åtgärd 10: portföljoptimering av delsegmentet kombinerad sjötransport

(207) Tyskland anger att DB Cargos omstruktureringsplan föreskriver att portföljen med sjötrafiklinjer kommer att optimeras, särskilt när det gäller linjer med låg efterfrågan och låg lönsamhet, och att effekten av denna åtgärd bör visa sig under 2024.

4.1.4.1.1.5.5 Omstruktureringsplanens åtgärd 11: utvärdering av partnerskapsalternativ i delsegmentet för kombinerad sjötransport

(208) Tyskland uppger att linjefraktrederierna och terminaloperatörerna inom sjöfartsmarknadssegmentet använder vertikala integrationsstrategier för att öka kundlojaliteten, trygga transportkapaciteten och internalisera marginalerna. Tyskland hävdar vidare att en sådan strategisk utveckling från konkurrenternas sida innebär, när det gäller DB Cargos sjöfartsoperatör TFG, en risk för volymförluster om deras nyckelkunder, dvs. befraktare av fraktlinjer, omlokaliserar sin volym till konkurrenter som de har kontakt med inom ramen för t.ex. den ovannämnda vertikala integreringen. Samtidigt anser Tyskland att en investering av en partner skulle göra det möjligt för TFG att säkra volymerna och få direkt tillgång till kunderna. Tyskland förklarar vidare att man inom ramen för DB Cargos omstruktureringsplan håller på att utvärdera partnerskapsalternativen i detta avseende.

4.1.4.1.1.5.6 Omstruktureringsplanens åtgärd 12: omdimensionering av Kombiverkehr i delsegmentet kombinerade inlandstransporter

(209) Tyskland uppger att DB Cargo äger aktier (men inte har majoritetskontroll) i Kombiverkehr GmbH & Co. KG (KVG), en av de två ledande europeiska operatörerna (50 % av aktierna ägs av DB Cargo och resterande 50 % av över 200 speditörer). Tyskland anser att det är nödvändigt att ändra den nuvarande affärsmodellen, där DB Cargo endast tillhandahåller rena dragtjänster, för att uppnå en långsiktig konkurrenskraft. Tyskland förklarar vidare att gemensamma diskussioner rörande en ny partnerskapsbaserad affärsmodell för att uppnå lönsamhet inleddes i augusti 2023 men inte ledde till något lyckat resultat.

(210) I detta sammanhang förklarar Tyskland vidare att det senast i januari 2025 kommer att ske en utfasning av förbindelser som inte genererar de marginaler som krävs. Sedan tredje kvartalet 2024 har KVG börjat överföra stora delar av sitt tågprogram till tredjepartsleverantörer av dragtjänster, så att speditörer som efterfrågar kombinerade transporttjänster fortsatt kommer att ha tillgång till huvuddelen av KVG:s linjenät i framtiden. Alla DB Cargos tjänster med KVG som inte är ekonomiskt lönsamma för DB Cargo har under tiden fasats ut för att förhindra ytterligare förluster.

4.1.4.1.1.5.7 Omstruktureringsplanens åtgärd 13: produktionsändring i delsegmentet kombinerade inlandstransporter

(211) Tyskland förklarar att kombinerade transporttåg för närvarande produceras utifrån ett integrerat produktionssystem med envagns- och systemtågtrafik, men att synergieffekterna från en integrerad produktion är mindre än den komplexitet som detta leder till, vilket i sin tur leder till avbrottsrelaterade kvalitetsproblem och ett ökat resursbehov jämfört med DB Cargos direkta konkurrenter. Tyskland hävdar därför att två åtgärder kommer att genomföras inom ramen för omstruktureringsplanen:

a) Särskilda resurser kommer att anslås till segmentet för kombinerade inlandstransporter för att förbättra produktionskvaliteten och möjliggöra tågproduktion som tidigare har ställts in på grund av bristande produktionstillgång.

b) Vid den intresseförlikning som slutfördes den 2 oktober 2024 nådde parterna en överenskommelse om att ändra företagets befintliga arbetsföreskrifter när det gäller kombinerade inlandstransporter. Till följd av detta uppnås samma produktivitetsökning nu som i alternativet med att lägga ut dragtjänsterna på underleverantörer med större flexibilitet i deras arbetsmarknadsavtal och därmed högre produktivitet hos lokförarna (t.ex. övernattning på utstationeringsplatsen, särskild restidsersättning), vilket ursprungligen eftersträvades. Tyskland uppger vidare att på grund av att man nådde denna överenskommelse i oktober 2024 kommer DB Cargo nu att kunna minska antalet lokförare samt minska de produktionsrelaterade indirekta kostnaderna och kontrolltornets personal på grund av de nya arbetsföreskrifterna, som från och med 2025 kommer att möjliggöra en ökad produktivitet. Därför kommer DB Cargo inte att behöva överföra verksamheten till dragtjänstdotterbolag.

4.1.4.1.1.5.8 Omstruktureringsplanens åtgärd 14: portföljoptimering av delsegmentet fraktförsäljning

(212) Tyskland förklarar att portföljoptimeringen redan har inletts som en del av DB Cargos omstruktureringsplan för 2023 för de verksamheter som för närvarande inte ger den marginal som krävs och som inte tillhandahåller ett ekonomiskt bärkraftigt perspektiv. Lågmarginaltrafik som inte kan uppfylla den föreskrivna ambitionsnivån för rörelsemarginalen och/eller för vilken kunderna inte godtar de nödvändiga prisjusteringarna kommer att tas bort från portföljen. Tyskland förklarar vidare att kundernas reaktioner på prisjusteringarna för närvarande uppskattas på grundval av DB Cargos försäljningsteams erfarenheter och att anpassningarna planeras i enlighet med detta. Tyskland förväntar sig att volymen kommer att minska med omkring […] % under 2024 och med omkring […] % under 2025 jämfört med 2023 års volymer, och att minskningsgraden kommer att justeras om fler DB Cargo-kunder inte accepterar prisjusteringarna.

4.1.4.1.1.5.9 Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för segmentet för kombinerade transporter på DB Cargos EBIT-prognoser

*Tabell 13*

**Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för segmentet för kombinerade transporter på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
| Kombinerad sjötransport | Produktionsmodell/Terminalnavet i Maschen | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Inkapslad produktion och ändrad utformning av nätverket | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskade allmänna administrationskostnader i alla företag som tillhandahåller kombinerade sjöfartstransporter (DB Cargo AG, TFG, DBIS) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Portföljoptimering och prisökning | […] | […] | […] | […] | […] |

| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kombinerade inlandstransporter och fraktförsäljning | Inkapslad produktion | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av allmänna administrationskostnader för kombinerade inlandstransporter | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Omdimensionering av Kombiverkehrs nätverk (portföljoptimering) och prisökning | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 33.*

4.1.4.1.1.6 Omstruktureringsplanens åtgärder avseende DB Cargos europeiska dotterbolag

(213) Tyskland förklarar att DB Cargo har utländska dotterbolag i 13 länder: Nederländerna, Frankrike, Danmark, Italien, Schweiz, Belgien, Förenade kungariket, Spanien, Polen samt fyra företag i den europeiska östra korridoren: Tjeckien, Bulgarien, Rumänien och Ungern. Dotterbolagen fungerar till stor del som produktionskostnadscentrum som erbjuder järnvägstjänster som en utökning av järnvägsverksamheten i hela Europa. Tyskland hävdar att syftet med DB Cargos europeiska nätverk är att erbjuda heltäckande gränsöverskridande logistiklösningar över hela kontinenten med ursprung och destinationer i och utanför Tyskland, och med Tyskland som transitland eller avsändar-/mottagarland.

(214) Tyskland förklarar att DB Cargos europeiska dotterbolag står för ungefär en tredjedel av företagets totala antal anställda. De har följaktligen stor betydelse för företagets ekonomiska resultat. Tyskland hävdar vidare att dessa dotterbolag är en viktig del av DB Cargos omstruktureringsplan och att de har undersökts för att finna möjligheter till kostnadsbesparingar. Tyskland hävdar därför att tre övergripande kostnadsoptimeringsåtgärder kommer att genomföras.

4.1.4.1.1.6.1 Omstruktureringsplanens åtgärd 15: portföljoptimering i de europeiska dotterbolagen

(215) För det första kommer en portföljoptimering att genomföras genom en lönsamhetsöversyn av transportverksamheten och en därpå följande definition av effektivitetsåtgärder i de tre segmenten för envagnstransporter, systemtågtransporter och kombinerade transporter. Tyskland förklarar att olönsamma transporter kommer att optimeras genom en kombination av prisjusteringar, frekvenssänkningar och sammanslagningar av ursprungs- och destinationsorter, eller så kommer DB Cargo att lägga ned dem. Tyskland förklarar vidare att denna åtgärd stämmer väl överens med strategierna för alla tre segmenten.

4.1.4.1.1.6.2 Omstruktureringsplanens åtgärd 16: kostnadsminskningar för de europeiska dotterbolagen

(216) För det andra kommer det att ske kostnadsminskningar genom att slå samman depåer, t.ex. mellan Tyskland och Nederländerna eller Tyskland och Schweiz, eller genom att minska kontorsutrymmet som en del av DB Cargos omstruktureringsplan. Tyskland hävdar vidare att DB Cargos indirekta produktions- och administrationskostnader kommer att minskas, till exempel genom att kundserviceuppgifterna centraliseras till kontrolltornet eller genom att de externa anställningarna minskas.

4.1.4.1.1.6.3 Omstruktureringsplanens åtgärd 17: de europeiska dotterbolagens operativa effektivitet

(217) För det tredje kommer åtgärder för att öka driftseffektiviteten att genomföras som en del av DB Cargos omstruktureringsplan genom en optimering av det gränsöverskridande förarutnyttjandet (t.ex. mellan Tyskland och Nederländerna eller Tyskland, Schweiz och Italien), en ökning av tillgångsproduktiviteten samt införandet av en standardiserad it-infrastruktur hos DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4 Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för de europeiska dotterbolagen på DB Cargos EBIT-prognoser

*Tabell 14*

**Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för de europeiska dotterbolagen på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
| Europeiska dotterbolag | Portföljoptimering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kostnadsminskning | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Operativ effektivitet | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 34.*

4.1.4.1.1.7 Omstruktureringsplanens åtgärder avseende DB Cargos administration

(218) Tyskland förklarar att förvaltningsavdelningen i DB Cargos sektorsövergripande funktion tillhandahåller viktiga tjänster för DB Cargo. Tyskland hävdar att omstruktureringsplanen kommer att åtgärda och undanröja ineffektivitet till följd av överflödiga processer, överkapacitet och tjänster med begränsat mervärde.

(219) Tyskland förklarar att minskningen av komplexiteten i de olika verksamhetsenheterna inom DB Cargo förväntas minska den administrativa kapacitet som krävs, och att åtgärderna från och med 2024 bör leda till en minskning med mer än 80 heltidsekvivalenter jämfört med antalet anställda i juli 2023 (ca 17 % av de berörda avdelningarna).

(220) Tyskland förklarar att följande kostnadsställen hos DB Cargo har analyserats ingående: it-avdelningen, byggnadskostnader (hyra), VD-avdelningen, finansavdelningen, erbjudandehanteringsavdelningen, de inhemska dotterbolagens administrativa kostnader och andra administrativa kostnader samt förvaltningsstrukturer.

4.1.4.1.1.7.1 Åtgärd 18 i omstruktureringsplanen: administrationens it-standardisering

(221) Tyskland hävdar att de höga driftskostnaderna beror på höga befintliga kostnader när det gäller DB Cargos it-landskap och it-inköp. Tyskland förklarar att driftskostnaderna kommer att minskas som en del av DB Cargos omstruktureringsplan, genom en optimering av servicenivåavtalen, molnlösningar och modernisering av befintliga tillämpningar samt genom en nedstängning av föråldrade tillämpningar. Dessutom anger Tyskland att it-projekt-portföljen kommer att minskas avsevärt, och att nedskärningar kommer att göras i personalstyrkan från en extern tjänsteleverantör.

4.1.4.1.1.7.2 Åtgärd 19 i omstruktureringsplanen: minskning av administrationens kontorsutrymmen

(222) Tyskland förklarar att DB Cargo för närvarande hyr många fastigheter i Tyskland (cirka 760). På grund av det ökade distansarbetet hävdar Tyskland att DB Cargo under 2024 kommer att säga upp hyresavtalen och därmed spara omkring 25 % av hyreskostnaderna vid sina huvudsakliga anläggningar (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin och Leipzig). Från och med 2025 uppger Tyskland att DB Cargo också kommer att minska kontorsutrymmet på alla andra platser i Tyskland efter minskningen av den produktionsrelaterade personalen i DB Cargos samtliga förvaltningsregioner.

4.1.4.1.1.7.3 Åtgärd 20 i omstruktureringsplanen: minskning av administrationens marknadsföringsverksamhet och strategiska verksamhet med DB AG

(223) Tyskland förklarar att dubbelarbetet kommer att elimineras inom ramen för DB Cargos strategi- och policy-/regleringsområden, vilket kommer att leda till minskade resursbehov. Dessutom hävdar Tyskland att DB Cargos relativt höga marknadsföringsbudget kommer att justeras nedåt, eftersom DB Cargos behov av marknadsföring kommer att minska när man genomför färre marknadsföringskampanjer och projekt.

4.1.4.1.1.7.4 Åtgärd 21 i omstruktureringsplanen: digitalisering och automatisering av administrationens manuella finansprocesser

(224) Tyskland förklarar att DB Cargos finansavdelning består av de viktigaste organisatoriska enheterna: Redovisning & fakturering, Enhetstillsyn och Produkttillsyn & styrningslogik. Tyskland förklarar att det för närvarande stora antalet manuella administrativa processer inom alla områden kommer att digitaliseras eller automatiseras, särskilt när det gäller fakturerings- och rapporteringsprocesserna, vilket avsevärt kommer att minska de indirekta administrativa kostnaderna.

4.1.4.1.1.7.5 Åtgärd 22 i omstruktureringsplanen: korrekt anpassning av storleken på administrationens erbjudandehanterings- och tjänsteutformningsavdelningar

(225) Tyskland förklarar att de överlappande uppgifterna och ansvarsområdena hos DB Cargos erbjudandehanterings- och serviceavdelningar har lett till en utveckling av överdimensionerade strukturer med stor optimeringspotential. Som en del av DB Cargos omstruktureringsplan kommer personalantalet på dessa områden att reduceras.

4.1.4.1.1.7.6 Åtgärd 23 i omstruktureringsplanen: harmonisering av administrationens struktur och de dotterbolag som sköter den inhemska försäljningen

(226) Tyskland förklarar att åtskiljandet av uppgifterna och ansvarsområdena för DB Cargos interna försäljningsavdelningar och de dotterbolag som sköter den inhemska försäljningen är oklar. Tyskland hävdar att DB Cargo planerar att spara in på de indirekta administrativa kostnaderna genom en sammanslagning av överlappande funktioner.

4.1.4.1.1.7.7 Åtgärd 24 i omstruktureringsplanen: korrekt anpassning av storleken på administrationens ledningsstruktur

(227) Tyskland hävdar att antalet chefer på grund av den historiska utvecklingen av parallella strukturer inom DB Cargo är högre än genomsnittet, vilket leder till ineffektivitet och höga personalkostnader, såsom överlappande uppgifter mellan de enskilda avdelningarna inom DB Cargo och de inhemska och utländska dotterbolagen. Tyskland hävdar vidare att den organisatoriska komplexiteten också ökar administrations- och ledningsarbetet. Tyskland uppger att det i omstruktureringsplanen föreskrivs en minskning av de verkställande befattningarna i de administrativa avdelningarna, t.ex. genom att slå samman grupper eller lägga ut verksamhet på entreprenad.

4.1.4.1.1.7.8 Åtgärd 25 i omstruktureringsplanen: administrationens övriga kostnadsminskningar

(228) Tyskland förklarar att andra administrativa kostnader som ska minskas inom ramen för kostnadsbesparingarna i omstruktureringsplanen inbegriper ersättningar till anställda och ett alltför stort cateringutbud (med tanke på den ökade användningen av distansarbete).

4.1.4.1.1.7.9 Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för DB Cargos administration på DB Cargos EBIT-prognoser

*Tabell 15*

**Effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder för DB Cargos administration på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
| Allmänna administrationskostnader | Granskning av it-landskapet i riktning mot mer standardisering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av kontorsutrymmen med jämförelsevis höga tilläggskostnader | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Nedtrappning av marknadsföringen och den strategiska verksamheten med DB AG | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Digitalisering och automatisering av manuella finansprocesser | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Korrekt anpassning av storleken på erbjudandehanterings- och tjänsteutformningsavdelningarna | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Harmonisering av DB Cargos strukturer och strukturerna hos de dotterbolag som sköter den inhemska försäljningen | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Korrekt anpassning av storleken på ledningsstrukturerna | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av övriga administrativa kostnader | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 36.*

4.1.4.1.1.8 Omstruktureringsplanens åtgärder för DB Cargos indirekta kostnader för produktionen och kontrolltornet

(229) Tyskland förklarar att DB Cargos omstruktureringsplan när det gäller de indirekta kostnaderna för produktionen och kontrolltornet kommer att inriktas på att minska komplexiteten i planeringen, resurstillgången och styrningen, särskilt genom att minska tjänstekatalogen och förenkla processerna för att minska de resurser som krävs för att utföra respektive uppgifter.

(230) I detta sammanhang hävdar Tyskland att åtgärderna för att förenkla produktionsmodellerna inom varje DB Cargo-segment, t.ex. övergången från en integrerad produktion till särskilda segmentspecifika produktionssystem, kommer att leda till förenklade processer för de produktionsrelaterade indirekta kostnaderna och för kontrolltornet. Som ett direkt resultat av det mer robusta nätverket förklarar Tyskland att det krävs mindre kapacitet hos DB Cargo för t.ex. planering och schemaläggning av tåg och för styrning av produktionsanläggningarna. Tyskland hävdar vidare att liknande effekter kommer att uppnås genom betydligt lägre behov av gränssnitt och anpassningar mellan planeringen/fordonsstyrningen i de olika DB Cargo-segmenten.

(231) Tyskland förklarar att införandet av processförenklingar enligt DB Cargos planer kommer att leda till betydande minskningar av den personal som krävs för planering och leverans, för underhåll, i kontrolltornet och för inkapslingen av kombinerade transporter. När det gäller planering och leverans hävdar Tyskland att den huvudsakliga DB Cargo-strategin är att slå samman funktioner för att öka synergierna, öka automatiseringen och minska de icke-väsentliga processtegen, vilket bör leda till en minskning av den personal som krävs med mer än 50 heltidsekvivalenter jämfört med juli 2023. Följande åtgärder för detta ändamål ingår i omstruktureringsplanen.

4.1.4.1.1.8.1 Åtgärd 26 i omstruktureringsplanen: integrering av tillgångsstyrning och personalplanering inom produktionen och kontrolltornet

(232) Tyskland förklarar att integreringen av DB Cargos tillgångsförvaltningsfunktioner (tidsplaneringen för rangerbangårdar (ZBA)) och personalplaneringen leder till en enhetlig tillsyn genom planeringspersonalen. Planeringspersonalens roll är begränsad till att definiera den omedelbara tidsramen (från torsdag till söndagen i följande vecka). Tyskland förklarar vidare att de eventuella ändringar av skiften som görs efter det att planeringen har inletts hanteras genom rangerbangårdarnas tidsplanering, vilken tar hänsyn till följderna av schemaläggningen i efterföljande led för följande vecka (t.ex. vilointervallen för de anställda). Tyskland anser att denna ömsesidiga hänsyn i planerings- och genomförandeaspekterna leder till ett minskat behov av DB Cargos personalutstationerare, vilket gör det möjligt att minska DB Cargos personalantal.

4.1.4.1.1.8.2 Åtgärd 27 i omstruktureringsplanen: detaljerad planeringsminskning för produktionen och kontrolltornet

(233) Tyskland förklarar att det genom att rationalisera DB Cargo-planeringsförfaranden blir möjligt att uppnå en anmärkningsvärd minskning av de viktiga uppgifterna, vilket leder till en minskning av den personalstyrka som krävs för tillgångsplanering. Tyskland hävdar särskilt att man i den kommande tidsplaneringen för DB Cargos rangerbangårdar (ZBA) och växlingsstationer (Kbf) endast kommer att inrikta sig på att genomföra årliga preliminära planeringar. Denna planering kommer att begränsas till att uppfylla minimikraven och kommer inte att innebära några ändringar under årets gång. Dessutom kommer kollaborativ planering att utvecklas för DB Cargos markpersonal i form av växlare (AB) och vagninspektörer (TWB).

4.1.4.1.1.8.3 Åtgärd 28 i omstruktureringsplanen: Sammanslagning av fordonsstyrningsfunktionerna för produktionen och kontrolltornets personal

(234) Tyskland förklarar att för att minska antalet regionala tågklarerare och regionala nätförvaltare hos DB Cargo kommer DB Cargos områdestrafikledare i framtiden också att ta på sig de lokala tågklarerarnas arbetsuppgifter. Tyskland hävdar att tågklarering kommer att ske antingen i det centrala kontrollcentrumet eller direkt på plats, och att denna process kommer att genomföras i nära samarbete med de nätförvaltare som är stationerade i kontrolltornet.

4.1.4.1.1.8.4 Åtgärd 29 i omstruktureringsplanen: optimering av långdistansskiftplaneringen för produktionen och kontrolltornet

(235) Tyskland förklarar att DB Cargos långdistansskiftplanering genom införandet av IPS-systemet (integrerad planering och styrning) är redo för optimering och automatisering, vilket ger en betydande kapacitetseffektivitet. Tyskland förklarar vidare att i det planerade VT-läget (driftsdagar), kommer sammanslagningen av VT, KT (kalenderdagar) och den detaljerade skiftplaneringen att styras genom IPS-systemet, vilket leder till både konsolidering och automatisering. Tyskland hävdar att man genom denna enhetliga metod tar på sig ett förfarandemässigt och regionalt ansvar för DB Cargos samtliga transportvägstilldelningar. Tyskland hävdar att resultatet är unik, övergripande skiftinformation som omfattar både den operativa långdistans- och kortdistanspersonalen. Tyskland anser att dessa processförbättringar har potential att skapa betydande kapacitetsbesparingar för DB Cargo när det gäller planeringen.

4.1.4.1.1.8.5 Åtgärd 30 i omstruktureringsplanen: digitalisering av underhållet för produktionen och kontrolltornet

(236) Tyskland förklarar att digitala underhållslösningar kommer att genomföras för att minska den personal som krävs och spara in på kostnaderna för DB Cargo fram till 2027, t.ex. genom att avsevärt minska MöB:s (den lokala uppdragspersonalens) tillsyn över anläggningarna genom en sömlös integrering av Tillgångar & underhåll och genom att utnyttja digitala lösningar såsom BISON (bildbaserad upptäckt av skadlig kod) och WMS (verkstadsförvaltningssystem). Tyskland förklarar vidare att en sådan förändring innebär att varje kompletterande åtgärd inte uttryckligen behöver godkännas, eftersom anläggningarna proaktivt kommer att drivas under eget ansvar. I stället för att i hög grad förlita sig på sträng tillsyn kommer framtida kontrollåtgärder att inriktas på kostnadseffektiva strategier och resultatbaserad utvärdering. Tyskland anser att dessa åtgärder bör begränsa ett överdrivet underhåll av DB Cargos godsvagnar. Dessutom utlovar det kommande införandet av (virtuell) centralisering, underlättad genom kameradetektering, en mer effektiv hantering av perioder med hög arbetsbelastning. Tyskland drar därför slutsatsen att denna åtgärd i omstruktureringsplanen kan innebära att DB Cargos MöB ska kunna omfördela kapaciteten, vilket skulle leda till en effektivare driftsram.

4.1.4.1.1.8.6 Åtgärd 31 i omstruktureringsplanen: effektivitetsförbättringar för produktionen och kontrolltornet

(237) Tyskland förklarar att DB Cargos kontrolltorn är ett centralt nav för samordning av verksamheten med kunderna. Dess främsta roll är att övervaka transporter i hela Europa och att samarbeta med alla partner från början till slut. Det kombinerar kundens perspektiv med produktionsmöjligheterna för att optimera lösningar för kunderna, med fokus på effektivitet och DB Cargos resultat. Kontrolltornet hanterar över 650 000 tåg och över sju miljoner sändningar per år i hela Europa. Det inrättades 2022 och hade sitt ursprung i DB Cargos tidigare kundservice- och driftscentrum.

(238) Tyskland förklarar att DB Cargos omstruktureringsplan innehåller flera initiativ för att öka kontrolltornets effektivitet. Å ena sidan är dessa initiativ inriktade på utveckling och införande av ytterligare it-processer/applikationer som kommer att göra det möjligt att avsevärt minska det manuella arbetet. Å andra sidan är dessa initiativ inriktade på det fortsatta genomförandet av en integrerad prestationshantering och en ändrad utformning av kundgränssnittet – vilket inför standarder som kommer att ersätta det nuvarande stora antalet individuella lösningar samtidigt som hänsyn tas till respektive kundkrav. Tyskland anser att sådana initiativ kommer att leda till en minskning av DB Cargos personal med mer än 200 heltidsanställda jämfört med antalet heltidsanställda i juli 2023 (omkring 18 % av de berörda avdelningarna exklusive andelen för kombinerade transporter).

(239) Tyskland förklarar vidare att den nya strategin för varje DB Cargo-delsegment inom kombinerade transporter leder till ytterligare minskningar av de indirekta kostnaderna för produktionen och kontrolltornet. Tyskland anser att man totalt sett bör förvänta sig en minskning med c:a 130 heltidsekvivalenter när det gäller DB Cargos indirekta produktionskostnader, och c:a 155 heltidsekvivalenter när det gäller kontrolltornet (båda dessa siffror kompletterar de siffror som tidigare framhölls i föregående avsnitt). Omkring 50 % av personalminskningen hos DB Cargo kommer att ske på dotterbolagsnivå. På grundval av detta anser Tyskland att betydande kostnadsbesparingar kan uppnås genom att minska de indirekta kostnaderna och rationalisera processerna.

*Tabell 16*

**Effekterna av åtgärderna rörande indirekta kostnader för produktion och kontrolltorn i omstruktureringsplanen på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
| Åtgärder rörande indirekta kostnader för produktionen och kontrolltornet | | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Planering och klarering | | | | | |
| | Underhåll | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kontrolltorn | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Inkapsling av kombinerade transporter | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 38.*

4.1.4.1.1.9 Omstruktureringsplanens åtgärder som svar på ytterligare förverkligade risker

(240) Tyskland förklarar att ett antal risker som uppstod mellan 2023 och 2024 hanteras med mildrande motåtgärder som en del av en utökad omvandlings- och omstruktureringsplan. Vissa av de risker som förverkligades och som åtgärdas är en minskning av den federala budgeten för stödsystem för godstransporter på järnväg, lokförarnas varningsstrejker, en negativ volymutveckling, ökningar för personal- och faktorkostnader samt förseningar av förbättringen av genomförandet av omvandlingsåtgärderna.

4.1.4.1.1.9.1 Åtgärd 32 i omstruktureringsplanen: betydande minskning av antalet anställda till följd av negativa volymtrender

(241) Tyskland förklarar att det beslut som förlikningskommittén fattade den 2 oktober 2024 (skäl 186) gör det möjligt för DB Cargo att kompensera för de ökade personalkostnaderna till följd av de nya kollektivavtalen. Det avtalade antalet heltidsanställda återspeglar i) beslutet om och genomförandet av omvandlingsplanens omstruktureringsåtgärder och, utöver detta, ii) minskningen av transportvolymerna, samt iii) ett program för minskning av antalet anställda som kallas ”Together Strong” och som initierats av DB AG för att minska de administrativa befattningarna inom finans, it och personaladministration (detta program genomförs av DB Cargo utöver de åtgärder för minskning av antalet anställda som redan avspeglas i omvandlingsplanen).

4.1.4.1.1.9.2 Åtgärd 33 i omstruktureringsplanen: faktorkostnadsminskning till följd av negativa volymtrender

(242) Tyskland förklarar att DB Cargo kommer att genomföra flera motåtgärder med direkt inverkan på materialkostnaderna. Dessa omfattar i) anpassning av underhållsscheman samt nyttjandecykler till de minskade transportvolymerna, ii) nedläggning av alla forsknings- och utvecklingsprojekt för process- och tillgångsdigitalisering med avskrivningsperioder på mer än tre år och iii) påskyndande av portföljoptimeringen inom kombinerade inlandstransporter och systemtågtransporter.

4.1.4.1.1.9.3 Åtgärd 34 i omstruktureringsplanen: engångseffekter på nettoinkomsten under 2024 till följd av negativa volymtrender

(243) Tyskland förklarar att vissa positiva engångseffekter på rörelseintäkterna och nettointäkterna realiserades under 2024. Dessa omfattar i) försäljning av ej längre användbara containrar från den nedlagda DB Cargo-verksamheten i Ryssland, ii) minskning av konsulttjänster och andra tjänster och iii) skrotning av […] godsvagnar inom segmentet för intermodala transporter. Dessutom hade DB Cargo under 2024 en engångsminskning på 51 miljoner euro av de löpande priserna på drivenergi från DB Energie.

4.1.4.1.1.9.4 Åtgärd 35 i omstruktureringsplanen: produktivitetsökning för underhållet hos DB Cargo

(244) Tyskland förklarar att DB Cargo genomför ett program för produktivitetsökning som är inriktat på det interna lok- och vagnunderhållet. Programmet är en kostnadsminskningsplan som är inriktad på underhållsinfrastruktur samt material- och personaleffektivitet, och förväntas ge 25 miljoner euro i kostnadsminskningar fram till 2026 och 100 miljoner euro i kostnadsminskningar fram till 2030.

4.1.4.1.1.9.5 Åtgärd 36 i omstruktureringsplanen: minskning av DB-koncernens kostnader för interna tjänster och drivenergi

(245) Tyskland förklarar att på grund av en allmän minskning av energikostnaderna i Tyskland kan DB-koncernens energileverantör, DB Energie, sänka sina marknadspriser för drivenergi under perioden 2025–2030. Dessutom kommer priserna för DB AG:s interna leverantör av it-tjänster (DB Systel) att sänkas. Användningen av artificiell intelligens för att skapa digitala tjänster förväntas leda till en betydande produktivitetsökning.

4.1.4.1.1.9.6 Åtgärd 37 i omstruktureringsplanen: avskrivningar och investeringsminskningar

(246) DB Cargo granskade investeringsbudgetarna för åren fram till 2030 och minskade dem till ett minimum. De minskade investeringskostnaderna kommer att leda till en minskning av DB Cargos avskrivningskostnader. Antagandena om livslängden för lok och vagnar kommer att justeras med avseende på avskrivningar till fordonsflottans nuvarande livslängd.

4.1.4.1.1.9.7 Åtgärd 38 i omstruktureringsplanen: försäljning och återleasing av lok

(247) Tyskland förklarar att DB Cargo kommer att sälja och återleasa […] lok, vilket kommer att generera c:a […] euro i dolda reserver per lok.

4.1.4.1.1.9.8 Åtgärd 39 i omstruktureringsplanen: ändring från inköp till återleasing av lok

(248) Tyskland hävdar att DB Cargo i stället för att göra inköp av […] lok kommer att återleasa dem för att genast spara kontanter och göra affärsmodellen mer flexibel genom att sprida leasingkostnaderna för dessa lok över tid.

4.1.4.1.1.9.9 Åtgärd 40 i omstruktureringsplanen: förbättringar av rörelsekapitalet

(249) Tyskland förklarar att DB Cargo kommer att sälja […] euro i fordringar i slutet av 2024 för att öka den totala likviditeten och begränsa skulderna.

4.1.4.1.1.9.10 Åtgärd 41 i omstruktureringsplanen: prisökningar för envagnstransportsegmentet

(250) Tyskland förklarar att DB Cargo från och med 2026 kommer att utveckla ytterligare betalningsvillighet hos sina kunder inom envagnstransportsegmentet. Företaget kommer också att föra vidare effekterna av det minskade stöd till spårtillträde och växlingssystem som påverkar hela järnvägsfraktsektorn i Tyskland från och med 2027.

4.1.4.1.1.10 Omstruktureringsplanens åtgärders övergripande effekt på DB Cargos EBIT-prognoser

(251) Tabell 17 visar de förväntade ekonomiska effekterna av de nyckelåtgärder som anges i omvandlingsplanen på DB Cargos EBIT-prognoser för de angivna perioderna.

*Tabell 17*

**De övergripande effekterna av omstruktureringsplanens åtgärder på DB Cargos EBIT-prognoser**

| | | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
| Envagnstransporter | Nätverksoptimering genom översyn av utformningen | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Övergripande produktionsoptimeringsåtgärder med effekter på envagnstransporter | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kvalitetsförbättring och justering av grundpriset | […] | […] | […] | […] | […] |
| Systemtåg | Logistiklösningar och portföljoptimering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Ökning av produktionens stabilitet (inkl. nya kollektivavtal) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kvalitetsförbättring och justering av grundpriset | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kombinerad sjötransport | Produktionsmodell/Terminalnavet i Maschen | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Inkapslad produktion och ändrad utformning av nätverket | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av indirekta administrationskostnader i alla företag som erbjuder kombinerade sjöfartstransporter (DB Cargo AG, TFG, DBIS) | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Portföljoptimering och prisökning | […] | […] | […] | […] | […] |

| Segmenttyp | Omvandlingsåtgärd | *EBIT-effekter (i miljoner euro)* 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 ff |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kombinerad inlandstransport och fraktförsäljning | Inkapslad produktion | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av indirekta administrationskostnader för kombinerade inlandstransporter | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Omdimensionering av Kombiverkehrs nätverk (portföljoptimering) och prisökning | […] | […] | […] | […] | […] |
| Europeiska dotterbolag | Portföljoptimering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kostnadsminskning | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Operativ effektivitet | […] | […] | […] | […] | […] |
| Indirekta administrationskostnader | Översyn av it-landskapet i riktning mot mer standardisering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av kontorsutrymmen med jämförelsevis höga tilläggskostnader | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Nedtrappning av marknadsföringen och den strategiska verksamheten med DB AG | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Digitalisering och automatisering av manuella finansprocesser | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Korrekt anpassning av storleken på erbjudandehanterings- och tjänsteutformningsavdelningarna | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Harmonisering av DB Cargos strukturer och strukturerna hos de dotterbolag som sköter den inhemska försäljningen | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Korrekt anpassning av storleken på ledningsstrukturerna | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Minskning av övriga administrativa kostnader | […] | […] | […] | […] | […] |
| Indirekta produktionskostnader | Planering och klarering | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Underhåll | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Kontrolltorn | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Inkapsling av kombinerade transporter | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Totalt** | | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 38 och 39.*

(252) Följande tabell visar de förväntade ekonomiska effekterna av de ytterligare åtgärder under bedömning för DB Cargo som vidtogs på grund av de risker som uppstod under 2023 och 2024 (se skäl 240).

*Tabell 18*

**De övergripande effekterna av omstruktureringsplanens motåtgärder på EBIT-prognoserna i DB Cargos grundscenario**

| | EBIT-effekt av de motåtgärder som ingår i grundscenariot | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | EBIT för grundscenariot för 2023 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | **Δ Summa materialiserade risker** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | **Summa för motåtgärderna** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 1) | Motåtgärder för negativ volymtrend | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Lägre antal anställda än i det tidigare grundscenariot | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Motåtgärder – materialkostnader | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Ökning av underhållsproduktiviteten | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Ytterligare kostnadsoptimering av envagnstransportnätet med början 2029 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | — Minskning av koncernbidraget, priser för drivenergi och priser för it-tjänster | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2) | Minskning av avskrivningar genom minskade investeringar och beaktande av lokens och vagnarnas faktiska livslängd | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 3) | Särskild prisökning för envagnstransporter under 2026 och överföring av priseffekter eller minskade federala budgetar för stödsystem från och med 2027 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 4) | Ökning av andelen underentreprenader inom systemtågtransporterna inkl. försäljning av […] lok under 2025/2026 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 5) | Försäljning och återleasing av […] lok | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 6) | Ändring från inköp till återleasing av […] lok | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 7) | Förbättringar av rörelsekapitalet | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 44.*

4.1.4.2 Finansiering av omstruktureringsplanen

(253) Finansieringen av omstruktureringsplanen och därtill hörande kostnader består främst av finansiering som kommer från privata källor (eget bidrag) och endast delvis av finansiering från statligt stöd.

(254) Omstruktureringskostnaderna och deras ovannämnda finansieringskällor beskrivs i följande avsnitt.

4.1.4.2.1 Omstruktureringskostnader

(255) DB Cargos omstruktureringskostnader skulle uppgå till 4 187 miljoner euro, sammanfattade i Table , och skulle bestå av följande:

a) Rörelseförluster: Tyskland uppger att DB Cargos rörelseförluster mellan 2022 och 2024 på 858 miljoner euro under 2022, 584 miljoner euro under 2023 och vad som förväntas bli 472 miljoner euro under 2024 ([80]) utgör ungefär hälften av omstruktureringskostnaderna.

b) Övriga omstruktureringskostnader: under omstruktureringsperioden kommer DB Cargo också att ådra sig andra kostnader som har att göra med omstrukturerings- eller rörelsekostnader som inte kommer att täckas av de förväntade intäkterna under genomförandet av omstruktureringsplanen och som är nödvändiga för att planen ska kunna slutföras framgångsrikt, t.ex.

a) kostnader för rådgivare, arbetskrafts- och personalkostnader för DB Cargos dotterbolag samt kostnader för att överföra verksamheten till DB Cargos dotterbolag, samt

b) övriga kapitalkostnader i investeringsplanen trots den planerade minskningen av beloppet, rörelsekapital, refinansieringskostnader för lån som förfaller till betalning och rörelsekostnader.

4.1.4.2.2 Finansieringskällor för omstruktureringsåtgärderna

4.1.4.2.2.1 Omstruktureringsstöd

(256) Tyskland identifierar de belopp som tillhandahållits till DB Cargo inom ramen för resultatöverföringsavtalet för täckning av rörelseförlusterna för 2022, 2023 och 2024 som källor till stödfinansieringen av omstruktureringskostnaderna, dvs. 858 miljoner euro under 2022, 584 miljoner euro under 2023 och vad som förväntas bli 472 miljoner euro under 2024 ([81]), till en summa av 1 914 miljoner euro.

4.1.4.2.2.2 Eget bidrag från stödmottagaren

(257) Tyskland identifierar följande huvudsakliga källor till DB Cargos bidrag till omstruktureringskostnaderna och anger att av de finansiella instrument som används som källor till den koncerninterna finansieringen av omstruktureringskostnaderna förväntas samtliga emitteras på marknadsvillkor till DB Cargo AG, och samtliga kommer att tillhandahållas under omstruktureringsperioden så att de kan bidra till en effektiv finansiering av omstruktureringsplanen ([82]):

a) 842 miljoner euro i efterställda konvertibla lån tillgängliga från den 15 november 2024 till den 31 december 2026 ([83]), bestående av

a) Den 15 november 2024, efterställda konvertibla lån på sammanlagt 218 miljoner euro till och med den 31 december 2031.

b) Den 1 april 2025, efterställda konvertibla lån på totalt 110 miljoner euro fram till den 31 december 2031.

c) Under 2025, efterställda konvertibla lån på totalt 83 miljoner euro fram till den 31 december 2031.

d) Den 1 december 2026, efterställda konvertibla lån på totalt 315 miljoner euro fram till den 31 december 2031.

e) Under 2026, efterställda konvertibla lån på totalt 116 miljoner euro fram till den 31 december 2031.

([80]) Prognos till och med den 22 november 2024.

([81]) De förluster som förväntas överföras för 2024 (beräknade till och med den 22 november 2024) inbegriper, utan inverkan på EBITDA och EBT enligt prognoserna, en uppskjuten skatteskuld som uppskattas till 18 miljoner euro. Den förlust som DB Cargo överför till DB AG ökar således jämfört med vad som annars skulle ha överförts utan uppsägningen av resultatöverföringsavtalet.

([82]) Tabell 29: Lån, kreditlinefaciliteter, tillfälliga kreditlinor och mezzaninkapital (efterställda konvertibla lån) för DB Cargo AG under 2025–2029 enligt Tysklands uppdaterade version av omstruktureringsplanen för statligt stöd (”DB Cargo State Aid Restructuring Plan”), som lades fram den 31 oktober 2024.

([83]) Från § 2.1 i mezzaninlåneavtalet om en finansieringsram på [842] 000,00 euro.

Dessa lån får enbart användas för refinansiering av befintliga låneavtal mellan de avtalsslutande parterna ([84]).

Räntan för utbetalda trancher ska vara lika med ([85]) i) euroswapräntan för fem år (2,275 % från och med mitten av november 2024) ([86]), ii) plus den spread som fastställts enligt marknadsvillkoren för refinansiering av långivaren (i september 2024 var spreaden […] % per år för utnyttjanden i euro) och låntagarens fastställda kreditvärdighet (låntagaren får för närvarande kreditbetyget ”[…]” av långivaren). Kreditbetygen ses vanligtvis över och justeras årligen, och iii) plus en marginal på […] % per år för att återspegla att lånen är efterställda. Denna marginal beräknades genom att jämföra marknadsvärderingen av DB-koncernens efterställda obligation som förfaller till betalning 2029 med löptidsjämförelserna av DB-koncernens prioriterade likvida obligationer. Följaktligen uppgår den tillämpliga räntesatsen för närvarande till […] % på årsbasis.

Dessutom kan lånen endast användas av DB Cargo om det planerade genomförandet av omstruktureringsplanen följs vid tidpunkten för begäran. Detta innebär särskilt att DB Cargo ska uppnå följande finansiella nyckeltal ([87]):

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

Enligt dessa låneavtal har långivaren (DB AG) när som helst rätt att konvertera en eller flera utestående trancher eller belopp för utestående trancher till eget kapital genom tilldelningen av DB Cargos kapitalreserv, under förutsättning att DB Cargo har genererat ett positivt årligt överskott under minst två på varandra följande kalenderår, upp till två gånger det ackumulerade årliga överskottet sedan den 1 januari 2025, varifrån belopp som redan omvandlats till eget kapital måste dras av ([88]).

Slutligen har låntagaren inte rätt att tillhandahålla kredit eller andra finansiella tjänster till tredje part (med undantag för långivaren och Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

f) 325 miljoner euro i kreditlinefaciliteter som redan tillhandahållits och undertecknats av DB AG från och med den 1 augusti 2024 till och med den 31 december 2026 ([90]). Den tillämpliga räntesatsen för det individuella utnyttjandet beräknas på grundval av den interbanklåneränta (t.ex. Euribor 6 månader på 2,743 % från i mitten av november 2024, på årsbasis) ([91]) som gäller för den överenskomna ränteperioden vid tidpunkten för låneansökan (marknadsuppgifter från Reuters) plus en marginal som fastställs enligt marknadsvillkoren (som för närvarande uppgår till […] % per år för utnyttjanden i euro) för långivarens refinansiering och låntagarens fastställda kreditvärdighet. Låntagaren får för närvarande kreditbetyget ”[…]” av långivaren. Kreditbetygen ses vanligtvis över och justeras årligen. Följaktligen uppgår den tillämpliga räntesatsen t.ex. för en sexmånadersperiod för närvarande till […] % på årsbasis.

([84]) Från § 1.3 i mezzaninlåneavtalet om en finansieringsram på [842] 000,00 euro.
([85]) Från § 5.1 och 5.2 i mezzaninlåneavtalet om en finansieringsram på [842] 000,00.
([86]) Enligt beräkning från allmänt tillgängliga källor såsom www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Från § 2.3 i mezzaninlåneavtalet om en finansieringsram på [842] 000,00 euro.
([88]) Från avsnitt 7 a i mezzaninlåneavtalet om en finansieringsram på [842] 000,00 euro.
([89]) Från § 12 i mezzaninlåneavtalet om en finansieringsram på [842] 000,00 euro.
([90]) Från § 1.1 och 1.2 i ramavtalet om en kreditlina på 325 000 000,00 euro.
([91]) I sin offentligt tillgängliga form från källor som www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Enligt detta låneavtal har DB Cargo inte rätt att tillhandahålla krediter eller andra finansiella tjänster till tredje part (med undantag för långivaren och Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Dessutom åtar sig DB Cargo att inhämta förhandsgodkännande från DB AG:s kreditkommittéer för följande affärspolitiska beslut ([93]):

a) Under förutsättning att DB Cargo vid den aktuella tidpunkten har utnyttjat kreditlinan på högst 250 miljoner euro: i) investerings- och avyttringsprojekt, som inte ingår i den nuvarande affärsplaneringen på medellång sikt och som uppgår till mer än 10 miljoner euro per projekt, och ii) ingående av andra framtida åtaganden som inte ingår i den nuvarande affärsplaneringen på medellång sikt och som uppgår till mer än 10 miljoner euro per projekt.

b) Under förutsättning att DB Cargo vid den aktuella tidpunkten har utnyttjat kreditlinan på mer än 250 miljoner euro: i) Investerings- och avyttringsprojekt med en total volym på mer än 5 miljoner euro per projekt, och ii) ingående av andra framtida åtaganden som överstiger 5 miljoner euro per projekt.

c) När det gäller projekt för försäljning och återleasing åtar sig DB Cargo att låta långivaren kontrollera marknadsvillkoren.

Slutligen tillhandahålls kreditlinefaciliteten endast om DB Cargo åtar sig att garantera att följande finansiella nyckeltal uppfylls och att vid behov vidta korrigerande åtgärder för att förhindra att nyckeltalen överskrids. Om nyckeltalen överskrids har kreditgivaren rätt att säga upp kreditavtalet ([94]).

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

b) 434 miljoner euro i en tillfällig kreditlina som redan har tillhandahållits och undertecknats av DB AG och som var tillgänglig från den 1 augusti 2024 till och med den 31 mars 2025 ([95]) på marknadsmässiga villkor. Den tillämpliga räntesatsen beräknas på grundval av den interbankränta som gäller för den överenskomna ränteperioden (t.ex. Euribor 6 månader på 2,743 % från i mitten av november 2024, på årsbasis) ([96]) vid tidpunkten för låneansökan (på grundval av realtidsmarknadsuppgifter från Reuters) plus en marginal som fastställs enligt marknadsvillkoren (som för närvarande ligger på […] % per år för uttag i euro) för långivarens refinansiering och låntagarens fastställda kreditvärdighet ([97]). Låntagaren har för närvarande kreditbetyget ”[…]”. Kreditbetygen ses vanligtvis över och justeras årligen. Följaktligen uppgår den tillämpliga räntesatsen t.ex. för en sexmånadersperiod vid tiden för kommissionens beslut till […] % på årsbasis.

([92]) Från § 12.1 i ramavtalet om en kreditlina på 325 000 000,00 euro.
([93]) Från § 12.2 i ramavtalet om en kreditlina på 325 000 000,00 euro.
([94]) Från § 12.3 i ramavtalet om en kreditlina på 325 000 000,00 euro.
([95]) Från § 1.1 och 1.2 i ramavtalet om en överbryggande kreditlina (”överbryggande finansiering”) på 434 000 000,00 euro.
([96]) I sin offentligt tillgängliga form från källor som www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Från § 5.1 i ramavtalet om en överbryggande kreditlina (”överbryggande finansiering”) på 434 000 000,00 euro.

Fram till dess att alla utestående kreditbelopp inom dessa kreditlinor har återbetalats till fullo åtar sig DB Cargo att inte ställa några säkerheter till andra borgenärer, särskilt i form av inteckningar i företagets nuvarande eller framtida tillgångar, såvida inte långivaren på förhand har gett sitt skriftliga samtycke till att sådana garantier beviljas ([98]).

c) [460–560] miljoner euro i avyttringar som ska genomföras fram till 2026 (enligt beskrivningen i skälen 305 a och 318), bestående av

a) den förväntade försäljningen av tillgången (lokomotiv) på grund av en ökad andel underentreprenader i systemtågtransporterna på omkring […] miljoner euro under 2025–2026,

b) den planerade försäljningen av överskottslok i de kombinerade transporterna på cirka […] miljoner euro under 2025–2026,

c) den planerade försäljningen av överskottslok från den tysk-franska korridoren för cirka […] miljoner euro under 2025–2026,

d) avyttringen av utvalda dotterbolags aktieinnehav ([…]) för cirka […] miljoner euro under 2025, och

e) den förväntade försäljningen av en betydande andel i DB Cargo […] under 2025–2026,

f) factoring av […] av [100–140] miljoner euro i fordringar som innehas av DB Cargo, som har en fördelaktig kreditprofil och följaktligen lägre finansieringskostnader,

g) DB JobService GmbH:s övertagande av betalning av löner och avgångsvederlag för de anställda vid DB Cargo på sammanlagt [100–140] miljoner euro som utlöses av omstruktureringsplanen, genom tillämpning av kollektivavtal och DB AG:s koncernbestämmelser. DB JobService GmbH fungerar som koncernens arbetsförmedling, vilken DB AG har intresse av att centralisera till en ”intern” arbetsmarknad, på grund av synergieffekter och kostnadsbesparingar när det gäller kompetensmatchning eller avgångsvederlagens storlek jämfört med när man anlitar tredjepartsleverantörer.

(258) Stödmottagarens eget bidrag till omstruktureringskostnaderna till följd av de olika finansieringskällor som Tyskland har lagt fram enligt redovisningen i tabell 19 skulle uppgå till sammanlagt 2 291 miljoner euro, dvs. 54 % av omstruktureringskostnaderna på 4 205 miljoner euro, enligt uppskattningen.

*Tabell 19*

**Sammanfattning av omstruktureringskostnaderna och deras finansieringskällor**

*(i miljoner euro)*

| OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER | MN EURO | FINANSIERINGSKÄLLOR | MN EURO |
|---|---|---|---|
| Verkliga rörelseförluster (2022–2023) | 1 442 | **Eget bidrag**, varav | **2 291** |
| Förväntade rörelseförluster (2024) | 472 | Efterställda konvertibla lån DB AG | 842 |
| Förväntade rörelseförluster (2025) | […] | Kreditlinefacilitet DB AG | 325 |
| Personalrelaterade utgifter (JobService GmbH) | […] | Tillfällig kreditlina DB AG | 434 |
| Övriga kostnader för att flytta verksamheten till DB Cargos dotterbolag | […] | Avyttringar | 4 […] |
| Refinansiering av lån som förfaller, CAPEX, OPEX, rörelsekapital | 2 020 | Factoring av fordringar | […] |
| | | Bidrag från JobService GmbH | […] |
| **Omstruktureringskostnader totalt** | **4 205** | | |
| | | **Omstruktureringsstöd**, varav | **1 914** |
| | | Faktisk täckning av resultatöverföringsavtalet (2022–2023) | 1 442 |
| | | Förväntad täckning av resultatöverföringsavtalet (2024) | 472 |

([98]) Från § 14.2 i ramavtalet om en överbryggande kreditlina (”överbryggande finansiering”) på 434 000 000,00 euro.

4.1.4.2.3 Finansiella prognoser i grundscenariot och ett pessimistiskt scenario

(259) Tyskland förklarar att syftet med alla de antaganden enligt vilka DB Cargo för närvarande genomför en omfattande omstruktureringsplan är att återställa företagets lönsamhet. DB Cargo utarbetade sin omstruktureringsplan i nära samarbete med externa konsulter som rådgivare. Tyskland uppger att omstruktureringsplanen redan håller på att genomföras och att det enligt lag nödvändiga samrådet med DB Cargos arbetstagarföreträdare rörande personalåtgärder har inletts.

(260) Tyskland förklarar att de underliggande kostnadsantagandena mellan 2025 och 2029 bygger på DB-koncernens prognoser, med undantag för kostnadsutvecklingen för lok och godsvagnar, som omfattas av de allmänna förväntningarna rörande inflationsutvecklingen. Mellan 2025 och 2029 beräknas kostnaderna utvecklas enligt följande:

*Tabell 20*

**Kostnadsantaganden 2025–2029**

| Kostnadskategori (utveckling på årsbasis) | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | CAGR 2025–2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Energi | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Linje | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| DB:s nätverksfaciliteter | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Inköp av tjänster, int. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Inköp av tjänster, nat. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Tjänsteutbyte, int. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Tjänsteutbyte, nat. | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Operativ personal | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Arbetsledande personal | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Andra kostnader | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 57.*

(261) Tyskland hävdar att antagandena i omstruktureringsplanens grundscenario påverkar alla DB Cargos affärssegment (enkelvagnstransporter, systemtågtransporter, kombinerade transporter) och står på fyra huvudpelare.

(262) För det första föreslås en radikal förändring av produktionssystemet som upplöser sammanlänkningarna mellan affärssegmenten och stärker ledningsincitamenten för separata affärsområden. Denna förändring kommer att minska verksamhetens komplexitet och därmed öka stabiliteten och kvaliteten på DB Cargos produktion inom alla segment. Ändringen av produktionssystemet kommer också att göra det möjligt att minska de indirekta kostnaderna.

(263) För det andra, genom att prioritera lönsamhet framför tillväxt, inriktar sig DB Cargo på de segment och kunder för vilka DB Cargo innehar, eller efter genomförandet av omstruktureringsplanen kommer att uppnå, en konkurrenskraftig marknadsposition, dvs. där företaget kan producera till lägsta kostnad eller erbjuda en unik produktportfölj.

(264) För det tredje är DB Cargo öppet för och utforskar aktivt möjligheterna för att göra verksamheten mer flexibel och för att samarbeta med tredjepartspartner i syfte att ingå underentreprenadavtal eller skapa samriskföretag på marknader med framtida tillväxtmöjligheter om och när sådana möjligheter skulle uppstå i framtiden.

(265) Slutligen innebär omstruktureringsplanen en betydande förändring av hur envagnstransporterna organiseras. Tyskland hävdar att denna åtgärd tillsammans med ett offentligt finansieringssystem för envagnstransporter bör göra det möjligt att återställa lönsamheten för detta strukturellt mindre gynnade segment.

(266) Som ett resultat av omstruktureringsplanen anger Tyskland att DB Cargo enligt grundscenariot förväntas uppnå lönsamhet under 2026 och bibehålla en varaktig lönsamhet (med ett positivt EBIT-mål på 251 miljoner euro under 2028 och 268 miljoner euro under 2030). Detta innebär en EBIT-marginal på 6,3 % under 2028 och även under 2030, vilket enligt Tyskland skulle ligga i linje med de nuvarande branschriktmärkena.

(267) Trots att DB Cargos totala marknadsställning inom den tyska godstransportsektorn sannolikt kommer att försämras ytterligare, såsom har varit fallet under tidigare år, tar grundscenariot hänsyn till att DB Cargo förväntar sig relativt stabila absoluta produktionsresultat under de kommande åren för envagnstransporter och systemtåg (i motsats till en minskning av de kombinerade transporterna), vilket därmed bidrar till järnvägsfraktens konkurrenskraft och därmed till järnvägens ökade trafikandelar.

(268) Tyskland hävdar vidare att omstruktureringsplanen förutsätter betydande insatser från DB Cargos personal när det gäller ökad flexibilitet och införande av nya frivilliga (men kompenserade) skiftmodeller med längre arbetstider för lokförare. Den 2 oktober 2024 enades DB Cargos förlikningskommitté om en minskning av antalet anställda med 4 582 heltidsanställda fram till slutet av december 2026 (ungefär 25 % av antalet anställda jämfört med i december 2023), vilket kommer att utökas till 4 943 heltidsanställda (ungefär 27 % av antalet anställda) fram till slutet av december 2029.

(269) Med tanke på den rådande ekonomiska situationen, som kännetecknas av en brist på kvalificerad arbetskraft, den ökande efterfrågan från den privata sektorn på hållbara transportsätt och det ekonomiska stödet till envagnstransportsegmentet, anser Tyskland att omstruktureringsplanen kommer att gynnas av positiva externa villkor och att lönsamheten kommer att återställas under omstruktureringsperioden.

(270) Mot bakgrund av ovanstående anser Tyskland att grundscenariot i DB Cargos omstruktureringsplan kommer att göra det möjligt för företaget att återställa sin lönsamhet före utgången av omstruktureringsperioden (den 31 december 2026) när det förväntas uppvisa en positiv nettoinkomst på 95 miljoner euro.

(271) Tyskland förklarar att ett sådant ekonomiskt resultat förväntas uppnås tack vare att ett positivt EBIT genereras redan 2026 (med 188 miljoner euro) till följd av en måttlig ökning av intäkterna ([…]) i förhållande till kostnadsbasen, som förväntas förbli i stort sett oförändrad under omstruktureringsperioden ([…]), i kombination med en omfattande omstrukturering av personalstyrkan ([…]) och en produktivitetsökning genom att verksamheten görs mer flexibel (materialkostnader och andra rörelsekostnader […]).

(272) Tyskland hävdar att den måttliga ökningen av intäkterna i grundscenariot huvudsakligen beror på de olika omstruktureringsåtgärder som beskrivs i avsnitt 4.1.4 (4.1.4.1.1.2) och särskilt följande:

a) Envagnstransportsegmentet: de produktkvalitetsförbättringar som blir följden kommer att möjliggöra justeringar av grundpriset, och det förväntade federala stödet för envagnstransporter förväntas bidra till att envagnstransportsegmentet blir driftsmässigt positivt under 2026 och återgår till en rimlig lönsamhet på nettoinkomstnivån från och med 2027. Prisutvecklingen återspeglar en överföring av faktorkostnadsökningarna. Till följd av detta beräknas envagnstransportsegmentet få en måttlig volymökning mellan 2025

och 2030 med en kumulerad årlig tillväxttakt (CAGR) på […] %, medan en stadig prisökning förväntas vid en kumulerad årlig tillväxttakt på […] %. Tyskland understryker dock att utan det federala stödet för envagnstransporterna och trots de tillämpliga åtgärderna i omstruktureringsplanen skulle detta segment fortsätta att gå med förlust.

a) Systemtågsegmentet: på grundval av produktivitets- och kvalitetsvinster räknar DB Cargo med att måttligt kunna höja priserna vid en beräknad kumulerad årlig tillväxttakt (CAGR) ([99]) på cirka […] % på marknaden. Dessutom förväntas en ytterligare intäktspotential från effekterna av fraktstrukturen på grund av den förändrade globala politiska situationen (som gynnar energi och försvar). Mellan 2025 och 2030 beräknas systemtågsegmentet därför genomgå en marginell volymökning vid en kumulerad årlig tillväxttakt på […] %, medan en stadig prisökning förväntas vid en kumulerad årlig tillväxttakt på […] %. Prisutvecklingen återspeglar en överföring av faktorkostnadsökningarna.

b) Segmentet för kombinerade transporter: partnerskapsalternativ utforskas inom marknadssegment med framtida tillväxtmöjligheter, dvs. inom segmentet kombinerade sjötransporter. Segmentet för kombinerade sjötransporter förväntas genomgå en måttlig volymökning mellan 2025 och 2030 med en kumulerad årlig tillväxttakt på […] %, medan en stadig prisökning förväntas vid en kumulerad årlig tillväxttakt på […] %. Prisutvecklingen återspeglar en överföring av faktorkostnadsökningarna.

(273) Tyskland förklarar å andra sidan att kostnadsminskningen i grundscenariot huvudsakligen beror på de olika omstruktureringsåtgärder som beskrivs i avsnitt 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), och särskilt följande:

a) Envagnstransportsegmentet: den radikala förändringen av produktionssystemet (inkapsling) och en genomgripande översyn och ändrad utformning av DB Cargos envagnstransportnät, bland annat genom en ökning av resefrekvenserna på långa sträckor, en översyn av matar- och distributionstjänsterna samt en standardisering av det kommersiella utbudet.

b) Systemtågsegmentet: övergången till att bli en smart logistikleverantör genom i) en optimering av kundportföljen i riktning mot komplexa och innovativa järnvägstransportlösningar och införandet av särskilda transporttjänster för viktiga kunder, och ii) en ökad stabilitet och kvalitet i produktionen, bland annat genom att separera produktionen av systemtåg från envagnstransporterna och genom produktivitetsvinster genom mer flexibla arbetsmarknadsavtal med längre arbetstider för lokförare (på frivillig basis) samt en användning av externa tjänsteleverantörer.

c) Segmentet för kombinerade transporter: inkapslingen av produktionen och uppbyggnaden av fristående företag med särskilda resurser, vilket DB Cargo förväntar sig kommer att stärka ledningsincitamenten (baserat på end-to-end-ägarskap) och därmed effektiviteten. Viktiga åtgärder är en portföljoptimering genom utfasningen av olönsamma transporter (t.ex. en minskning av fraktförsäljningsvolymen på ca […] %), ändringen av det erbjudna nätverket för kombinerade inlandstransporter och tillämpningen av en reviderad produktionsmodell som gradvis eliminerar den nuvarande modellen med växling av alla sjöfartsvagnar i ett enda nav i Maschen (nära Hamburgs hamn). Dessutom kommer processerna att rationaliseras efter specifika affärsbehov. Dessutom nådde förlikningskommittén den 2 oktober 2024 en överenskommelse om att ändra DB Cargos befintliga arbetsföreskrifter när det gäller kombinerade transporter. Tyskland förklarar att detta leder till en betydande förenkling av DB Cargos affärsmodell för kombinerade transporter, vilken kommer att leda till samma produktivitetsökning som det tidigare förslaget att minska DB Cargos tillhandahållande av dragtjänster och överföra dessa till dragtjänstdotterbolag med större flexibilitet i sina arbetsmarknadsavtal och därmed högre produktivitet hos lokförarna (t.ex. övernattning på utstationeringsplatsen, särskild restidsersättning). Tyskland förklarar vidare att DB Cargo, på grund av man nådde denna överenskommelse i oktober 2024, nu kommer att kunna minska antalet egna lokförare, produktionsrelaterade arbetsledare och kontrolltornets personal på grund av de nya arbetsföreskrifterna, som kommer att möjliggöra en ökad produktivitet. Därför kommer DB Cargo inte att behöva överföra verksamheten till dragtjänstdotterbolag.

([99]) CAGR betyder kumulerad årlig tillväxttakt.

Åtgärderna leder till en personalminskning med cirka 330 heltidsekvivalenter för lokförare, cirka 130 heltidsekvivalenter för arbetsledande personal inom produktionsplanering och -styrning samt cirka 155 heltidsekvivalenter för kontrolltornstjänster jämfört med det faktiska antalet sådana befattningar i juli 2023. På grundval av detta anser Tyskland att betydande kostnadsbesparingar kan uppnås av DB Cargo även i det segmentet.

(274) Dessutom tillägger Tyskland att omstruktureringsplanen innehåller åtgärder för att hantera de indirekta administrativa kostnaderna och produktionskostnaderna. Å ena sidan förväntar sig Tyskland att principen med vinst över tillväxt och portföljoptimeringen kommer att möjliggöra en minskning av de indirekta kostnaderna, t.ex. när det gäller personalkostnader och alla personalrelaterade kostnader såsom hyreskostnader för kontorslokaler. Å andra sidan förklarar Tyskland att omstruktureringsplanen kommer att innebära ett genomförande av flera effektivitetsåtgärder, däribland en långtgående standardisering av it-strukturerna, en minskning av överlappande organisationsstrukturer samt reviderade planerings-, klarerings- och kontrolltornsförfaranden, och att dessa åtgärder bör bidra till att minska kostnaderna och ge möjligheten att erbjuda lönsamma tjänster till ett konkurrenskraftigt pris. Dessa åtgärder kommer att uppgå till en minskning med mer än 400 heltidsekvivalenter totalt jämfört med det faktiska antalet sådana tjänster i juli 2023 (utöver de åtgärder för kombinerade transporter som redan beskrivits ovan).

(275) Tyskland betonar vidare att DB Cargos omstruktureringsplan skiljer sig från tidigare insatser för att öka företagets effektivitet och lönsamhet. Tyskland förklarar särskilt att planen går längre än mer gradvisa åtgärder för att förbättra den operativa effektiviteten genom att i grunden förändra DB Cargos produktionsprocesser samt företagets organisationsstruktur och företagsstrategi.

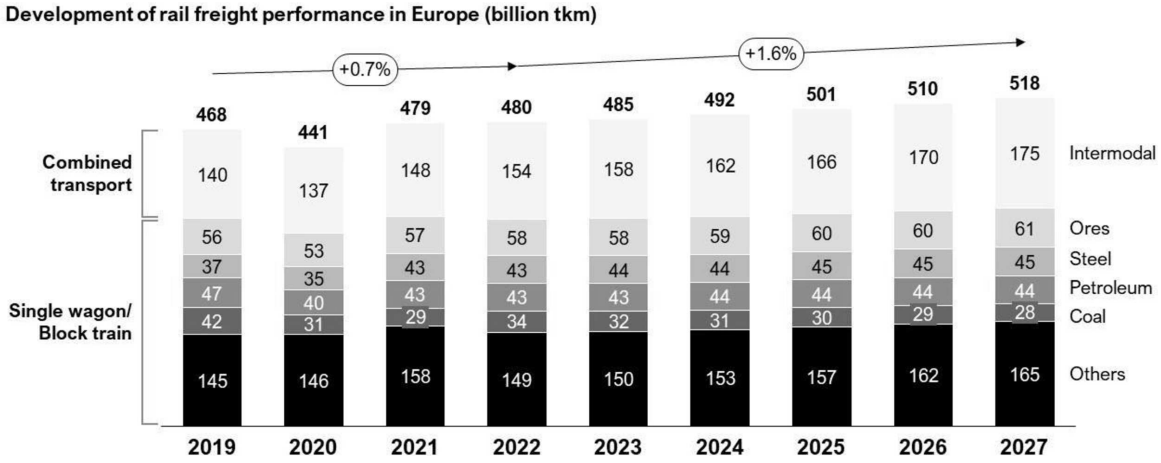
(276) Tyskland tillägger att de externa villkoren för ett framgångsrikt genomförande av omstruktureringsplanen skulle vara gynnsammare än tidigare, av följande skäl.

a) Utöver den underliggande tillväxten i viktiga industrier förväntas politiskt stöd (såsom system för handel med utsläppsrätter) och investeringar i järnvägsinfrastrukturen driva på marknadstillväxten för godstransporter på järnväg. Även om trafikandelen för godstransporter på järnväg tidigare har stagnerat hävdar Tyskland att det nu finns ett starkt åtagande både från den tyska regeringens och Europeiska kommissionens sida att öka trafikandelen för godstransporter på järnväg, och att den högre prioritet som de ger utfasningen av fossila bränslen inom ramen för klimatskyddspolitiken kommer att leda till större infrastrukturinvesteringar i godstransporter på järnväg och till direkt ekonomiskt stöd för att kompensera för de befintliga strukturella nackdelarna med envagnstransportnäten jämfört med lastbilstransporter.

b) Dessutom anser Tyskland att efterfrågan på koldioxidneutrala transportsätt ökar både från den privata sektorn och den offentliga sektorn, och att detta bör leda till en större vilja hos befintliga och framtida kunder att betala för godstransportlösningar, vilket Tyskland i sin tur förväntar sig kommer att bidra till att stärka järnvägen i den intermodala konkurrensen med vägtransporterna.

c) Slutligen hävdar Tyskland att demografin för närvarande ändras snabbt inom DB Cargo och att denna i sig stöder genomförandet av omstruktureringsplanen, eftersom de anställda som kom in i företaget genom de stora rekryteringsprogrammen under 1980-talet nu börjar gå i pension, vilket leder till en andel naturliga avgångar på grund av pension på mer än 3,5 % årligen – en process som kommer att pågå fram till slutet av 2020-talet. Tyskland hävdar att denna process stöder DB Cargos omstruktureringsplan, eftersom avgångarna inte kommer att leda till något större behov av uppsägningar.

(277) Externa omständigheter såsom handelskonflikter och covid-19-pandemin har lett till en minskad ekonomisk verksamhet och därmed till en något lägre efterfrågan på godstransporter på järnväg under de senaste åren (likt utvecklingen av andra godstransportsegment), men till följd av ovanstående förväntas marknaden för godstransporter på järnväg växa igen under de kommande åren, med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 1,6 % från 2022 till 2027.




*Källa: Tysklands skrivelse av den 31 oktober 2023 (2024), s. 58, uppgifter från konsultföretaget SCI/Verkehr.*

(278) När Tyskland betraktar varje separat affärssegment var för sig lägger man fram följande synpunkter när det gäller volymtillväxten:

a) Envagnstransport/systemtåg: Tyskland förklarar att många olika typer av gods transporteras med envagnstransporter eller systemtåg. Några av de mest relevanta typerna av gods är malm, stål, petroleum, kol, kemikalier, fordon, avfall och konsumentvaror. Liksom kombinerade transporter har systemtåg och envagnstransporter drabbats av makroekonomiska störningar under de senaste åren, vilket har lett till en minskning på 7 % under 2020 med en snabb återhämtning under det följande året (2021: 8,6 %).

b) För åren från 2022 till 2027 förväntas en i allmänhet måttlig ökning av godstrafikvolymen på järnväg med en kumulerad årlig tillväxttakt (CAGR) på 0,8 % per år. Tyskland hävdar att drivkraften för denna tillväxt är utvecklingen av de underliggande industrierna. På grund av en ekonomisk övergång till produktion av halvfabrikat eller trenden mot förnybara energikällor ökar inte efterfrågan på vissa råvaror (särskilt malm och kol) i Europa som helhet. Till följd av detta förväntas efterfrågan på systemtåg och envagnstransporter förbli stabil eller minska inom dessa branscher. Andra typer av produkter (t.ex. stål, kemikalier, fordon och konsumentvaror) förväntas skapa ytterligare efterfrågan på systemtåg och envagnstransporter. Till exempel förväntas en stark tillväxt i fordonsindustrin (CAGR på 8,6 % mellan 2022 och 2027) när den återhämtar sig från tidigare utmaningar, t.ex. störningar i försörjningskedjan. Samtidigt utvecklas nya marknader som förväntas erbjuda ytterligare tillväxtpotential för godstransporter på järnväg. Tyskland förklarar att exempel på dessa affärsmöjligheter omfattar lösningar i form av s.k. järnvägspipelines för grön vätgas som behöver järnvägsanslutningar för att överbrygga luckorna i de befintliga rörledningsnäten, logistiska koncept för bilbatteriproduktion samt utfasning av fossila bränslen inom stålindustrin i Europa, vilket kommer att leda till nya lösningar för den cirkulära ekonomin där skrotmetaller spelar en mycket större roll inom stålproduktionen under de kommande åren. De transportvolymer som krävs kan leda till ett uppsving för godstransporter på järnväg till följd av denna utveckling.

c) Kombinerade transporter: Tyskland uppger att kombinerade transporter står för en tredjedel av den europeiska marknaden för godstransporter på järnväg och också driver på tillväxten med nivåer som historiskt sett har legat över genomsnittet. Dessa transporter visar en stark återhämtning efter covid-19-pandemin på 8,6 % under 2021 och 3,2 % under 2022, vilket leder till en kumulerad årlig tillväxttakt på 4,2 % mellan 2017 och 2022. Under de kommande åren förklarar Tyskland att tillväxten förväntas förbli hög med en kumulerad årlig tillväxttakt på 2,6 % (2022–2027), som främst beror på BNP-tillväxten. Dessutom hävdar Tyskland att kombinerade transporter kommer att gynnas framför allt av ökade mängder färdiga varor, en ökande sjöfart i viktiga europeiska hamnar, ökad containertrafik och ny hanteringsteknik för påhängsvagnar. Samtidigt blir kombinerade transporter mer tillgängliga på grund av infrastrukturinvesteringar (särskilt terminaler) som gör det möjligt att öka kapaciteten i linje med ökningen av efterfrågan.

(279) Mot bakgrund av de ovannämnda förväntningarna på marknadstillväxten hävdar Tyskland att DB Cargos antaganden om volymtillväxt är försiktiga och att DB Cargo på kort och medellång sikt inte förlitar sig på marknadsdriven tillväxt inom envagnstransporterna. Tyskland anser att DB Cargos planering ligger under marknadstillväxten inom segmenten för systemtåg och kombinerade transporter.

(280) Tyskland hävdar slutligen att övervägandena i omstruktureringsplanen måste bedömas inte bara mot bakgrund av en stark intermodal konkurrens med vägtransporter, utan även mot bakgrund av en mycket konkurrensutsatt marknad för godstransporter på järnväg ur ett intramodalt perspektiv. I detta sammanhang förklarar Tyskland att andra operatörer än DB Cargo har en sammanlagd andel på 57 % av godstransportvolymen på järnväg i Tyskland (i tonkilometer under 2022), vilket är en betydande andel jämfört med andra medlemsstater i Europa. I detta avseende uppger Tyskland att DB Cargos andel av godstransportvolymen på järnväg i Tyskland, trots att företaget tidigare var den etablerade operatören, är den näst lägsta av alla etablerade operatörers andelar i deras respektive hemländer i alla medlemsstater där DB Cargo är verksamt. Tyskland uppger vidare att till exempel LINEAS har en andel på 57 % i Belgien, Groupe SNCF har en andel på 67 % i Frankrike och CD Cargo har en andel på 65 % i Tjeckien. Samtidigt har DB Cargos andel av den tyska godstransportvolymen på järnväg minskat med elva procentenheter sedan 2016.

4.1.4.2.3.1 Finansiella uppgifter för grundscenariot

(281) På grundval av de antaganden som använts för de finansiella prognoserna i DB Cargos omstruktureringsplan förklarar Tyskland att grundscenariot i omstruktureringsplanen tar hänsyn till ett antal utvecklingar som har ägt rum under 2023 och i början av 2024, såsom tågförarnas strejker (mellan januari och april 2024), minskningen av de federala budgetarna för stödsystemen, den negativa volymtrenden (utan strejker och inklusive förlusten av transportvolymer till följd av prisöverföringar) på grund av den ekonomiska avmattningen, inflationen och personalens löneökningar, den ökade priskonkurrensen och förseningen av vissa av åtgärderna i DB Cargos omstruktureringsplan. Tyskland anger att grundscenariot i detta sammanhang även omfattar motåtgärder (skäl 242) som syftar till att åtgärda de negativa effekterna av denna utveckling, så att DB Cargo kan återställa sin lönsamhet under omstruktureringsperioden.

(282) I tabell 21 visas grundscenariots kvantifierade effekt i form av DB Cargos förväntade resultaträkning under omstruktureringsperioden (1 januari 2022–31 december 2026).

*Tabell 21*

**Resultaträkning för DB Cargos grundscenario**

*i miljoner euro*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Intäkter ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga rörelseintäkter ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Summa resultat** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Materialkostnader ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Personalkostnader ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga rörelsekostnader ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Företagsinterna tjänster ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*i miljoner euro*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **EBITDA** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Avskrivningar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBIT** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| *EBIT-marginal* | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nettoränta | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Intäkter från investeringar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga finansiella inkomster | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Extraordinär inkomst | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBT** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Skatter | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Resultat efter skatt** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Vinst- och förlustöverföring | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Nettointäkt** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 16.*

(283) Som framgår av tabell 21 förväntar sig Tyskland att DB Cargo ändå ska redovisa en förlust på 348 miljoner euro under 2024 på EBIT-nivå, medan grundscenariot i DB Cargos omstruktureringsplan från och med 2026 har positiva EBIT-siffror, med början med […] miljoner euro i slutet av omstruktureringsperioden (i slutet av 2026), i allmänhet tack vare nya produktionskoncept som möjliggör produktivitetsvinster och minskade personalkostnader som svar på volymförlusterna.

(284) Trots att nettointäkten fortfarande planeras vara negativ till och med 2025 (med […] euro) planeras den också bli positiv i slutet av omstruktureringsperioden (med […] euro), och att stadigt öka därefter.

(285) När det gäller DB Cargos prognosticerade balansräkningsmått, vilka framgår av tabell 22, förväntar sig Tyskland att DB Cargo kommer att bibehålla en positiv position när det gäller eget kapital under hela omstruktureringsperioden (1 januari 2022–31 december 2026) och därefter.

*Tabell 22*

**Balansräkning för DB Cargos grundscenario**

*(i miljoner euro)*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Summa tillgångar** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Anläggningstillgångar** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Materiella anläggningstillgångar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Immateriella tillgångar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiella tillgångar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Omsättningstillgångar** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Lagerhållning | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Kundfordringar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga fordringar och tillgångar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiella fordringar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Likvida medel | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Summa skulder** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Eget kapital** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Skulder** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Avsättningar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiella skulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Leverantörsskulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga skulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 17.*

(286) På grundval av DB Cargos förväntade finansiella rapporter anger Tyskland att DB Cargos viktigaste finansiella nyckeltal förväntas utvecklas under omstruktureringsperioden på det sätt som sammanfattas i tabell 23:

*Tabell 23*

**Basscenario för DB Cargos omstruktureringsplan**

**Finansiella nyckeltal under omstruktureringsperioden och därefter**

*(i miljoner euro)*

| Nyckelprestationsindikatorer | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Position när det gäller eget kapital (vid årets slut) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Skulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Likviditetsposition (vid årets slut) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| EBITDA-marginal (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| EBIT-marginal (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| RoE (%) (exklusive vinst- och förlustöverföring) ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| RoCE (%) ([2]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

([1]) RoE (avkastning på eget kapital) = Resultat efter skatt (EAT)/eget kapital
([2]) RoCE (avkastning på sysselsatt kapital) = EBIT/sysselsatt kapital
*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 19.*

(287) Som framgår av tabell 23 hävdar Tyskland att grundscenariot i DB Cargos omstruktureringsplan kommer att leda till en förbättring av DB Cargos finansiella nyckeltal under omstruktureringsperioden, och att DB Cargos avkastning på sysselsatt kapital planeras överskrida DB Cargos vägda genomsnittliga kapitalkostnad (WACC) ([100]) i slutet av omstruktureringsperioden.

(288) Tabell 24 nedan visar de senaste lönsamhetsuppgifterna (dvs. för 2021 och 2023) för vissa av DB Cargos konkurrenter i Europeiska unionen. Denna jämförelse omfattar tre olika grupper som kan urskiljas när det gäller produktrelaterad marknadstäckning och som var och en har olika lönsamhetsprofiler: i) integratorer med och utan envagnsverksamhet, ii) dragtjänstleverantörer och iii) tillhandahållare av integrerade kombinerade transporter.

(289) Enligt de uppgifter som Tyskland lämnat var EBIT-marginalen i konkurrentgruppen, som består av en blandning av europeiska järnvägstransportföretag, i genomsnitt 2 % under perioden 2021–2023 (med ett medianvärde som också låg på 2 %). Baserat på prognossiffror för 2025 förväntas DB Cargos EBIT-marginal på […] % ligga något under branschgenomsnittet. DB Cargo räknar dock med att förbättra sin EBIT-marginal till […] % senast i slutet av omvandlingsperioden (slutet av december 2026). En sådan nivå står sig väl jämfört med delgruppen integratorer utan envagnsverksamhet, som i genomsnitt uppnådde en EBIT-marginal på 5 %.

([100]) Enligt Tyskland uppgår DB Cargos vägda genomsnittliga kapitalkostnad (WACC) till […] %. WACC är resultatet av att multiplicera skuldkostnaden och kostnaden för eget kapital med de relevanta vikterna. Kostnaden för eget kapital på 20 % beräknas med hjälp av en prissättningsmodell för kapitaltillgångar och består av i) den riskfria räntan på 2,5 % och ii) den företagsspecifika riskpremien, som härleds från marknadsriskpremien på […] % multiplicerad med en betafaktor ([…]). Skuldkostnaden antas vara 4,5 % baserat på ett internt kreditbetyg på ”[…]”. Viktningen baseras på en förväntad skuldnivå i slutet av räkenskapsåret 2024 på […] miljoner euro och en kapitalnivå på […] miljoner euro, därav en skuldsättningsgrad på 370 %. På grundval av dessa antaganden hävdar Tyskland att DB Cargos vägda genomsnittliga kapitalkostnad förväntas ligga på omkring […] %.

*Tabell 24*

**Nyckelindikatorer för konkurrentgruppen 2021/2023**

| Namn | Land | Affärssegment | Intäkter 2023 (i miljoner euro) (1) | EBIT-marginal Ø 2021–23 |
|---|---|---|---|---|
| ČD Cargo | Tjeckien | Integrator (BT, CT) | 613 | 6 % |
| Rail Cargo Austria | Österrike | Integrator (SW, BT, CT) | 1 907 | 1 % |
| ZSSK Cargo | Slovakien | Integrator (SW, BT, CT) | 304 | 2 % |
| PKP Cargo | Polen | Integrator (SW, BT, CT) | 1 263 | 2 % |
| TX Logistik | Tyskland | Integrator (BT, CT) | 250 (1) | 4 %2) |
| LINEAS | Belgien | Integrator (SW, BT, CT) | 463 | – 24 % |
| Green Cargo AB | Sverige | Integrator (SW, BT, CT) | 426 | 3 % |
| Fret SNCF | Frankrike | Integrator (SW, BT, CT) | 730 | – 3 % |
| RheinCargo | Tyskland | TOC | 175 (1) | 2 % (2) |
| Lokomotion | Tyskland | TOC | 112 (1) | 3 % (2) |
| Hector Rail Germany | Tyskland | TOC | 34 | – 2 % |
| HHLA Intermodal (Metrans)3) (3) | Tjeckien | Integrerad CT-operatör | 621 | 16 % |
| PCC Intermodal | Polen | Integrerad CT-operatör | 136 | 6 % |
| boxXpress | Tyskland | Integrerad CT-operatör | 129 | 2 % |
| Loconi | Polen | Integrerad CT-operatör | 49 (1) | 5 % (2) |
| Hupac | Schweiz | Integrerad CT-operatör | 740 | 1 % |
| Naviland Cargo | Frankrike | Integrerad CT-operatör | 167 (1) | 6 % |
| ***Aritmetiskt medelvärde*** | | | ***508*** | ***2 %*** |
| ***Medianvärde*** | | | ***426*** | ***2 %*** |
| ***Aritmetiskt medelvärde – Integratorer utan SW*** | | | ***432*** | ***5 %*** |

Anmärkningar: SW = envagnstransport, BT = systemtåg, CT = kombinerad transport, TOC = Tågtrafikföretag
(1) 1) Senaste tillgängliga siffra för 2022.
(2) 2) Genomsnittet av EBIT-marginalen för 2021–2022 på grund av 1), se ovan.
(3) 3) Metrans ingår i HHLA:s intermodala segment och stod för över 95 % av HHLA:s intäkter i detta segment under 2023.
*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 27.*

4.1.4.2.3.2 Finansiella uppgifter för det pessimistiska scenariot

(290) Tyskland förklarar att det pessimistiska scenariot i DB Cargos omstruktureringsplan bygger på grundscenariot som justerats för en specifik möjlig negativ utveckling.

(291) En sådan möjlig negativ utveckling sammanfattas i tabell 25.

*Tabell 25*

**Risker som ingår i DB Cargos pessimistiska scenario**

| Risker som ingår i det pessimistiska scenariot för 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) Nettorisk för minskning av federala budgetar för stödsystem för godstransporter på järnväg | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 2) Minskning av systemet för finansiering av envagnstransporter | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 3) Högre driftskostnader till följd av DB InfraGO:s senareläggning av införandet av TSD/TAF-systemet (TSD/TAF = teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende telematikapplikationer för godstrafik) | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 4) Lägre volymökning än vad som ursprungligen var planerat på grund av att de höjda avgifterna för spårtillträde och de höjda växlingsfacilitetsavgifterna förs över till kunderna samt på grund av en långdragen ekonomisk svaghet inom Tysklands stålindustri (effekt på EBIT efter avskaffande endast av rörliga kostnader, särskilt spårtillträde och energikostnader) | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Δ Summa materialiserade risker** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 53.*

(292) Som framgår av tabell 25 anser Tyskland att det pessimistiska scenariot bör återspegla risker utöver dem som redan ingår i grundscenariot, såsom bland annat ytterligare minskningar av de federala stödsystemen och en lägre volymökning än vad som antogs i grundscenariot på grund av de långvariga ekonomiska svagheterna inom stålindustrin i Tyskland.

(293) Tyskland uppger också att man har identifierat motåtgärder som skulle kunna vidtas om det pessimistiska scenariot skulle förverkligas. Sådana motåtgärder (främst ytterligare kostnads- och personalminskningar samt försäljning och återleasing av lok) förväntas minska de ovan angivna ytterligare risker som ingår i det pessimistiska scenariot, såsom anges i följande tabell.

*Tabell 26*

**Motåtgärder som ingår i DB Cargos pessimistiska scenario**

| Motåtgärder som ingår i det pessimistiska scenariot | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EBIT i grundscenariot för 2024 | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Δ Summa materialiserade risker** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| 1) Operativa motåtgärder | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

| Motåtgärder som ingår i det pessimistiska scenariot | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2) Försäljning och återleasing av lok | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBIT i det pessimistiska scenariot för 2024** | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 55.*

(294) Sådana motåtgärder bör göra det möjligt för DB Cargo att bli lönsamt under 2026 (med ett planerat EBIT på […] euro) och därefter, trots de negativa EBIT-nivåerna på […] euro under 2025, vilket bekräftas i DB Cargos prognostiserade resultaträkning för det pessimistiska scenariot nedan:

*Tabell 27*

**Resultaträkning för DB Cargos pessimistiska scenario**

*(i miljoner euro)*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Intäkter | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga rörelseintäkter | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Summa resultat** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Materialkostnader | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Personalkostnader | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga rörelsekostnader | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Företagsinterna tjänster | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBITDA** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Avskrivningar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBIT** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| *EBIT-marginal* | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Nettoränta | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Intäkter från investeringar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*(i miljoner euro)*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Övriga finansiella inkomster ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Extraordinär inkomst ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **EBT** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Skatter ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Resultat efter skatt** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Vinst- och förlustöverföring ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Nettointäkt** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands skrivelse av den 22 november 2024 (Slutlig omstruktureringsplan), s. 49.*

(295) Trots att DB Cargos nettointäkt fortfarande är mycket negativ fram till 2025 (med […] euro) förväntar sig Tyskland att DB Cargo kommer att bli positivt i slutet av omstruktureringsperioden även enligt det pessimistiska scenariot (med […] euro), och därefter uppvisa en stadig ökning.

(296) När det gäller DB Cargos prognosticerade balansräkningsmått för det pessimistiska scenariot, vilka framgår av tabell 28, förväntar sig Tyskland att DB Cargo kommer att bibehålla en positiv position när det gäller eget kapital under hela omstruktureringsperioden och därefter.

*Tabell 28*

**Balansräkning för DB Cargos pessimistiska scenario**

*(i miljoner euro)*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Summa tillgångar** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Anläggningstillgångar** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Materiella anläggningstillgångar ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Immateriella tillgångar ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiella tillgångar ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Omsättningstillgångar** ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Lagerhållning ..... | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*(i miljoner euro)*

| | Faktiska belopp 2021 | Faktiska belopp 2022 | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kundfordringar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga fordringar och tillgångar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiella fordringar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Likvida medel | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Summa skulder** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Eget kapital** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Skulder** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Avsättningar | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Finansiella skulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Leverantörsskulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Övriga skulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Källa: Tysklands inlaga av den 31 oktober 2024, s. 49 och 50.*

(297) På grundval av DB Cargos förväntade finansiella rapporter ovan anger Tyskland att DB Cargos viktigaste finansiella nyckeltal planeras att utvecklas under omstruktureringsperioden på det sätt som sammanfattas i följande tabell:

*Tabell 29*

**Pessimistiskt scenario i DB Cargos omstruktureringsplan**

**Finansiella nyckeltal under omstruktureringsperioden**

| Nyckelprestationsindikatorer (i miljoner euro) | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sysselsatt kapital | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Position när det gäller eget kapital (vid årets slut) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Skulder | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Likviditetsposition (vid årets slut) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| EBITDA-marginal (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

| Nyckelprestationsindikatorer (i miljoner euro) | Faktiska belopp 2023 | Prognos 2024 | Planerade belopp 2025 | Planerade belopp 2026 | Planerade belopp 2027 | Planerade belopp 2028 | Planerade belopp 2029 | Planerade belopp 2030 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EBIT-marginal (%) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| RoE (%) (exklusive vinst- och förlustöverföring) ([1]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| RoCE (%) ([2]) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

([1]) RoE (avkastning på eget kapital) = Resultat efter skatt (EAT)/eget kapital
([2]) RoCE (avkastning på sysselsatt kapital) = EBIT/sysselsatt kapital
*Källa: Tysklands inlaga av den 31 oktober 2024, s. 50.*

(298) Som framgår av tabell 29 hävdar Tyskland att grundscenariot i DB Cargos omstruktureringsplan kommer att leda till en förbättring av DB Cargos finansiella nyckeltal under omstruktureringsperioden, och att DB Cargos avkastning på sysselsatt kapital planeras överskrida DB Cargos vägda genomsnittliga kapitalkostnad (WACC) i slutet av omstruktureringsperioden.

4.1.5 *Begränsningsåtgärder för snedvridning av konkurrens och handel*

(299) Efter flera diskussioner med kommissionen har Tyskland, för att mildra de negativa effekterna på konkurrensen och handeln till följd av omstruktureringsstödet, föreslagit följande åtgärder som har lagts till och åtföljer omvandlingsplanen, och som skulle införas fram till den 31 december 2026:

4.1.5.1 Allmänna åtaganden rörande handelspolicyn

(300) Tyskland åtar sig att, inom ramen för sina möjligheter enligt bolagsrätten, se till att DB Cargo bedriver en försiktig, sund och hållbar handelspolicy under genomförandet av omvandlingsplanen i syfte att återställa och upprätthålla den långsiktiga lönsamheten i enlighet med bestämmelserna i omvandlingsplanen.

(301) Tyskland åtar sig också att se till att DB Cargo inte marknadsför beviljandet av det i föreliggande fall aktuella stödet eller någon fördel som härrör från detta.

4.1.5.1.1 Förbud mot förvärv

(302) Tyskland garanterar, inom ramen för sina möjligheter enligt § 65 i BHO, att DB Cargo inte förvärvar några aktier förrän i slutet av omstruktureringsperioden. Detta gäller i tillämpliga delar för förvärv av företag genom överföring av tillgångar.

(303) Avyttring och omstrukturering inom koncernen omfattas inte av detta förbud mot förvärv.

(304) DB Cargo får förvärva aktier i ett företag i undantagsfall, med kommissionens förhandsgodkännande, särskilt om detta är nödvändigt för att säkerställa DB Cargos långsiktiga lönsamhet eller av andra tvingande skäl såsom statliga säkerhetsintressen, t.ex. köp som har att göra med Bundeswehrs transporter. Detta påverkar inte tillämpningen av artikel 346 i EUF-fördraget.

4.1.5.1.2 Försäljning av aktier

(305) Tyskland åtar sig att inom ramen för de möjligheter som föreskrivs i § 65 i BHO se till att DB Cargo säljer de aktier som beskrivs nedan till en oberoende köpare […]. Begreppen ”försäljning” och ”avyttring” omfattar inte bara överföring av aktier i företaget utan även överföring av ett företags tillgångar.

a) Avyttring av aktieinnehav i följande terminalområden:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Avyttring av en betydande minoritetsandel i kombinerade sjötransporter […] (inklusive avyttring av […] lok).

c) Avyttring av aktieinnehav i logistikdotterbolag:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Avyttringarna genomförs på ett icke-diskriminerande sätt i enlighet med ekonomiska principer och med marknadsbaserade säljargarantier (”utfästelser och garantier”).

(307) Avyttringarna kommer att äga rum så snart som möjligt och senast […]. En försäljning anses ha ägt rum den dag då ett rättsligt bindande köpeavtal (*köpeavtal*) undertecknas. Vid försäljning av delar till flera köpare är den relevanta dagen den dag då det sista köpeavtalet ingås.

(308) Skyldigheten att avyttra aktierna i företagen gäller dock endast om detta sker på ekonomiskt lönsamma villkor och därmed inte äventyrar omstruktureringsplanens framgång. Detta innebär följande:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) I samband med det förfarande som föreskrivs i § 65 i BHO och så långt det är möjligt säkerställer Tyskland att DB Cargo inleder ett försäljningsförfarande i ett tidigt skede så att de relevanta tidsfristerna för försäljningen kan hållas.

(310) Förvärvaren i fråga måste

a) vara oberoende av DB AG och DB Cargo,

b) ha de ekonomiska resurser, den sakkunskap och de incitament som krävs för att upprätthålla och utveckla den förvärvade verksamheten eller de förvärvade tillgångarna på ett konkurrenskraftigt sätt, och

c) på grundval av den information som kommissionen förfogar över får förvärvet inte vid första påseendet ge upphov till konkurrensproblem, och det bör inte heller finnas någon risk för att genomförandet av åtagandena försenas. I synnerhet måste köparen rimligen förväntas införskaffa alla nödvändiga regleringsmässiga godkännanden för att förvärva den avyttrade verksamheten.

(311) I händelse av oväntade förseningar får kommissionen på begäran samtycka till en förlängning av en försäljningsperiod. Tyskland ska lämna in ansökan i god tid, men minst två veckor innan den ursprungliga tidsfristen för genomförande löper ut.

(312) Om […] det framkommer att de ovannämnda avyttringarna, eller delar av dem, inte är möjliga att genomföra senast […] kan Tyskland och DB Cargo föreslå alternativa åtgärder av jämförbar storlek för att begränsa snedvridningar av konkurrensen och lämna in dem till kommissionen för godkännande.

(313) Fram till dess att överföringen äger rum ska DB Cargo, med hjälp av en redbar handlare (”ordentlicher Kaufmann”), säkerställa att den verksamhet som ska avyttras bevarar sin ekonomiska bärkraft, säljbarhet och konkurrenskraft och minimera risken för att den förlorar sin konkurrensmässiga potential. DB Cargo ska särskilt

a) inte göra något som skulle kunna ha en betydande negativ inverkan på avyttringsverksamhetens värde, ledning eller konkurrenskraft eller som ändrar verksamhetens art och omfattning, dess tekniska eller kommersiella strategi eller investeringspolicy,

b) på grundval av de befintliga affärsplanerna och samtidigt som dessa affärsplaner vidmakthålls, anslå tillräckliga resurser eller se till att tillräckliga resurser tillhandahålls för utveckling av de tillgångar som ska avyttras,

c) vidta alla rimliga åtgärder och bland annat skapa lämpliga incitament (vanligtvis inom branschen) för att se till att de anställda inte lämnar avyttringsverksamheten, eller initiera de nämnda åtgärderna och incitamenten och inte rekrytera eller överföra personal till DB Cargos återstående verksamhet.

4.1.5.2 Åtgärder för att stärka konkurrensen (köp av tjänster)

(314) Tyskland åtar sig att se till att DB Cargo i allt högre grad köper inhemska långväga systemtågtransporttjänster från externa tredje parter. DB Cargo kommer därför i slutet av omstruktureringsperioden att årligen öka den andel tågkilometer som tillhandahålls genom externa leverantörer i Tyskland […] av de tågkilometer långväga systemtågtransporter som man tillhandahåller i Tyskland. Under 2024 förväntas DB Cargo trafikera 27,7 miljoner tågkilometer i Tyskland som helhet. Av dessa förväntas DB Cargo tillhandahålla 24,4 miljoner tågkilometer med sina egna produktionsresurser. Det förväntas att 3,3 miljoner tågkilometer tillhandahålls av externa järnvägsföretag för DB Cargos räkning (inköp av tjänster).

(315) Det mål som avses i skäl 314 förutsätter att den förväntade tågkilometervolymen i systemtågsegmentet uppnås i enlighet med grundscenariot i omstruktureringsplanen. I händelse av en negativ affärsutveckling och en därav följande underlåtenhet att uppnå den förväntade tågkilometervolymen ska målet minskas enligt följande: Om den förväntade tågkilometervolymen underskrids med […] % (eller […] %, se skäl 314) eller mer, finns det ingen skyldighet att anlita underleverantörer. Däremellan sker en proportionell minskning av det procentuella åtagandet att anlita underleverantörer, t.ex. om endast […] % av de förväntade tågkilometerna under ett kalenderår uppnås, måste minst […] % läggas ut på entreprenad. Denna mekanism säkerställer att om de årliga nationella långdistanstågskilometerna i DB Cargos systemtågsegment underskrids undviker man en ökning av den befintliga tågkapaciteten utan last (”Leerlauf”), och därmed en ytterligare försämring av lönsamheten.

(316) Detta tjänsteköp genomförs på ett marknadsmässigt sätt i enlighet med följande grundläggande principer:

a) Valet av tjänsteleverantör ska baseras på ekonomiska principer på ett icke-diskriminerande sätt. Tilldelningen av kontrakt till tjänsteleverantörer baseras på kommersiella kriterier.

I synnerhet måste tjänsteleverantören uppfylla alla de kvalitetskrav som DB Cargos kunder ställer.

b) DB Cargo har för avsikt att uppmana lämpliga leverantörer i hela EU att erbjuda inköp av större tjänstepaket och kommer att sträva efter att erhålla minst två erbjudanden i en första omgång om det finns mer än en lämplig leverantör för den planerade underentreprenaden. För att säkerställa öppenhet kommer den eller de anbudsgivare som inte når framgång att vederbörligen informeras, och avslaget av deras anbud kommer att vederbörligen motiveras. De skyldigheter som beskrivs i föregående mening gäller endast för leverantörer som har lämnat in anbud.

c) Tjänsteleverantören måste vara en redan etablerad eller potentiellt effektiv, oberoende konkurrent med ekonomiska medel och styrkt erfarenhet för att kunna tillhandahålla inhemska långdistanssystemtågtjänster. Ingåendet av avtalet omfattas av normala marknadskrav, dvs. DB Cargo har rätt att avslå en begäran på grund av bristande kompetens, bristande tillförlitlighet, bristande ekonomiska resurser eller efterlevnadsöverväganden.

d) Om tjänsteleverantören underlåter att, eller inte längre kan, tillhandahålla de avtalsenliga tjänsterna kommer DB Cargo att utse en efterträdare för återstoden av perioden i enlighet med villkoren i detta åtagande. Om detta inte heller är möjligt kan avtalets fullgörande även ske genom självförsörjning under återstoden av löptiden.

4.1.5.3 Tak för produktionsvolymen

(317) DB Cargo kommer inte att överskrida den inhemska volymen för 2023 mätt i tonkilometer inom godstransporter på järnväg förrän i slutet av omstruktureringsperioden. Under 2022 tillhandahöll DB Cargo 58,9 miljarder tonkilometer i Tyskland med sin egen produktion. Under 2023 minskade tjänstevolymen till 51,2 miljarder tonkilometer.

4.1.5.4 Försäljning av lok

(318) Tyskland garanterar att DB Cargo avyttrar en del av sina lok till en oberoende köpare på följande villkor:

a) För att säkerställa genomförandet av skyldigheten att köpa tjänster (se avsnitt 4.1.5.2) kommer DB Cargo att avyttra […] lok från systemtågsektorn till tjänsteleverantören eller tjänsteleverantörerna på begäran av tjänsteleverantören eller tjänsteleverantörerna. Om inköpsmålet minskas på grund av att den förväntade tågkilometervolymen inte har uppnåtts (se skäl 315) justeras antalet lok som ska säljas i enlighet med detta.

b) I samband med begränsningen av transportvolymen (se skäl 317) kommer DB Cargo att avyttra […] lok till oberoende köpare. Detta förutsätter att den utlovade minskningen av trafiken i […] fortgår som planerat.

c) Loken måste säljas senast […], men endast i den utsträckning som gör att åtminstone […] kan erhållas under normala marknadsförhållanden (fastställda på grundval av gemensamma värderingsmetoder).

d) Om det under omstruktureringsperioden visar sig att försäljningen av ovannämnda lok inte är möjlig, helt eller delvis, förrän […], kan Tyskland och DB Cargo föreslå alternativa åtgärder av jämförbar storlek eller inverkan för att begränsa snedvridningen av konkurrensen och lämna in dem till kommissionen för godkännande.

4.1.5.5 Allmänna bestämmelser och slutbestämmelser för åtagandena

(319) Tyskland ska inte ändra de viktigaste delarna i omstruktureringsplanen och de aktuella åtagandena utan kommissionens förhandsgodkännande.

(320) Tysklands åtaganden riktar sig enbart till kommissionen och avser endast detta förfarande (SA.50952). Tredje parter har inte på grund av dessa åtaganden rätt till något särskilt agerande från Tysklands, DB AG:s och/eller DB Cargos sida.

(321) Tyskland garanterar inom ramen för sin bolagsrätt att omstruktureringsplanen, inklusive alla åtaganden enligt den angivna tidsplanen, genomförs fullt ut.

(322) Om ingen tidsfrist anges för vissa åtaganden ska de genomföras utan onödigt dröjsmål.

(323) Kommissionen får, när så är lämpligt, på vederbörligen motiverad begäran av Tyskland bevilja en förlängning av de tidsfrister som anges i åtagandena eller omstruktureringsplanen eller, i undantagsfall, frångå, ändra eller ersätta en eller flera av de skyldigheter och villkor som anges i dessa åtaganden eller i omstruktureringsplanen. Om Tyskland begär förlängning av en tidsfrist ska en vederbörligen underbyggd ansökan lämnas in till kommissionen senast en månad innan den aktuella tidsfristen löper ut.

4.1.5.6 Läget rörande försäljningen av aktier och lok

(324) Såsom beskrivs i skäl 305 a planerar DB Cargo-koncernen att avyttra följande aktieinnehav i enheter som är verksamma i terminalområden:

a) […],

b) […],

c) […],

d) […],

e) […].

(325) Avyttringen av aktieinnehavet i terminalområdena eller i […] har för närvarande gått olika långt, vilket senast meddelades av Tyskland den 21 november 2024, särskilt enligt följande:

a) […].

b) När det gäller avyttringarna av terminalområden, särskilt följande:

(1) […],

(2) […],

(3) […],

(4) […],

(5) […].

c) När det gäller logistikdotterbolagen, särskilt följande:

(1) […],

(2) […],

(3) […] ([101]), […] ([102]),

(4) […].

(326) Enligt de uppgifter som Tyskland har lämnat har de företag som berörs av försäljningen av DB Cargo-koncernens aktieinnehav i olika medlemsstater i genomsnitt visat sig vara lönsamma över tid. I Table 30 redovisas de vinster som under 2021, 2022 och 2023 genererades av de berörda företagen, som främst har sina säten i Tyskland, till en summa på minst […] euro totalt före skatt.

*Tabell 30*

**Intäkter som genereras av de enskilda företagen**

*(i miljoner euro, avrundade belopp)*

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

([101]) […].
([102]) […].

*(i miljoner euro, avrundade belopp)*

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

([1]) […]
*Källa: Tysklands inlaga.*

(327) De lok som ska avyttras (skäl 318) kommer från DB Cargos befintliga flotta och är enligt Tyskland moderna, värdefulla och underhållna i enlighet med gällande riktlinjer. Loken kommer att indelas i tre grupper: i) standardiserade, nationella ellok, ii) högpresterande, nationella ellok och iii) moderna driftskompatibla ellok.

## 5. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

(328) I detta avsnitt bedöms huruvida de granskade åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och om de i så fall utgör nytt stöd. Här bedöms också huruvida de är lagliga och om de kan anses vara förenliga med den inre marknaden.

### 5.1 Förekomst av statligt stöd

(329) I artikel 107.1 i EUF-fördraget fastställs följande: ”Om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.”

(330) För att en åtgärd till ett företag ska klassificeras som stöd i den mening som avses i denna bestämmelse måste därför följande kumulativa villkor vara uppfyllda: i) åtgärden måste kunna tillskrivas staten och finansieras med statliga medel, ii) åtgärden måste medföra en fördel för mottagarföretaget, iii) fördelen måste vara selektiv, och iv) åtgärden måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(331) När det gäller Tysklands argument att åtgärderna i fråga rör interna förbindelser inom den enda ekonomiska enhet som leds av DB AG (se skälen 102–104) måste det påminnas om att överföringar inom en offentlig koncern enligt lagstiftningen om statligt stöd kan utgöra statligt stöd om till exempel medel överförs från moderbolaget till dess dotterbolag, även om dessa bolag utgör ett enda företag ur ekonomisk synvinkel ([103]). Det faktum att vissa granskade åtgärder rör interna förbindelser inom den koncern som leds av DB AG utesluter därför inte att dessa åtgärder bedöms enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

([103]) Se kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1), punkt 49 och den rättspraxis som anges däri. Se även tribunalens dom av den 25 juni 2015, SACE och SACE BT/kommissionen, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Såsom anges i skälen 10, 15 och 23–38 har DB Cargo dessutom bildats som ett aktiebolag (*Aktiengesellschaft*), med tillgångar, personal och medel för att tillhandahålla järnvägstransport av gods mot betalning på de geografiska marknader där företaget är verksamt. DB Cargo sköter sin verksamhet självständigt i den mening att företaget självt beslutar om sina affärs- och marknadsföringspolicyer samt sin strategiska policy oberoende av DB AG:s verksamhet. DB Cargo har sina egna kunder, som är specifika för godstransportsektorn på järnväg och skiljer sig från inköpare av persontrafik. Dessutom härrör DB Cargos svårigheter från företagets egen verksamhet och är specifika för denna verksamhet (se skäl 449 ff). I en liknande situation har kommissionen redan ansett att ett företag för godstransport på järnväg som tillhör en större järnvägskoncern var ett separat företag vid tillämpningen av riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ([104]).

(333) Av detta följer att DB Cargo är ett företag enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Om de granskade åtgärderna visar sig ge DB Cargo en ekonomisk fördel gynnar de ett företag som är stödmottagare av dessa åtgärder.

#### 5.1.1 *Användning av statliga medel*

(334) Endast förmåner som beviljats direkt eller indirekt genom statliga medel kan utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([105]). I statliga medel ingår alla medel som härrör från den offentliga sektorn ([106]), inklusive medel från inomstatliga enheter ([107]) och, under vissa omständigheter, medel från privata organ. Medel från offentliga företag utgör också statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, eftersom staten kan styra användningen av dessa medel ([108]) och även därför att ett underskott eller en vinst från ett offentligt företag minskar eller ökar statens medel.

(335) DB AG ägs till 100 % av den tyska staten (skälen 11–13). DB ML ägdes till 100 % av DB AG innan det införlivades med DB AG (skäl 14). DB AG:s medel är, och DB ML:s medel var, därför statliga medel och åtgärderna 1, 2 och 3 finansieras därmed med statliga medel. Åtgärd 4 finansieras med medel från ett offentligt organ – Federala järnvägsfonden (BEV) – (skäl 77) och den finansieras därmed också med statliga medel.

(336) I följande avsnitt kommer kommissionen därför att bedöma om de granskade åtgärderna kan tillskrivas staten och om de i så fall ger DB Cargo en selektiv fördel. Om dessa villkor är uppfyllda kommer kommissionen att bedöma om de relevanta åtgärderna kan snedvrida eller hotar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

#### 5.1.2 *Huruvida åtgärderna kan tillskrivas staten*

(337) För att avgöra om en åtgärd som beviljats genom offentligägda företag kan tillskrivas staten är det nödvändigt att fastställa huruvida de offentliga myndigheterna kan anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i antagandet av åtgärden. Frågan huruvida en åtgärd som vidtagits av ett offentligt företag kan tillskrivas staten kan avgöras med ledning av ett antal indicier som följer av samtliga omständigheter i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden har vidtagits ([109]).

([104]) Kommissionens beslut K(2004) 3955 slutlig av den 2 mars 2005 i ärende N 386/2004 – France Aide à la restructuration à Fret SNCF, EUT C 172, 12.7.2005, s. 3, skälen 133–135 och 146.

([105]) Domstolens dom av den 24 januari 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punkterna 25 och 26; tribunalens dom av den 12 december 1996, Air France/kommissionen, mål T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 63.

([106]) Tribunalens dom av den 12 december 1996, Air France/kommissionen, mål T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 56.

([107]) Domstolens dom av den 14 oktober 1987, Tyskland/kommissionen, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punkt 17; tribunalens dom av den 6 mars 2002, Territorio Histórico de Álava m.fl./kommissionen, förenade målen T-92/00 och T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punkt 57.

([108]) Domstolens dom av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 38. Se även domstolens domar av den 29 april 2004, Grekland/kommissionen, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, punkterna 53 och 54, av den 8 maj 2003, Italien och SIM 2 Multimedia SpA/kommissionen, förenade målen C-328/99 och C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, punkterna 33 och 34, och av den 10 december 2020, C-160/19 P, Comune di Milano/kommissionen, ECLI:EU:C:2020:1012, punkterna 31 och 34 samt däri citerad rättspraxis.

([109]) Domstolens dom av den 2 mars 2021, kommissionen/Italien, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punkterna 59 och 60 samt däri citerad rättspraxis.

(338) Man kan i detta hänseende inte kräva att kommissionen på grundval av en exakt uppmaning ska kunna visa att de offentliga myndigheterna specifikt har uppmuntrat det offentligägda företaget att vidta den aktuella åtgärden. Alla indikationer på att de offentliga myndigheterna är delaktiga i antagandet av en åtgärd eller på att det är osannolikt att de inte är delaktiga, även med beaktande av åtgärdens omfattning, dess innehåll eller de villkor som den innehåller, eller, å andra sidan, på att dessa myndigheter inte är delaktiga i antagandet av åtgärden, är relevanta ([110]).

(339) Bevis som stöder slutsatsen att åtgärden kan tillskrivas staten inbegriper dessutom det faktum att det offentliga företaget i fråga inte kunde ha fattat det ifrågasatta beslutet utan att ta hänsyn till myndigheternas krav eller riktlinjer, det offentliga företagets integration i den offentliga förvaltningens strukturer, arten av dess verksamhet och hur denna bedrivs på marknaden under normala konkurrensvillkor i förhållande till privata aktörer, företagets rättsliga ställning samt omfattningen av den kontroll som utövas av de offentliga myndigheterna ([111]).

5.1.2.1 Ersättning för DB Cargos årliga förluster enligt resultatöverföringsavtalet (åtgärd 1)

(340) Kommissionen konstaterar att DB AG (och även DB ML före sammanslagningen med DB AG) är offentliga företag som bildats som *Aktiengesellschaft* enligt privaträtten. Direktionen i ett *Aktiengesellschaft* är oberoende av styrelsen och bolagsstämman ([112]). Detta innebär att de senare i princip inte kan ge instruktioner till direktionen. Som unionsdomstolarna upprepade gånger har fastställt är enbart den omständigheten att ett offentligt företag har bildats som en privaträttslig kapitalassociation, mot bakgrund av det oberoende som följer av denna rättsliga ställning, dock inte tillräcklig för att utesluta att en stödåtgärd som ett sådant företag har vidtagit ska tillskrivas staten. Förekomsten av en kontrollsituation och de därmed följande konkreta möjligheterna att i praktiken utöva ett dominerande inflytande innebär att det inte direkt kan uteslutas att staten är delaktig i de åtgärder som vidtas av ett sådant företag. Följaktligen kan det inte heller uteslutas att bestämmelserna om statligt stöd i fördraget riskerar att åsidosättas, trots att företagets rättsliga form ska beaktas som en omständighet bland andra för att avgöra huruvida åtgärden ska tillskrivas staten eller ej ([113]). I det föreliggande sammanhanget kan det inte uteslutas att staten genom sin närvaro i styrelsen, i vilken hälften av ledamöterna utses av aktieägaren, indirekt skulle kunna påverka direktionens beslut. Enligt tysk lagstiftning om *Aktiengesellschaften* väljs direktionen av styrelsen, vars ledamöter inte är bundna av instruktioner från aktieägarna. Kommissionen noterar dock att det finns tecken på att vissa ledamöter i styrelsen också kan vara bundna av en skyldighet gentemot staten. Detta är fallet när staten som aktieägare utser parlamentsledamöter eller regeringsföreträdare (såsom statssekreterare och direktörer från de berörda ministerierna) till styrelseledamöter. Dessa styrelseledamöter har också en skyldighet eller ett starkt incitament att agera i regeringens intresse när det gäller transportpolitik och budgetrelaterade frågor rörande DB AG (skäl 96 b.2).

(341) Eftersom DB AG är helt statsägt (skäl 11) kan förbundsrepubliken Tyskland som enda aktieägare fatta alla beslut i DB AG:s bolagsstämma på egen hand och därmed utöva (exklusivt) inflytande på DB AG:s strategiska inriktning. Kommissionen noterar dessutom att Tyskland, som ägare till 100 % av aktierna, i generalförsamlingen (ensamt) kan påverka valet av DB AG:s styrelse, som i sin tur väljer DB AG:s direktion. Tyskland kan således indirekt påverka de ledningsbeslut som fattas av DB AG:s direktion även i förhållande till DB AG:s dotterbolag, inklusive DB Cargo och, fram till 2016, DB ML, även om de utvalda styrelseledamöterna strängt taget inte är statliga företrädare.

([110]) Domstolens dom av den 2 mars 2021, kommissionen/Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punkterna 60 och 61 samt däri citerad rättspraxis.

([111]) Domstolens dom av den 2 mars 2021, kommissionen/Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punkt 62 samt däri citerad rättspraxis.

([112]) Se § 76.1 i *Aktiengesetz*.

([113]) Domstolens dom av den 10 december 2020, C-160/19 P, Comune di Milano/kommissionen, ECLI:EU:C:2020:1012, punkt 49 och däri angiven rättspraxis.

(342) Majoriteten av DB AG:s styrelse utgörs inte av statliga företrädare. I DB AG:s styrelse ingår dock tre statliga företrädare som direkt utses av de tre ministerier som deltar i tillsynen av DB AG (dvs. transportministeriet, ekonomiministeriet och finansministeriet) samt två ledamöter av förbundsdagen.

(343) Enligt § 293.2 i *Aktiengesetz* krävs dessutom att varje bolagsstämma med tre fjärdedelars majoritet godkänner ingåendet av ett avtal om kontroll och/eller resultatöverföring mellan två *Aktiengesellschaften*. Tyskland hävdar att staten i enlighet med denna bestämmelse gav sitt samtycke till ingåendet av resultatöverföringsavtalet mellan DB AG och DB Cargo. I detta avseende ska det noteras att det, även om 2012 års resultatöverföringsavtal inte ingicks direkt mellan DB AG och DB Cargo utan mellan DB ML och DB Cargo, vid den tidpunkt då avtalet ingicks fanns ett avtal om kontroll- och resultatöverföring mellan DB AG och DB ML (se skäl 45). I detta avseende bekräftar Tyskland att det har funnits en kedja av resultatöverföringsavtal med olika underordningsnivåer med DB AG högst upp fram till dess att resultatöverföringsavtalet under 2016 överfördes från DB ML till DB AG, som hade DB Cargo som det i slutändan berörda dotterbolaget och DB AG som det i slutändan berörda moderbolaget (skäl 47). Statliga tjänstemäns delaktighet i ingåendet av resultatöverföringsavtalet är också en följd av tillämpningen av bestämmelserna i § 65.2 jämförd med § 65.3 i BHO, som kräver att en berörd minister godkänner ingåendet av kontrollavtal i statligt ägda företag (skäl 107). Eftersom det resultatöverföringsavtal som granskats av kommissionen har ett kontrollelement behövde den berörda ministern godkänna ingåendet av det avtalet.

(344) När det gäller det resultatöverföringsavtal som ingicks 2012 noterar kommissionen att det inledningsvis hade en minsta löptid på fem år. Efter den inledande femårsperioden har det automatiskt förlängts i slutet av varje budgetår med ytterligare ett år, såvida inte endera parten beslutade att avsluta det, vilket skedde 2024 (se skäl 51). Det fanns inget tak i resultatöverföringsavtalet för de förluster som DB Cargos moderbolag kunde täcka. Resultatöverföringsavtalet mellan DB ML och DB Cargo skulle därför kunna påverka DB AG:s budget på grund av det resultatöverföringsavtal som ingåtts mellan DB AG och DB ML. Efter sammanslagningen av DB ML och DB AG exponerades därför DB AG direkt för DB Cargos förluster.

(345) Kommissionen bekräftar den preliminära slutsatsen i beslutet att inleda förfarandet att beslutet att ingå resultatöverföringsavtalet kan tillskrivas den tyska staten. Med tanke på den inverkan som ett sådant obegränsat avtal skulle kunna ha på det statligt ägda DB AG:s budget, måste beslutet att år 2012 ingå detta avtal betraktas som strategiskt för DB AG, DB ML och DB Cargo. Den strategiska betydelsen av det granskade resultatöverföringsavtalet bekräftas också av de formella godkännandekrav som är tillämpliga på resultatöverföringsavtal som inbegriper en kontrollaspekt. Det är osannolikt att den tyska regeringen inte påverkade DB AG:s beslutsprocess med avseende på sådana strategiska beslut eller att regeringen var omedveten om och inte deltog i ett beslut som eventuellt innebar en betydande ekonomisk börda för DB AG. Detta inflytande utövas särskilt genom styrelsen och bolagsstämman samt genom direkta kontakter mellan högt uppsatta regeringsföreträdare och DB AG:s ledning.

(346) Enligt den tyska bolagsrätten måste de avtalsslutande parternas aktieägare godkänna resultatöverföringsavtalet. Förekomsten av ett rättsligt giltigt resultatöverföringsavtal mellan DB AG och DB Cargo (respektive mellan DB AG och DB ML) kan därför inte förklaras på annat sätt än genom direkt delaktighet av den statliga företrädare som ansvarar för statens aktieinnehav i de berörda företagen. Under 2016 gav dessutom en statlig företrädare som enda aktieägare i DB AG sitt direkta godkännande för sammanslagningen mellan DB AG och DB ML, vilket krävs enligt tysk bolagsrätt. Till följd av sammanslagningen mellan DB ML och DB AG överfördes alla rättigheter och skyldigheter, inklusive resultatöverföringsavtalet från 2012 (mellan DB ML och DB AG) från DB ML till DB AG, vilket gjorde att DB AG direkt exponerades för DB Cargos faktiska och framtida förluster. Sammanslagningen gjordes flera månader före utgången av femårsperioden för 2012 års resultatöverföringsavtal, som därefter automatiskt förlängdes på obestämd tid, med möjlighet till årlig uppsägning av DB AG eller DB Cargo.

(347) Enligt rättspraxis är det under vissa omständigheter tänkbart att uppfyllandet av de fyra villkor som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget kan bedömas vid en annan tidpunkt än den då en viss åtgärd träder i kraft ([114]). När det gäller kommissionens slutsatser om förekomsten av en ekonomisk fördel (se skälen 393–411) kan frågan om huruvida den tyska staten var delaktig i besluten om ingåendet och förlängningen av resultatöverföringsavtalet från och med 2012 eller först senare lämnas öppen. Det som är mer relevant är att när alla villkor för förekomsten av statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget var uppfyllda var resultatöverföringsavtalet fortfarande i kraft genom vad kommissionen anser utgöra statlig påverkan.

(348) I detta avseende började gradvis ytterligare tecken på att åtgärden kunde tillskrivas staten framkomma. När det gäller åtgärdens omfattning, och mot bakgrund av att Tyskland till fullo ägde respektive företag, kan det faktum att förlusterna upprepade gånger täcktes inom ramen för resultatöverföringsavtalet (se tabell 5, skäl 53) samt deras storlek inte anses ha undgått Tyskland, särskilt från och med 2019, då de årliga förlusterna nästan fördubblade de förluster som registrerades under 2015, 2016 respektive 2017, för att därefter öka till 870 miljoner euro under 2020. Med tanke på storleken på de förluster som behövde täckas inom ramen för resultatöverföringsavtalet är det därför osannolikt att den tyska staten inte skulle ha deltagit i besluten om förnyelse av det avtalet. Det är snarare troligt att den tyska staten utövade sitt dominerande inflytande över DB AG för att säkerställa att resultatöverföringsavtalet fortsätter att stödja DB Cargo trots de ökande förluster för DB AG som genererades av resultatöverföringsavtalet. Även om de årliga förlängningarna av resultatöverföringsavtalet genomfördes i tysthet utgjorde dessa förlängningar konkreta och allt mer betydelsefulla val att fortsätta stödja DB Cargo trots de ackumulerade förlusterna. Kommissionen anser att det är osannolikt att DB AG:s ledning skulle ha haft frihet att upphöra med detta stöd, särskilt med tanke på de ökande förluster som gjorde att resultatöverföringsavtalet blev allt viktigare för att DB Cargo skulle kunna behålla sin ekonomiska bärkraft.

(349) Det är än mer osannolikt att den tyska staten inte var delaktig i det faktiska beslutet om att förnya resultatöverföringsavtalet mot bakgrund av beskaffenheten hos DB Cargos verksamhet och dess relevans för de offentliga myndigheterna, och med tanke på att beskaffenheten hos stödmottagarens verksamhet enligt etablerad rättspraxis är ett tecken på att åtgärden kan tillskrivas staten ([115]).

(350) Trots avregleringen av marknaden för godstransporter på järnväg under 2007 fortsatte DB Cargo att spela en viktig roll på denna marknad, särskilt inom envagnstransportsegmentet, där företaget fortfarande har en andel på omkring 90 % (skäl 33). Som Tyskland medger (skäl 33) har envagnstransportsegmentet systematiskt gått med förlust under flera år och är därför inte attraktivt för nya aktörer utan subventioner (se skäl 466 ff när det gäller betydelsen av envagnstransportsegmentet och skälen 587–589 när det gäller det planerade offentliga stödet till denna sektor).

(351) I detta avseende noterar kommissionen att godstransporterna på järnväg är av strategisk betydelse för den federala regeringens transportpolitik, eftersom de bidrar till övergången från väg till järnväg och är viktig för att garantera försörjningstryggheten för många varor som är nödvändiga för konsumenter och industri ([116]). I Tysklands fall utgör envagnstransporterna cirka en fjärdedel av godstransporterna på järnväg. De är en viktig del av logistikkedjorna landet över och spelar en nyckelroll när det gäller att tillhandahålla förbindelser till många viktiga industrianläggningar. Dessutom fyller envagnstransporterna en stödfunktion för andra former av godstransport på järnväg, såsom kombinerade transporter och systemtåg, och bidrar därför avsevärt till järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag, vilket gör att de också är avgörande för att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn och uppnå klimatmålen. Dessa överväganden tvingade Tyskland att finansiera sektorsspecifika system för envagnstransportsektorn från och med 2020 ([117]).

([114]) Tribunalens domar av den 13 februari 2012, Budapesti Erőmű Zrt/kommissionen, T-80/06 och T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, punkterna 55 och 67 och av den 30 april 2014, Dunamenti Erőmű Zrt/kommissionen, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, punkt 66, den senare bekräftad genom domstolens dom av den 1 oktober 2015, Electrabel SA och Dunamenti Erőmű Zrt/kommissionen, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Domstolens dom av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 56.

([116]) Se Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, "Masterplan Schienengüterverkehr", 23 juni 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (hämtad den 15 november 2024).

([117]) Se kommissionens beslut C(2020) 7533 final av den 4 november 2020, skäl 3-5, och beslut C(2024) 3488 final av den 21 maj 2024, skäl 4-8.

(352) Trots de dåliga ekonomiska resultaten är envagnstransportsektorn därför av avgörande betydelse för den tyska godstrafiken samt för den tyska industrin, såväl som nyckeln till trafikomställningen. DB Cargos roll för den tyska ekonomiska politiken och miljöpolitiken som en av de främsta drivkrafterna bakom utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn och landets industriella attraktionskraft är ytterligare en indikator på att resultatöverföringsavtalet kan tillskrivas staten, eftersom det är osannolikt att den tyska staten inte skulle ha stött företagets finanser genom detta avtal, särskilt från den tidpunkt då DB Cargos förluster – om de inte hade täckts av moderbolaget – skulle ha försatt företaget i svårigheter och hotat dess fortsatta verksamhet ([118]).

(353) I detta sammanhang noterar kommissionen också att DB AG:s strategiska dokument (Oliver Wyman-undersökningen) hänvisar till att DB Cargo som statsägt företag har ett ”särskilt ansvar” för över 17 000 anställda i Tyskland (år 2018) (se även skäl 397).

(354) Kommissionen drar slutsatsen att åtgärd 1, dvs. täckningen av DB Cargos förluster inom ramen för resultatöverföringsavtalet, både under den inledande perioden och efter de tysta förlängningarna fram till dess att avtalet upphör, vilket för närvarande planeras till den 31 december 2024, kan tillskrivas den tyska staten.

5.1.2.2 Prissättning av koncerninterna tjänster (åtgärd 2) och fördelaktiga finansieringsvillkor för lån från DB:s finansavdelning (åtgärd 3)

(355) På grundval av granskningen av Tysklands och de berörda parternas argument och bevis kan kommissionen inte bekräfta sin preliminära slutsats att åtgärderna 2 och 3 kan tillskrivas staten.

(356) I motsats till klagandens påstående är DB AG:s och, i slutändan, statens fullständiga ägande av DB Cargo inte tillräckligt för att visa att åtgärderna 2 och 3 kan tillskrivas den tyska staten.

(357) DB AG och DB Cargo har bildats som *Aktiengesellschaften* enligt privaträtten, vilket innebär att direktionen är oberoende av styrelsen och bolagsstämman. I motsats till strategiska beslut, såsom ingåendet av ett avtal som resultatöverföringsavtalet, är ingåendet av avtal om koncerninterna tjänster eller tillhandahållandet av koncerninterna lån transaktioner som faller inom ramen för den löpande verksamheten. Det är högst osannolikt att sådana transaktioner skulle kunna följas noga och påverkas av staten i egenskap av aktieägare genom dess företrädare i styrelsen, särskilt med tanke på att staten endast i begränsad utsträckning är representerad i DB AG:s och DB Cargos ledningsorgan.

(358) I arbetsordningen för DB AG:s direktion utesluts uttryckligen upptagande av lån inom koncernen från de områden där det krävs ett beslut av DB AG:s direktion eller ett godkännande från DB AG:s styrelse (skälen 17, 20 och 22). I enlighet med arbetsordningen för DB Cargos direktion utesluts dessutom uttryckligen upptagande av lån till DB AG och DB Finance B.V. från förteckningen över åtgärder som kräver godkännande av DB AG:s direktion (dvs. av aktieägaren). Ovannämnda arbetsordning hänvisar inte på något sätt till avtal om koncerninterna tjänster, vilket innebär att fastställandet av deras villkor och bestämmelser hänförs till en lägre ledningsnivå. Till skillnad från undertecknandet av resultatöverföringsavtalet har undertecknandet av interna företagsavtal för koncerninterna tjänster eller låneavtal såsom de som ingår i den föreliggande undersökningen därför inte nödvändiggjort någon inblandning antingen på nivån för de berörda företagens aktieägare, styrelse eller direktion.

([118]) Med avseende på detta, se tribunalens dom av den 13 september 2023, T-525/20, ITD och Danske Fragtmænd/kommissionen, ECLI:EU:T:2023:542, punkterna 86–96 och 104–107.

(359) De potentiella finansiella effekterna av åtgärderna 2 och 3 på DB AG:s budget, som enligt klaganden är ytterligare ett tecken på att åtgärderna kan tillskrivas staten, måste relativiseras. För det första, när det gäller avtal om koncerninterna tjänster hävdar Tyskland med rätta att ett antal tjänster tillhandahölls i hela koncernens intresse. För det andra har kommissionen, mot bakgrund av klagandens påståenden, bedömt betydelsen av lånen i åtgärd 3 i förhållande till de mer relevanta indikatorerna rörande den relativa betydelsen för långivaren och låntagaren, såsom koncernens totala refinansieringsbehov och DB Cargos omsättning, och har bortsett från det mycket större belopp som utgörs av DB AG:s budget, till vilket klaganden hänvisar. De åtta lånen mellan 2013 och 2019 uppgick den 31 december 2019 till omkring 2,1 miljarder euro totalt. DB Finances skulder uppgick i sin tur endast till 23,3 miljarder euro under 2019, dvs. nio gånger större under ett enda år. Vad som är viktigare ur låntagarens synvinkel är att DB Cargos sammanlagda omsättning mellan 2013 och 2019 uppgick till 23,8 miljarder euro, dvs. elva gånger mer än lånebeloppen, och att den interna upplåningen inom DB-koncernen inte är tillfälliga händelser eller engångshändelser när det gäller lånen i fråga och inte heller specifika för DB Cargo bland DB AG:s dotterbolag.

(360) I motsats till klagandens påståenden tyder den tyska statens ekonomiska intresse av att få utdelning från DB-koncernen inte heller på att staten måste ha varit delaktig i åtgärderna 2 och 3. En aktieägares delaktighet i en konkret transaktion som genomförs inom ramen för den normala affärsverksamheten kan inte härledas utifrån en aktieägares allmänna intresse av att begränsa ett företags förluster i syfte att erhålla utdelning. Som Tyskland med rätta påpekar skulle ett godtagande av aktieägarens allmänna finansiella intressen som ett kriterium som är relevant för att en åtgärd ska tillskrivas staten innebära att alla beslut som fattas av ett företag skulle kunna tillskrivas staten, eftersom vilket beslut som helst kan påverka aktieägarens finansiella intressen.

(361) Åtgärderna 2 och 3 kan inte tillskrivas staten vare sig på grundval av bestämmelserna i § 65 i BHO eller bestämmelserna i PCGK, i motsats till vad klaganden har angett.

(362) I § 65 i BHO ([119]) fastställs regler för den tyska förbundsstatens förvärv av aktier i privata företag, t.ex. kravet på förhandsgodkännande från en relevant minister för transaktioner såsom förvärv eller försäljning av aktier i ett privat företag, transaktioner som inbegriper förändringar i det nominella kapitalet eller företagets syfte, eller transaktioner som innebär en förändring av kontrollen. I § 65.1.3 i BHO föreskrivs att förbundsstaten måste ges lämpligt inflytande över styrelserna eller ett likvärdigt tillsynsorgan. Enligt § 65.6 ska det ansvariga federala ministeriet använda sitt inflytande för att säkerställa att de medlemmar i företagets tillsynsorgan som har valts ut eller delegerats på uppdrag av federationen också tar hänsyn till förbundsstatens särskilda intressen när de utövar sin verksamhet. Bestämmelserna i § 65 i BHO skapar således allmänna skyldigheter och är endast tillämpliga på vissa strategiska beslut som rör statens aktieinnehav. De fastställer inga regler som skulle kräva att staten deltar i antagandet eller definitionen av villkoren för koncerninterna avtal och lån.

(363) I PCGK beskrivs indikationer på ansvarsfull styrning av företag där den tyska staten har ett innehav, varav flera är icke-obligatoriska och allmänna (fotnot 47). Inga tecken, för att inte tala om bevis, som framkommit under undersökningen pekar på att de indikationer som anges i PCGK missbrukades eller gjordes bindande för DB Cargo eller DB AG med avseende på de granskade åtgärderna 2 och 3, på grund av åtgärder eller inflytande från tjänstemän, avdelningar eller offentliga organ, och det finns därför inte heller några tecken på att åtgärderna 2 och 3 kan tillskrivas staten.

(364) Kommissionen drar slutsatsen att den bevisning som samlats in under det formella granskningsförfarandet inte stöder de preliminära uppgifter som anges i beslutet att inleda förfarandet men att den inte kan fastställa att åtgärderna 2 och 3 kan tillskrivas den tyska staten vid tillämpningen av artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(365) Med tanke på de kumulativa villkoren för förekomsten av statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget drar kommissionen slutsatsen att åtgärderna 2 och 3 inte utgör statligt stöd i den mening som avses i den bestämmelsen.

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

5.1.2.3 Federala järnvägsfondens (BEV) partiella täckning av ersättningen till DB Cargos offentliganställda tjänstemän (”Åtgärd 4”)

(366) Som Tyskland har klargjort avser BEV:s täckning av de sociala kostnaderna alla järnvägstjänstemän som anvisats till DB AG, inte bara den personal inom DB AG-koncernen som anvisats till DB Cargo.

(367) Anvisningssystemet är obligatoriskt ([120]). Beslutet om den enhet som står för kostnaderna avseende den särskilda statusen hos de offentliganställda som har förordnats till DB AG:s personal, liksom andra funktioner i anvisningssystemet, avgörs av de lagstadgade bestämmelserna (”Gesetz”) – DBGrG – och inte av självständiga beslut fattade av BEV, DB AG eller DB Cargo (skäl 78) ([121]). Åtgärd 4 kan därför tillskrivas staten.

5.1.3 *Selektiv fördel*

(368) En fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget är den ekonomiska förmån som ett företag inte skulle ha fått under normala marknadsmässiga villkor, det vill säga utan statligt ingripande ([122]). Det är endast åtgärdens effekt på företaget som är relevant, och inte orsaken till eller målet med det statliga ingripandet ([123]). En fördel föreligger när ett företags ekonomiska situation förbättras till följd av ett statligt ingripande under villkor som skiljer sig från normala marknadsförhållanden. För att bedöma detta bör företagets ekonomiska situation efter åtgärden jämföras med dess ekonomiska situation om åtgärden inte hade vidtagits ([124]). I detta avseende påminner kommissionen om att begreppet ”statliga ingripanden” inte bara avser positiva åtgärder från statens sida utan även omfattar det faktum att myndigheterna inte vidtar några åtgärder under vissa omständigheter ([125]).

(369) Kommissionen kommer att bedöma förekomsten av en selektiv fördel enbart för de åtgärder som kommissionen anser kan tillskrivas staten, dvs. åtgärd 1 och åtgärd 4.

5.1.3.1 Ersättning för DB Cargos årliga förluster enligt resultatöverföringsavtalet (åtgärd 1)

(370) Kommissionen konstaterar att Tyskland hävdar att i) ingåendet av resultatöverföringsavtalet respekterar principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, att ii) underlåtenheten att avsluta resultatöverföringsavtalet och därmed fortsätta med de årliga överföringarna av DB Cargos förluster till DB AG inte utgör ett statligt ingripande, eftersom de inte utgör någon åtgärd och därmed inte en ”faktiskt [vidtagen] åtgärd”, och att iii) underlåtenheten att avsluta resultatöverföringsavtalet och den fortsatta förlustöverföringen i vilket fall som helst respekterar principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, vilket betyder att DB Cargo inte har fått någon fördel, och att åtgärden därför inte utgör statligt stöd (se skälen 110–130).

(371) Kommissionen kommer att undersöka huruvida principen om en privat investerare i en marknadsekonomi är tillämplig på ingåendet av resultatöverföringsavtalet samt på underlåtenheten att avsluta resultatöverföringsavtalet och den därav följande överföringen av förluster. Om kommissionen skulle slå fast att kriteriet om en marknadsekonomisk aktör inte är tillämpligt kan den inte tillämpa testet.

([120]) Enligt § 12.2 i DBGrG ska de statliga tjänstemännen anvisas (”sind [...] zugewiesen”) till DB AG.
([121]) Domstolens dom av den 19 december 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 34.
([122]) Domstolens dom av den 11 juli 1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60, domstolens dom av den 29 april 1999, Spanien/kommissionen, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.
([123]) Domstolens dom av den 2 juli 1974, Italien/kommissionen, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punkt 13.
([124]) *Ibid.*
([125]) Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1), punkt 67 och den rättspraxis som anges däri.

(372) Kommissionen påminner om att tribunalen tidigare har ansett att frågan om huruvida kriteriet om en marknadsekonomisk aktör är tillämpligt i slutändan beror på om staten har beviljat en ekonomisk förmån till ett statligt ägt företag i sin egenskap av ekonomisk aktör, och inte i sin egenskap av myndighetsutövare ([126]). Statliga ingripanden för att fullgöra statens skyldigheter som offentlig myndighet kan således inte jämföras med en privat investerares ingripanden i en marknadsekonomi ([127]).

(373) Kommissionen bestrider inte att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi är tillämplig på ingåendet av resultatöverföringsavtalet och på underlåtenheten att avsluta det och de därav följande förlustöverföringarna enligt resultatöverföringsavtalet. I detta avseende noterar kommissionen att resultatöverföringsavtalet i sig är ett instrument som omfattas av *Aktiengesetz* och inte av offentlig rätt (se fotnot 15). Dessutom är resultatöverföringsavtalen instrument som kan och verkar användas av andra företagskoncerner, särskilt företag som är representerade i det tyska aktieindexet (se skäl 111). Kommissionen konstaterar att Tyskland inte bestrider frånvaron av förhandsanalyser av lönsamheten innan resultatöverföringsavtalet ingicks (se skäl 121). Samtidigt noterar kommissionen förekomsten av ekonomiska analyser i form av årliga planer på medellång sikt, vilka utgör grunden för DB AG:s strategiska beslut (se skäl 54). Fortsättningen av de årliga förlustöverföringarna måste därför ses inom ramen för resultatöverföringsavtalet. Kommissionen drar därför slutsatsen att principen om en privat investerare i en marknadsekonomi är tillämplig både på ingående av resultatöverföringsavtalet och underlåtenheten att avsluta resultatöverföringsavtalet, vilket ledde till en kontinuerlig överföring av DB Cargos förluster till DB AG.

(374) När det gäller Tysklands argument att underlåtenheten att avsluta resultatöverföringsavtalet och därmed överförandet av DB Cargos förluster inte utgör en faktiskt vidtagen åtgärd (se skäl 114) och att en selektiv fördel därför inte kan fastställas för förlustöverföringarna, finner kommissionen ingen rättslig grund för detta argument. Tvärtom måste underlåtenheten att vidta åtgärder, eventuellt gradvisa, för att avsluta ett alltmer ekonomiskt ofördelaktigt rättsligt förhållande betraktas som ett val, även om det genomförs automatiskt antingen av en privat investerare, av en offentlig myndighet eller av ett offentligt företag. Detta gäller särskilt när den ursprungliga löptiden för ett avtal har löpt ut och varje part år efter år antingen kan godta en automatisk förlängning av avtalet över nästa år eller lämna in ett uppsägningsmeddelande. Detta är specifika val som parterna i resultatöverföringsavtalet har gjort varje år. Den rättsliga formen av dessa val, dvs. det faktum att förlängningen av resultatöverföringsavtalet var utformad för att vara automatisk snarare än att kräva en formell ändring, kan inte påverka denna bedömning. Enligt fast rättspraxis är åtgärdens exakta form irrelevant när det gäller att fastställa huruvida den ger ett företag en ekonomisk fördel. Begreppet ”stöd” omfattar inte enbart konkreta förmåner, utan även åtgärder som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar ett företags budget och som därigenom, utan att vara subventioner i strikt bemärkelse, är av liknande karaktär och har samma effekt ([128]). Det framgår också av rättspraxis att en underlåtenhet att vidta åtgärder mycket väl kan betraktas som ett ingripande som ger upphov till en fördel i fall där en privat aktör, i en situation som ligger så nära statens situation som möjligt, under normala marknadsförhållanden skulle ha vidtagit åtgärder. Exempel på sådana situationer är fortsatt anstånd i samband med utebliven betalning av skuld ([129]) eller användning av offentlig egendom utan betalning av respektive hyra ([130]). Kommissionen påminner om att inrättandet av ett resultatöverföringsavtal innebär att man introducerar en automatik som bör ersätta behovet av att årligen besluta huruvida förluster eller vinster ska överföras till moderbolaget. En sådan automatik utesluter dock inte att transaktionerna, dvs. överföringen av förluster/vinster, kan bli till nackdel för en avtalspart, för annars skulle det inte finnas något behov av en villkorslös uppsägningsklausul. En försiktig marknadsekonomisk aktör skulle i själva verket bedöma om det skulle vara fördelaktigt att behålla ett avtal, och om så inte är fallet upphäva ett avtal som blivit ofördelaktigt. Kommissionen anser därför att det också är nödvändigt att bedöma den ekonomiska motiveringen för förlustöverföringarna för de perioder då endera parten skulle ha kunnat säga upp resultatöverföringsavtalet.

([126]) När det gäller investeringar, se domstolens dom av den 5 juni 2012, kommissionen/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkterna 79–82 och 87.

([127]) Tribunalens dom av den 15 december 2009, EDF/kommissionen, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, punkt 228.

([128]) Se t.ex. domstolens dom av den 3 april 2014, Frankrike/kommissionen, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, punkt 94 och däri angiven rättspraxis.

([129]) Se t.ex. tribunalens dom av den 13 september 2010, Grekland m.fl./kommissionen, förenade målen T-415/05, T-416/05 och T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, punkterna 377–393, och domstolens dom av den 12 oktober 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, punkterna 19 och 20.

([130]) Se tribunalens dom av den 7 september 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium/kommissionen, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, punkterna 28, 49 och 65 (som bekräftades genom domstolens dom av den 26 september 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium/kommissionen, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Med tanke på att kriteriet om en marknadsekonomisk aktör är tillämpligt kommer kommissionen nu att bedöma huruvida ingåendet av resultatöverföringsavtalet 2012 och överföringen av förluster inom ramen för resultatöverföringsavtalet ger DB Cargo en ekonomisk fördel, dvs. en fördel som DB Cargo inte kunde ha fått på marknadsvillkor. Kommissionen måste därför avgöra huruvida ”en privat investerare av jämförbar storlek som bedriver verksamhet under normala förhållanden i en marknadsekonomi skulle ha drivits till att göra den aktuella investeringen” ([131]). I detta avseende kommer kommissionen att ta vederbörlig hänsyn till att DB AG är den befintliga aktieägaren i DB Cargo och inte en ny investerare.

(376) När kriteriet om en marknadsekonomisk aktör tillämpas är det endast de fördelar och skyldigheter som är kopplade till statens roll som ekonomisk aktör som är relevanta. Medlemsstaterna bör utvärdera dessa fördelar och skyldigheter på grundval av den information som fanns tillgänglig vid tidpunkten för ingripandet (dvs. på förhand), genom att förlita sig på ekonomiska utvärderingar som är jämförbara med dem som en rationell marknadsekonomisk aktör skulle ha genomfört under liknande omständigheter. I det aktuella fallet har Tyskland till kommissionen överlämnat en betydande mängd ekonomiska och finansiella uppgifter som har sammanställts och granskats regelbundet och som belyser de lönsamhetsförväntningar som DB AG har kunnat undersöka under hela den period då resultatöverföringsavtalet tillämpades.

(377) En metod för att kontrollera efterlevnaden av principen om en investerare i en marknadsekonomi är att förlita sig på allmänt vedertagna standardiserade bedömningsmetoder. Sådana metoder måste grundas på tillgängliga objektiva, verifierbara och pålitliga data, som bör vara tillräckligt detaljerade och återspegla den ekonomiska situationen vid den tidpunkt när transaktionen beslutades, med beaktande av risknivån och framtida förväntningar. En allmänt accepterad standardmetod för att utvärdera ett investeringsbeslut är att bedöma investeringen i förhållande till dess nettonuvärde (NPV).

(378) För att uppskatta värdet på DB Cargos eget kapital diskonterade kommissionen nettovinsten, för vars ungefärliga värde användes rörelseresultatet efter ränta, eller, i förekommande fall, EBT, vilka ingår i planerna på medellång sikt, under den femårsperiod som omfattas av respektive plan på medellång sikt (se Table 5), såväl som slutvärdet, genom att använda den kostnad före skatt för eget kapital som anges i DB-koncernens årsredovisningar för segmentet frakt- och logistikverksamhet som diskonteringsfaktor. Kommissionen använde Gordon Shapiro-tillväxtmetoden för att beräkna slutvärdet.

(379) Enligt Gordon Shapiro-tillväxtmetoden är ett företags slutvärde nettonuvärdet av de vinster som företaget konstant kommer att göra. För att beräkna nettonuvärdet krävs följande antaganden: i) vinsten kommer att öka med en viss konstant tillväxttakt (”g”), med början i vinsten under affärsplanens sista år och ii) diskonteringsfaktorn är antingen kostnaden för eget kapital eller den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden, beroende på typen av vinst, med avseende på aktieägarna eller mer allmänt på företaget. Gordon Shapiro-tillväxtmetoden innebär att ju högre konstant tillväxttakt, ju högre normaliserat fritt kassaflöde och ju lägre diskonteringsfaktor, desto högre blir slutvärdet. Kommissionen använde en konstant tillväxttakt på 2,0 %, vilket anges i den andra E.CA-rapporten (se tabell 9). Kommissionen använder samma takt som den andra E.CA-rapporten, eftersom denna takt är ett försiktigt antagande även mot bakgrund av andra interna dokument från DB Cargo i vilka en lägre tillväxttakt anges (i detta avseende noterar kommissionen nedskrivningstestet i 2015 års plan på medellång sikt där en konstant tillväxttakt på 1,0 % används).

(380) Kommissionen kommer att bedöma resultatöverföringsavtalets marknadsmässighet vid olika tidpunkter. Dessa tidpunkter är i) 2012, det år då resultatöverföringsavtalet undertecknades, ii) 2016, det år då perioden under vilken avtalet inte kunde sägas upp löpte ut, samt iii) 2020, då andra åtgärder redan hade genomförts för att ta itu med DB Cargos kontinuerliga förluster, dvs. beställningen av envagnsstudien, införandet av programmet ”Starke Cargo” och bytet av ledningen (se skälen 61 och 66).

([131]) Domstolens dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 29; domstolens dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punkterna 18 och 19; och tribunalens dom av den 30 april 1998, Cityflyer Express/kommissionen, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punkt 51. Se även Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1), punkt 74.

(381) När det gäller databasen för beräkning av nettonuvärdet förlitar sig kommissionen på de årliga planer på medellång sikt som fanns tillgängliga vid den aktuella tidpunkten. Med tanke på omfattningen och arten av informationen i planerna på medellång sikt (se skälen 55 och 58) anser kommissionen att planerna på medellång sikt var tillräckligt detaljerade för att DB AG skulle kunna fatta beslut om resultatöverföringsavtalet. Såsom är vanlig praxis för liknande organisationer utarbetades planerna på medellång sikt i förväg på grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga vid tidpunkten i fråga, vilka hämtades internt från DB-koncernen och externt från tillförlitliga uppgiftskällor (se skäl 55).

5.1.3.1.1 Undertecknandet av resultatöverföringsavtalet år 2012

(382) På grundval av den metod som beskrivs i skälen 378 och 379 uppskattade kommissionen att värdet av DB Cargos egna kapital i nettonuvärde uppgick till cirka 2 763 miljoner euro baserat på 2011 års plan på medellång sikt (som omfattar åren 2012–2016) och cirka 2 973 miljoner euro baserat på 2012 års plan på medellång sikt (som omfattar åren 2013–2017). Kommissionen noterar att varje plan på medellång sikt inte bara omfattar planeringsperioden (t.ex. 2012–2016 när det gäller 2011 års plan på medellång sikt) utan även en uppskattning för det år då planen tas fram och de faktiska resultaten från föregående år (dvs. uppskattningar för 2011 och faktiska resultat för 2010 när det gäller 2011 års plan på medellång sikt).

(383) Dessutom noterar kommissionen att DB Cargo, trots att företaget enligt DB Cargos årsrapport 2011 genererade förluster under åren före undertecknandet av resultatöverföringsavtalet 2012 (148 miljoner euro under 2010 och 100 miljoner euro under 2011), hade genererat en vinst på mer än 500 miljoner euro mellan 2006 och 2008 (se skäl 117). Enligt DB Cargos årsrapporter gjordes vinster, vilka därmed överfördes, även under åren 2001–2004 ([132]). Som framgår av Table 5 prognosticerades i båda planerna på medellång sikt att DB Cargo skulle nå sitt prestationsmål (i form av EBIT-marginalen) åtminstone i slutet av planeringsperioden.

(384) I detta avseende kan det ha funnits berättigade förväntningar på att DB Cargo skulle generera vinst, och med tanke på avkastningens positiva nettonuvärde baserat på planerna på medellång sikt för den berörda perioden drar kommissionen slutsatsen att undertecknandet av resultatöverföringsavtalet 2012 inte gav DB Cargo någon ekonomisk fördel.

5.1.3.1.2 Perioden fram till slutet av 2016

(385) Nästa tidpunkt för vilken kommissionen bedömde marknadsmässigheten hos täckningen av förluster inom ramen för resultatöverföringsavtalet är slutet av den inledande femåriga löptiden. Detta beror på att resultatöverföringsavtalet under denna inledande period endast kunde sägas upp av viktiga skäl. Utgången av den inledande löptiden är den första tidpunkt då det stod endera parten fritt att säga upp resultatöverföringsavtalet. Kommissionen noterar att en förlust av majoriteten av rösträtterna i DB Cargo anges i avtalet som ett viktigt skäl för uppsägning (se skäl 48). Detta inträffade inte, vilket Tyskland också har angett (se skäl 50), och därför utlöstes inte detta viktiga skäl under den inledande femårsperioden. Kommissionen noterar dessutom också att det enligt § 297 i AktG föreligger ett viktigt skäl i synnerhet om det är osannolikt att den andra avtalsparten kommer att kunna fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet ([133]). Enligt resultatöverföringsavtalet måste DB Cargo överföra vinsterna och DB ML (och senare DB AG) måste ta över förlusterna. Eftersom förlusterna överfördes var det ingen part som inte uppfyllde sina skyldigheter.

(386) Kommissionen noterar dessutom de uppgifter som Tyskland lämnat om riktlinjerna för företagsbeskattning. I punkt 6 i R14.5 i riktlinjerna för företagsbeskattning nämns inte frågan om huruvida kontinuerliga förluster skulle vara ett viktigt skäl för att avsluta resultatöverföringsavtalet under den inledande femårsperioden, men kommissionen förstår av punkt 5.4 i R14.5 att det faktum att dotterbolaget konsekvent genererar förluster inte är ett skäl som skulle utgöra ett hinder för genomförandet av resultatöverföringsavtalet ([134]). Kommissionen förstår därför att det inte heller i detta avseende fanns något viktigt skäl för uppsägning. Enligt kommissionens uppfattning fanns det därför inga viktiga skäl som skulle ha motiverat en förtida uppsägning av resultatöverföringsavtalet.

([132]) Källa: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (senast hämtad den 15 november 2024).

([133]) Ursprunglig ordalydelse: ”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]) Ursprunglig ordalydelse: “Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet.”

(387) Även om det hade varit möjligt för en av parterna att säga upp avtalet av viktiga skäl, är det dessutom tveksamt om en marknadsekonomisk aktör skulle ha sagt upp resultatöverföringsavtalet inom dess ursprungliga löptid. Utöver risken för att en sådan uppsägning skulle vara olaglig, skulle uppsägningen av resultatöverföringsavtalet ha inneburit att det kontrollerande moderbolaget skulle ha gett upp de säkra fördelarna med resultatöverföringsavtalet, dvs. skatteförmånerna från den skattemässiga gemenskapen och den direkta kontrollen över dotterbolagets ledning, i utbyte mot de osäkra fördelarna med att undvika överföringen av eventuella förluster i framtiden. Det är tveksamt om ett moderbolag skulle ha gjort detta kort efter undertecknandet av resultatöverföringsavtalet. Detta gäller särskilt med tanke på att alla planer på medellång sikt och därmed grunden för de strategiska besluten visade på ett positivt värde för DB Cargo (se skäl 391).

(388) På grundval av den metod som beskrivs i skälen 378 och 379 uppskattade kommissionen att värdet av DB Cargos egna kapital i nettonuvärde uppgick till cirka 1 000 miljoner euro baserat på 2015 års plan på medellång sikt (som omfattar åren 2016–2020) och cirka 2 185 miljoner euro baserat på 2016 års plan på medellång sikt (som omfattar åren 2017–2021).

(389) Liksom i 2011 och 2012 års planer på medellång sikt förväntades DB Cargo också uppfylla åtminstone EBIT-marginalmålet under planeringsperiodens sista år. Dessutom förväntades avkastningen på sysselsatt kapital, med förbehållet att avkastningen på sysselsatt kapital i 2016 års plan på medellång sikt endast angavs för DB Cargo-koncernen, inte ligga långt under målet för avkastningen på sysselsatt kapital, och att den skulle ha en positiv utveckling under planeringsperioden.

(390) Kommissionen konstaterar att DB Cargo, eftersom företaget endast genererade förluster, presterade sämre under den första femårsperioden jämfört med den tidigare prognosen, vilket framgår av Table 4, men det finns inga bevis som kommissionen har till sitt förfogande som visar att de underliggande antagandena i 2015 eller 2016 års planer på medellång sikt var uppenbart felaktiga. Genom 2015 års plan på medellång sikt infördes dessutom åtgärder för att reformera DB Cargo inom ramen för ”Zukunft Bahn”-programmet.

(391) Även om kommissionen bedömer marknadsmässigheten vid strategiska tidpunkter, dvs. i) undertecknandet av resultatöverföringsavtalet, ii) slutet av resultatöverföringsavtalets inledande femåriga löptid och iii) efter envagnsstudien, bytet av DB Cargos ledning och införandet av programmet ”Starke Cargo”, har kommissionen också uppskattat värdet på DB Cargos egna kapital på grundval av planerna på medellång sikt från andra år. I detta avseende noterar kommissionen att nettonuvärdet på grundval av 2013 och 2014 års planer på medellång sikt skulle ha varit 2 075 miljoner euro respektive 5 555 miljoner euro.

(392) Kommissionen drar därför slutsatsen att täckningen av förlusterna inom ramen för resultatöverföringsavtalet med verkan i slutet av 2016, dvs. när den ursprungliga löptiden löpte ut, inte gav DB Cargo någon ekonomisk fördel.

5.1.3.1.3 Perioden från och med 2020

(393) Kommissionen bedömde avslutningsvis om DB AG hade agerat som en marknadsekonomisk aktör när företaget täckte förlusterna efter att redan ha genomfört andra åtgärder för att åtgärda DB Cargos kontinuerliga förluster, dvs. genom att beställa envagnsstudien, införa programmet ”Starke Cargo” och byta ut ledningsgruppen (se skälen 61 och 66). Kommissionen bedömde därför marknadsmässigheten på grundval av 2020 års plan på medellång sikt.

(394) Kommissionen bedömde värdet av DB Cargos egna kapital enligt den metod som beskrivs i skälen 378 och 379 och på grundval av uppgifterna i 2020 och 2021 års planer på medellång sikt. I detta avseende noterar kommissionen att nettonuvärdet för DB Cargos egna kapital enligt 2020 års plan på medellång sikt och beräknat enligt den metod som kommissionen har använt är negativt, dvs. cirka −441 miljoner euro. Då har man dock inte tagit hänsyn till den potentiella skatteförmånen (se skäl 43). Med hjälp av en konservativ metod för uppskattning av skatteskölden som använder den skattesats på 30,5 % ([135]) som anges i DB-koncernens årsrapporter för 2020 och 2021 ([136]) uppskattade kommissionen värdet av DB Cargos egna kapital i nettonuvärde till omkring −259 miljoner euro baserat på 2020 års plan på medellång sikt (som omfattar åren 2021–2025) ([137]). Detta innebär att en investerare skulle ådra sig förluster för en investering i företaget på grundval av de affärsprognoser som ingår i planerna på medellång sikt. Kommissionen noterar i detta avseende att covid-19-pandemin spädde på DB Cargos förluster ytterligare. Skadan från covid-19-pandemin är dock inte den enda orsaken till förlusterna, och kommissionen förstår att 2020 års plan på medellång sikt redan innehåller motåtgärder som skulle kompensera för omkring två tredjedelar av skadorna.

(395) Kommissionen påminner om att DB AG, såsom beskrivs i skäl 66, mot bakgrund av de ökande förlusterna (se Table 4) installerade en ny ledning vid DB Cargo under 2020, samt införde ett program för att återställa företagets lönsamhet, vilket redan ingick i 2019 års plan på medellång sikt (”Starke Schiene” respektive DB Cargo: ”Starke Cargo”). Detta innebär att aktieägaren i DB Cargo redan hade vidtagit olika åtgärder (och inte för första gången, eftersom andra program tidigare hade inletts, till exempel ”Zukunft Bahn”) för att vända på DB Cargos förlustsiffror, om än utan framgång. Sålunda kunde moderbolaget ha förväntat sig en förbättring av DB Cargos finansiella ställning, eller åtminstone inte en tydlig försämring av status quo, med hänsyn tagen till covid-19-pandemins negativa effekter. Trots alla tidigare åtgärder försämrades dock DB Cargos värde och blev negativt i 2020 års plan på medellång sikt. Det framgår också tydligt i 2020 års plan på medellång sikt att resultatet för programmet ”Starke Cargo”, som var en strategi som baserades på volymtillväxt, inte längre kunde uppnås eftersom de volymer som förutspåddes i 2020 års plan på medellång sikt under hela planeringsperioden höll sig under de volymer som prognostiserades i 2019 års plan på medellång sikt, i vilken programmet ”Starke Cargo” infördes.

(396) Kommissionen noterar att DB Cargos planer på medellång sikt som utarbetats sedan 2015 inbegriper identifiering av ytterligare risker och möjligheter med en sannolikhet att förverkligas på över 40 %. De ingår inte i grundscenariot, men identifieras ändå med tanke på deras rimlighet. I 2020 års plan på medellång sikt fanns inga sådana ytterligare möjligheter. I planen identifieras dock ytterligare risker (se skäl 58). Dessa risker var betydande eftersom de skulle ha inneburit en ackumulerad negativ inverkan på DB Cargo-koncernens EBIT under planeringsperioden på −417 miljoner euro (se Figure 3), vilket innebär att om de identifierade riskerna skulle förverkligas skulle det negativa EBIT som förutsågs för perioden öka med omkring 65 %. Detta betyder att det var rimligt att anta att eventuella avvikelser från planen skulle vara negativa och inte positiva. Det finns alltså en risk för att DB Cargo återigen skulle prestera sämre än förväntat, trots att företaget enligt prognosen redan skulle generera en negativ avkastning för aktieägaren. En försiktig aktieägare skulle också ta hänsyn till denna risk för dåliga resultat.

(397) Dessutom beställdes 2019 en studie för att hitta lösningar på svagheterna i envagnstransportsegmentet, vilket inte bara gick med förlust strukturellt utan i själva verket var den största bidragande faktorn till DB Cargos årliga förluster (se Table 6), (se skäl 61). Denna studie var daterad i oktober 2019 och ändrades i begränsad utsträckning i januari 2020. Den kunde därför påverka de beslut som skulle fattas för envagnstransportsegmentet. När det gäller slutsatserna i envagnsstudien noterar kommissionen att fyra av de sex kriterier som användes för att bedöma de

([135]) Kommissionen använder DB-koncernens vägda genomsnittliga kapitalkostnad före skatt som anges i årsrapporten för året för planen på medellång sikt för att diskontera skattefördelen. Detta är ett försiktigt antagande eftersom kostnaden för DB-koncernens egna kapital är lägre än kostnaden för eget kapital i dess segment för frakt och logistik.

([136]) I detta sammanhang påminner kommissionen om att den andra E.CA-rapporten använder en skattesats på 15 % för förluster eftersom den utgår från att 50 % kan erkännas som en förlustöverföring med en skattesats på 30 %, och en skattesats på 12 % för positiva resultat på grund av förlustöverföringen (se skäl 126).

([137]) Kommissionen noterar också att det negativa nettonuvärdet inte är begränsat till 2020 års plan på medellång sikt, utan att nettonuvärdet också skulle ha varit negativt på omkring −166 miljoner euro baserat på 2021 års plan på medellång sikt (som omfattar åren 2022–2026).

potentiella strategiska alternativen hade att göra med kriterier för den offentliga politiken ([138]). Kommissionen anser att en privat aktieägare varken skulle ha tagit hänsyn till fördelarna för den nationella ekonomin eller de ekologiska fördelarna som avgörande kriterier i sin analys. Det särskilda ansvaret som statsägt företag för att behålla DB Cargos personal skulle inte heller vara ett relevant övervägande för en privat aktieägare. Dessutom verkar den inverkan som det valda alternativet skulle ha på (det inhemska och europeiska) järnvägssystemet också vara mer relevant för staten eftersom det gäller infrastrukturen och även transportslagsfördelningen (en trafikomställning till järnvägstransporter bedöms till exempel som något positivt). Med detta sagt verkar detta alternativ också innehålla vissa aspekter som är viktiga för en privat aktieägare, såsom inverkan på andra segment, dvs. systemtåg och kombinerade transporter. Endast två kriterier, dvs. den strategiska positioneringen av DB Cargo och DB Cargos finanser, skulle ha beaktats av en privat investerare (se skäl 64). Det viktigaste av dessa två kriterier är inverkan på DB Cargos finanser, eftersom detta i slutändan är grunden för att skapa ett värde för aktieägaren. Som visas i figur 4 skulle en minskning av envagnstransportsegmentet i detta avseende ha varit det alternativ som skulle ha haft störst positiv inverkan på DB Cargos finanser.

(398) En annan strategi valdes dock. Detta var en strategi som, samtidigt som den redan inkluderade intäkterna från statligt stöd till envagnstransportsegmentet (se skäl 68), ändå skulle leda till att detta segmentet skulle förbli konstant förlustbringande på operativ nivå (dvs. EBIT), såsom visas i figur 5 (i 2021 års plan på medellång sikt reviderades siffran till att envagnstransportsegmentet skulle börja generera ett positivt EBIT under 2026, vilket dock baserades på ett betydande och kontinuerligt statligt stöd, se figur 7).

(399) Kommissionen förstår att det påstås att detta val delvis baserades på att nätlänkarna inte skulle brytas (se skäl 66) för att undvika att orsaka negativa nätverkskonsekvenser (och därmed ökade kostnader), vilket verkar vara ett berättigat övervägande. Kommissionen noterar också att den nuvarande omstruktureringsplanen, dock efter händelserna 2021, just förutser att ändringar av produktionssystemet som upplöser sammanlänkningarna mellan affärssegmenten (se skäl 262) skulle bli nödvändiga, vilket skulle kunna leda till tvivel om huruvida det är rimligt att inte tidigare välja fokusscenariot.

(400) Dessutom verkar planen inte bara omfatta stöd som härrör från stödordningen rörande ”*Anlagenpreisförderung*” (stöd till tågbildning) utan ytterligare stöd till envagnstransporterna, eftersom beloppet på 246 miljoner euro i Figure 6 överskrider hela budgeten för den stödordningen på 200 miljoner euro (se skäl 67). Ytterligare stöd blev inte tillgängligt förrän 2024 (se fotnot 74) och det är därför högst tveksamt om det är rimligt att inkludera sådana intäktsflöden i planeringen.

(401) Kommissionen har också bedömt nettonuvärdet på grundval av planerna på medellång sikt mellan slutet av resultatöverföringsavtalets ursprungliga löptid och 2020, dvs. 2017–2019 års planer på medellång sikt. Kommissionen noterar att nettonuvärdet för DB Cargos egna kapital, baserat på 2017 och 2018 års planer på medellång sikt, skulle ha varit positivt med omkring 1 888 miljoner euro under 2017 och cirka 1 883 miljoner euro under 2018. Det nettonuvärde som baseras på 2019 års plan på medellång sikt kan dock ifrågasättas. Enligt den metod som beskrivs i skälen 378 och 379 skulle nettonuvärdet ha varit negativt med omkring −108 miljoner euro. Såsom beskrivs i skäl 407 skulle dock DB Cargos egna kapital som nettonuvärde, baserat på en annan metod, ha varit svagt positivt med cirka 34 miljoner euro. Den bedömning som grundar sig på 2019 års plan på medellång sikt är därför osäker, vilket innebär att kommissionen inte kan bekräfta att en rationell privat aktieägare redan mot bakgrund av denna plan på medellång sikt skulle ha sagt upp resultatöverföringsavtalet. Denna plan på medellång sikt visar dock redan på en negativ trend.

(402) På grundval av de skäl som anges ovan och mot bakgrund av DB Cargos ständigt ökande förluster och det faktum att andra åtgärder, t.ex. utbytet av företagsledningen och den förändrade affärsstrategin, redan hade vidtagits, skulle en försiktig marknadsekonomisk aktör ha sagt upp resultatöverföringsavtalet för att få ett slut på de negativa effekterna av de överförda förlusterna till moderbolaget, och även som ett sätt att ytterligare disciplinera företaget genom att få det att leta efter andra finansieringskällor ([139]).

([138]) Närmare bestämt kriterierna 1, 2, 5 och 6, dvs. (1) fördelar för den nationella ekonomin (inverkan på Tyskland som industrination), (2) ekologiska fördelar (inverkan på godstransporternas hållbarhet i Tyskland), (5) inverkan på DB Cargos personal, med beaktande av det ”särskilda ansvaret” för anställda i ett statsägt företag, och (6) inverkan på det inhemska och europeiska järnvägssystemet.

([139]) Även om Tyskland hävdar att kontrollinslaget i resultatöverföringsavtalet har en disciplinär effekt (se skäl 113) tvivlar kommissionen på att detta inslag är ändamålsenligt, med tanke på DB Cargos ständiga underlåtenhet att uppfylla prestationsmålen och dess kontinuerliga årliga förluster (se tabell 4).

(403) Mot bakgrund av uppsägningstiden på tre månader före utgången av räkenskapsåret (se skäl 51) samt tidsplanen för utarbetandet av planerna på medellång sikt och presentationen av dem för DB Cargos styrelse och för DB AG (se skäl 54), skulle beslutet om att säga upp resultatöverföringsavtalet tidigast efter utarbetandet av 2020 års plan på medellång sikt därför ha trätt i kraft i slutet av 2021, och de förluster som DB Cargo ådrog sig under 2022 skulle inte längre ha täckts automatiskt.

(404) När det gäller den första E.CA-rapporten och den andra E.CA-rapporten noterar kommissionen att endast den andra E.CA-rapporten innehåller en kvantifiering av lönsamheten (i nettonuvärde) för DB Cargos aktieägare. Dessutom beställdes rapporterna i efterhand efter det att förlusterna täckts, vilket innebär att de är bevis som producerats efter det att aktieägaren fattat beslutet att täcka förlusterna i fråga.

(405) Kommissionen noterar att man i den andra E.CA-rapporten använder en något annorlunda metod för att beräkna nettonuvärdet för DB Cargo genom att använda de kostnadsfria kassaflödena till företaget (FCFF), i detta fall till DB AG. Eftersom år 2019 eller perioden därefter inte ingick i E.CA-rapportens kvantitativa bedömning beräknade kommissionen nettonuvärdet även på grundval av de kostnadsfria kassaflödena till företaget med hjälp av samma antaganden om skatteförmåner och diskonteringsränta (WACC efter skatt för godstransport- och logistiksegmentet) som i E.CA-rapporten (se skälen 126 och 127).

(406) Såsom är brukligt vid fastställandet av värdet av det egna kapitalet när de kostnadsfria kassaflödena till företaget (FCFF) används som grund för nettonuvärdet beräknade kommissionen skillnaden mellan det slutliga företagsvärdet och nettoskulden som det slutliga värdet på DB Cargos egna kapital ([140]).

(407) På grundval av den metod som beskrivs i skälen 405 och 406 skulle värdet av DB Cargos egna kapital ha varit omkring 34 miljoner euro under 2019, omkring −1 852 miljoner euro under 2020 och omkring −1 445 miljoner euro under 2021. Även om man i beräkningen skulle ta med det positiva värdet av att undvika omkring 1,5 miljarder euro i utträdeskostnader för envagnstransportsegmentet, såsom uppskattas i den andra E.CA-rapporten, skulle värdet på DB Cargos egna kapital fortfarande vara negativt. Om man använder denna avvikande metod ifrågasätter man därför inte slutsatsen att en försiktig investerare i en marknadsekonomi skulle ha sagt upp resultatöverföringsavtalet med verkan i slutet av 2021.

(408) När det gäller Tysklands argument att en befintlig aktieägare agerar annorlunda än en ny investerare (se skäl 116) instämmer kommissionen i det stora hela att så är fallet. Kommissionen tar också hänsyn till denna ståndpunkt, mot bakgrund av att DB Cargo inte hade överfört någon vinst till DB AG sedan 2008 utan enbart hade genererat förluster som dess moderbolag måste täcka (se Table 4). Kommissionen håller också med om att en befintlig aktieägare i sin beslutsprocess skulle ha tagit hänsyn till DB Cargos ständiga underlåtenhet att uppfylla sina prestationsmål. Kommissionen noterar att DB AG i detta avseende har vidtagit åtgärder som är tillgängliga för en befintlig aktieägare, dvs. att införa omstruktureringsprogram eller byta ut DB Cargos ledning, för att göra DB Cargo lönsamt igen. Det är rimligt att anse att en befintlig aktieägare, även med tanke på den skattemässiga gemenskapens fördelar, också skulle ha vidtagit sådana åtgärder. Denne aktieägare skulle dock inte ha gjort detta på obestämd tid, särskilt inte när insatserna inte gav några positiva resultat. I detta avseende påminner kommissionen om att värdet av DB Cargos egna kapital i nettonuvärde redan baserat på 2019 års plan på medellång sikt skulle ha varit omkring noll, och trots alla tidigare insatser försämrats ytterligare till ett negativt värde i 2020 års plan på medellång sikt. Detta innebär att inga åtgärder som vidtagits tidigare, redan från 2015 och framåt med programmet ”Zukunft Bahn”, hade varit framgångsrika. Det är därför rimligt att anta att en rationell privat aktieägare skulle ha sagt upp resultatöverföringsavtalet när värdet på investeringen, även enligt planens antaganden och utan hänsyn till de faktiska historiska resultaten, tydligt skulle ha blivit negativt.

(409) När det gäller Tysklands argument att kommissionen i ett annat fall godtog att en kompensation för fleråriga förluster inte gav någon ekonomisk fördel (se skäl 115) påminner kommissionen om att dess bedömning måste grundas enbart på omständigheterna i det aktuella fallet. Detta argument är därför irrelevant. Med detta sagt rörde det fall som Tyskland hänvisar till flygplatserna Berlin Schönefeld, Tegel och Tempelhof. I detta fall noterade kommissionen i skäl 179 i sitt beslut att åtgärderna inte utgör stöd eftersom ”dessa långsiktiga fördelar – den

([140]) Kommissionen noterar att E.CA inte beräknade skillnaden mellan det slutliga företagsvärdet och nettoskulden, utan enbart beräknade DB Cargos företagsvärde och inte värdet av dess egna kapital.

lyckade etableringen och lönsamma driften av en enda ny flygplats för Berlinområdet (och de vinster som var att vänta från verksamheten på Schönefeld efter att LCC-strategin hade tillämpats under några år) – skulle överstiga de förluster som Schönefeld ackumulerat fram till öppnandet av BER". I detta sammanhang är situationen för DB Cargo, för vilket inte någon betydande långsiktig förändring förväntades, såsom öppnandet av flygplatsen Berlin-Brandenburg (BER), inte alls jämförbar med situationen i det ärende som Tyskland angav.

(410) Kommissionen drar därför slutsatsen att en privat investerare i en marknadsekonomi efter 2020 års plan på medellång sikt skulle ha avslutat resultatöverföringsavtalet med verkan från och med slutet av 2021. Detta innebär att den automatiska förlusttäckningen för 2022 och åren därefter utgör en ekonomisk fördel för DB Cargo som, tillsammans med sina dotterbolag vars förluster eller vinster DB Cargo konsoliderar i sin bolagsredovisning, gynnas av en sådan fördel.

(411) Som domstolen har slagit fast räcker det, när det gäller individuellt stöd, i princip att fastställa att det föreligger en ekonomisk fördel för att stödja antagandet att en åtgärd är selektiv ([141]). Detta är fallet oavsett om det finns aktörer på de relevanta marknaderna som befinner sig i en jämförbar faktisk och rättslig situation. Eftersom denna fördel endast beviljas DB Cargo som enda stödmottagare är den ekonomiska fördelen selektiv.

5.1.3.2 Federala järnvägsfondens (BEV) partiella täckning av ersättningen till DB Cargos offentliganställda tjänstemän ("Åtgärd 4")

(412) Artikel 107.1 i EUF-fördraget omfattar åtgärder som på olika sätt minskar de bördor som normalt belastar ett företag och som följaktligen inte är subventioner i strikt bemärkelse men som är jämförbara med dem till sin art och verkan ([142]). Artikel 107.1 i EUF-fördraget gör inte någon åtskillnad mellan statliga åtgärder med hänsyn till deras orsaker eller syften, utan definierar dem i stället med utgångspunkt i vilka verkningar de har ([143]).

(413) Kommissionen noterar att åtgärd 4 leder till ett system där alla järnvägstjänstemän som tidigare var anställda vid de tyska allmänna järnvägarna har överförts till en särskild statlig enhet – BEV – som skapades genom en sammanslagning mellan Deutsche Bundesbahn och Deutsche Reichsbahn, och som ansvarar för utbetalningen av löner och andra förmåner direkt till de berörda tjänstemännen. BEV förvaltar även järnvägstjänstemännens sjukförsäkringskassa och pensionerna för den pensionerade personalen. Detta system infördes vid tidpunkten för bildandet av DB AG som ett nytt federalt järnvägsbolag som grundades enligt privaträtten år 1994, dvs. 13 år före 2007 års fullständiga avreglering av marknaden för godstransporter på järnväg, och det har inte ändrats väsentligt sedan dess (skäl 77) ([144]).

(414) På grundval av bestämmelserna i artikel 143a i den tyska federala författningen och § 12, 21 och 23 i DBGrG ska de av BEV formellt anställda järnvägstjänstemännen anvisas till DB AG mot en betalning vars belopp beräknas individuellt och konkret för varje anvisad anställd och betalas årligen av DB AG till BEV. DB AG avdelar de järnvägstjänstemän som förordnats till företaget till sina dotterbolag, bland annat DB Cargo. DB Cargo betalar tillbaka personalkostnaderna för järnvägstjänstemännen till DB AG, som överför denna betalning till BEV.

(415) Dessutom visar de bevis som Tyskland har lagt fram att BEV även har förordnat järnvägstjänstemän till andra företag som är konkurrenter till DB AG. Dessa begränsade uppdrag är frivilliga, i den meningen att de inte grundar sig på bestämmelserna i DBGrG utan enbart på bestämmelserna i § 29 i BBG, som kräver den berörda tjänstemannens samtycke (se skäl 77).

([141]) Se domstolens dom av den 4 juni 2015, kommissionen/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.
([142]) Domstolens dom av den 15 mars 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, punkt 13, och av den 11 juli 1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 58.
([143]) Domstolens dom av den 26 oktober 2016, Orange/kommissionen, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, punkt 38.
([144]) För begränsade ändringar av § 21 i DBGrG, se fotnot 48.

(416) På grundval av §§ 21.1 och 23 i DBGrG måste de betalningar som DB AG ska göra till BEV för varje enskild förordnad järnvägstjänsteman beräknas enligt den s.k. som-om-kostnadsprincipen (*"als-ob-Kosten"*), vilket innebär att beloppet baseras på personalkostnaderna för DB AG:s jämförbara arbetstagare som har rekryterats på arbetsmarknaden, *som om* de förordnade tjänstemännen hade nyrekryterats av DB AG. I dessa betalningar ingår alla delar av ersättningen till en arbetstagare som är anställd enligt ett relevant kollektivavtal, dvs. grundlön och relevanta arvoden samt arbetsgivarnas avgifter till de obligatoriska socialförsäkringssystemen. Dessa avgifter gäller särskilt pensionssystem, sjuk-, olycksfalls- och arbetslöshetsförsäkring, avgifter för långvarig vård och omsorg, moderskapsavgifter och insolvensavgifter. Till följd av tillämpningen av som-om-kostnadsprincipen läggs också flera avgifter och pålagor som infördes efter bildandet av DB AG och som ingår i de kontraktsanställdas personalkostnader till de kostnader för vilka DB AG betalar ersättning till BEV. BEV betalar å andra sidan de kostnader som följer av de strukturella skillnaderna i ersättning och de särskilda inslagen i den offentliga tjänsterätten jämfört med den privata arbetsrätten. Slutligen ingår i betalningarna till BEV även kostnader för personalförvaltning (skäl 79).

(417) De regler som beskrivs i skäl 416 gäller även för DB Cargo, som betalar ersättning till DB AG för personalkostnaderna för de järnvägsanställda som anvisats till företaget. Tyskland har lagt fram bevis rörande den praktiska tillämpningen av som-om-kostnadsprincipen inom DB Cargo, i form av tabeller i vilka personalutgifterna för enskilda kontraktsanställda som anställts direkt på arbetsmarknaden jämförs med personalutgifterna för tjänstemän i liknande yrkessituation som har förordnats från BEV (liknande ålder, uppgifter, kvalifikationer och lönegrupper). Det framlagda underlaget visar att personalkostnaderna för de berörda kontraktsanställda och de personalkostnader som DB Cargo – genom DB AG – måste betala till BEV för de förordnade tjänstemännen beräknas enligt samma metod, inbegriper samma delar, särskilt samma arbetsgivarandel av de obligatoriska socialförsäkringsavgifterna, och uppgår i slutändan till ett liknande belopp. Sammanfattningsvis avspeglar, som en följd av tillämpningen av som-om-kostnadsprincipen, de personalkostnader för vilka DB Cargo måste betala ersättning till BEV för de förordnade järnvägstjänstemännen marknadspriset för personal med relevanta kvalifikationer.

(418) Tyskland har dessutom visat att BEV har förordnat järnvägstjänstemän till andra statliga organ, och framför allt till DB AG:s konkurrenter. I sådana fall har BEV, på samma sätt som för DB AG och DB Cargo, betalat den del av personalkostnaderna som är specifik för det lagstadgade systemet för de berörda tjänstemännen på grundval av individuellt ingångna avtal som avspeglar som-om-kostnadsprincipen i enlighet med § 21.1 i DBGrG ([145]). Dessa specifika personalkostnader belastar följaktligen inte det berörda företagets budgetar. Även om denna praxis är begränsad visar den att förordningen av de järnvägstjänstemän som är anställda av BEV – oavsett om det är till DB AG eller till dess konkurrenter – i princip görs till marknadspris.

(419) I motsats till klagandens påstående skiljer sig åtgärd 4 dessutom avsevärt från den åtgärd som kommissionen bedömde i beslut 2012/540/EU av den 20 december 2011 i ärende SA.22553, C 25/08 (f.d. NN 23/08) – reform av finansieringen av pensionerna för statsanställda vid France Télécom som Republiken Frankrike genomfört till förmån för France Télécom ([146]) (*Orange-beslutet*), vilket bekräftats av unionsdomstolarna ([147]). För det första var den åtgärd som granskades i det beslutet en lag som endast var tillämplig på France Télécom (vars efterträdare är Orange), som i egenskap av det tidigare ministeriet för post, telegrafer och telefoner var den enda arbetsgivaren för offentliganställda från detta ministerium för vilken, tillsammans med La Poste, den franska staten var skyldig att garantera utbetalningen av pensioner ([148]). Åtgärden bestod av en ändring av 1990 års särskilda lag om France Télécom ([149]), som bland annat innebar en skyldighet för France Télécom att till staten återbetala pensionerna för de offentliganställda tjänstemän som var anställda av France Télécom. Genom den ändring som infördes 1996 befriades France Télécom från pensionsförpliktelsen i form av den uppskattade bördan av att så småningom betala ut pensionerna, vilket även gjorde de nödvändiga bokföringsmässiga avsättningarna för att betala skulden överflödiga, och minskade ersättningsbeloppet avsevärt, vilket därmed gav France Télécom en mer gynnsam ställning än den som följer av 1990 års lag. För det andra konstaterade kommissionen att den åtgärd som granskades i Orange-

([145]) Tysklands synpunkter av den 21 april 2022 och av den 27 september 2024.
([146]) EUT L 279, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Tribunalens dom av den 26 februari 2015, Orange/kommissionen, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 och domstolens dom av den 26 oktober 2016, Orange/kommissionen, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Se skälen 98 och 138 i Orange-beslutet.
([149]) Lag nr 90-568 av den 2 juli 1990.

beslutet inte säkerställde att de sociala avgifter som France Télécom betalade motsvarade konkurrenternas. Framför allt beräknades den avgift som France Télécom betalade på grundval av ett belopp som endast omfattade de avgifter som motsvarade de gemensamma riskerna för offentliganställda och för anställda som omfattades av den allmänna privata arbetsrätten, och som till följd av detta uteslöt de avgifter som motsvarade de icke gemensamma risker som konkurrenterna – eller France Télécom för personal som inte var offentliganställda – måste betala, t.ex. arbetslöshet eller utebliven löneutbetalning i händelse av arbetsgivarens insolvens.

(420) I stark kontrast till detta är åtgärd 4 en del av ett system där de statliga järnvägstjänstemännen redan från början av den federala omvandlingsprocessen har varit anställda av en separat statlig enhet som har agerat som en agentur som hyrt ut dem på samma villkor till DB AG (och i slutändan till dess dotterbolag) och till andra företag. Detta system har varit tillämpligt på DB AG sedan företaget bildades 1994 och har aldrig ändrats på ett sätt som skulle förbättra situationen för DB AG eller dess dotterbolag ([150]). Dessutom beräknas den ersättning som ska betalas för den personal som BEV tillhandahåller både till DB AG och dess konkurrenter individuellt och konkret för varje anställd och avspeglar marknadskostnaderna för personal med liknande kvalifikationer, eftersom den inbegriper alla delarna av de kostnader som en arbetsgivare betalar för sådan personal som anställs på marknaden. Framför allt inbegriper ersättningen till BEV de avgifter till socialförsäkringssystemen som täcker alla risker för den privata sektorns anställda (se skäl 416).

(421) Sammanfattningsvis kan åtgärd 4 inte anses ge DB AG eller företag som tillhör DB-koncernen såsom DB Cargo en selektiv fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(422) Eftersom det inte kan konstateras att det föreligger en ekonomisk fördel, vilket är ett av de kumulativa villkoren för att fastställa förekomsten av statligt stöd, drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 4 inte omfattar statligt stöd.

#### 5.1.4 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(423) En snedvridning av konkurrensen i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget konstateras generellt föreligga så snart som staten beviljar en ekonomisk fördel till ett företag inom en avreglerad sektor där det förekommer eller skulle kunna förekomma konkurrens ([151]). DB Cargo tillhandahåller godstransporter på järnväg i Tyskland och i andra medlemsstater, där andra företag tillhandahåller sådana tjänster i konkurrens med DB Cargo, särskilt efter avregleringen av godstransporter på järnväg på den inre marknaden (se fotnot 39). Av detta följer att åtgärd 1 i den mån den innebär en selektiv fördel för DB Cargo kan snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

#### 5.1.5 *Slutsats om förekomsten av ett stöd*

(424) Mot bakgrund av övervägandena i avsnitt 5.15.1 drar kommissionen slutsatsen att åtgärd 1 omfattar statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget för perioden från och med den 1 januari 2022. Åtgärderna 2, 3 och 4 samt åtgärd 1 under perioden fram till slutet av 2021 utgör däremot inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

### 5.2 **Nytt stöd**

(425) Oaktat Tysklands argument om att de fyra granskade åtgärderna utgör befintligt stöd måste kommissionen på egen hand fullt ut undersöka om den åtgärd som den ansåg gav upphov till statligt stöd, dvs. resultatöverföringsavtalet, är ett nytt eller ett befintligt stöd.

(426) Enligt artikel 1 c i tillämpningsförordningen avses med nytt stöd allt stöd som inte är befintligt stöd, inbegripet ändringar av befintligt stöd.

([150]) Se fotnot 48.

([151]) Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, punkt 187 och den rättspraxis som anges däri.

(427) Det granskade resultatöverföringsavtalet ingicks med en inledande löptid på fem år, varefter det har förlängts automatiskt i slutet av varje budgetår med ytterligare ett år (se skäl 51). Analysen av resultatöverföringsavtalets marknadmässighet visade att resultatöverföringsavtalet gav DB Cargo en selektiv fördel först från och med 2022 (se skäl 393–411) och att resultatöverföringsavtalet först från och med den tidpunkten kan betraktas som en statlig stödåtgärd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(428) Enligt fast rättspraxis skapar en förlängning av det befintliga stödet ett nytt stöd som skiljer sig från det stöd som förlängdes ([152]), särskilt när denna förlängning åtföljs av en budgetökning som stöder den ([153]). När det gäller det argument som lagts fram av Tyskland, enligt vilket 2012 års resultatöverföringsavtal endast var en förlängning av de tidigare resultatöverföringsavtalen som varit i kraft sedan 1999, noterar kommissionen att resultatöverföringsavtalet är en rättsakt som tydligt skiljer sig från alla tidigare liknande avtal som har ingåtts mellan DB Cargo och dess moderbolag. Det ska tillämpas under en ny tidsperiod och omfattar nya resurser än de som mobiliserats enligt de tidigare avtalen. Detsamma gäller för de årliga automatiska förlängningarna av resultatöverföringsavtalet efter det att dess ursprungliga löptid löpt ut. Kommissionen noterar dessutom att parterna i avtalet också ändrades 2016, efter sammanslagningen mellan DB AG och DB ML (skälen 14, 45 och 46), vilket också ändrar verkställbarheten och intressebalansen för avtalets parter jämfört med tidigare avtal. Förekomsten av tidigare resultatöverföringsavtal som omfattar olika tidsperioder leder därför inte till att det berörda resultatöverföringsavtalet (inklusive dess automatiska förlängningar) kan betraktas som befintligt stöd.

(429) Det bör dessutom noteras att artikel 1 b v i tillämpningsförordningen inte är tillämplig på resultatöverföringsavtalet. Denna bestämmelse gäller för åtgärder som inte utgjorde stöd när de trädde i kraft och därefter övergick till att vara stöd på grund av utvecklingen av den inre marknaden, utan att medlemsstaten hade ändrat dem. Förlängningen av resultatöverföringsavtalet gav däremot upphov till statligt stöd inte på grund av någon utveckling av den inre marknaden utan på grund av DB Cargos inre svårigheter, som medförde sådana förluster att det inte längre kunde anses vara marknadsmässigt att förlänga det avtalet (se skälen 393–411).

### 5.3 Stödets laglighet

(430) Enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget ska alla planer på att bevilja nytt stöd anmälas till kommissionen och får inte införas förrän kommissionen har godkänt stödet. Det granskade stödet genomfördes genom införandet av en verkställbar rätt för DB Cargo att från och med 2022 överföra sina faktiska vinster eller förluster till DB AG, innan stödet godkändes av kommissionen. De tyska myndigheterna har därför brutit mot sina skyldigheter enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget. Åtgärd 1 utgör därför olagligt stöd i den mån den betraktas som statligt stöd från och med 2022.

### 5.4 Stödets förenlighet med den inre marknaden

(431) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan stöd för att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner anses vara förenligt med den inre marknaden om det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(432) För att statligt stöd ska kunna anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget måste det således uppfylla två villkor: i) det måste vara avsett att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, och ii) det får inte påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(433) Dessa två villkor påverkar inte det faktum att de beslut som kommissionen antar med stöd av denna bestämmelse måste följa unionsrätten ([154]).

([152]) Se dom av den 26 oktober 2016, DEI och kommissionen/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 50 och däri angiven rättspraxis, och av den 15 december 2022, Veejaam och Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, punkterna 44 och 47.
([153]) Dom av den 20 maj 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, punkterna 44–47.
([154]) Domstolens dom av den 22 september 2020, Österrike/kommissionen, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 20.

(434) I enlighet med det första villkoret undersöker kommissionen om stödet är avsett att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter. I enlighet med det andra villkoret väger kommissionen de positiva effekterna av det föreslagna stödet mot de negativa effekter som stödet kan ha på den inre marknaden ([155]).

(435) I riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anger kommissionen de kriterier som den använder för att bedöma huruvida omstruktureringsstöd till ett företag är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget ([156]). Mot bakgrund av det berörda statliga stödets art och syfte kommer kommissionen att bedöma om stödet är förenligt med bestämmelserna i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(436) Vid bedömningen av om omstruktureringsstöd har en negativ inverkan på handelsvillkoren i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset utför kommissionen ett avvägningstest i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget och riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Om stödmottagaren är berättigad till omstruktureringsstöd gör kommissionen en avvägning mellan stödets positiva effekter och de negativa effekter på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna som det statliga stödet leder till. I denna bedömning tar kommissionen hänsyn till behovet av statligt ingripande, stödets lämplighet, proportionalitet och öppenhet samt begränsningen av de negativa effekterna genom principen om att stöd endast får beviljas en gång och genom de åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen som anges i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(437) Såsom nämns i skäl 433 måste beslut som antas av kommissionen i frågor som rör statligt stöd säkerställa att unionsrätten efterlevs. I detta sammanhang noterar kommissionen att undersökningen inte visar på att omstruktureringsstödet eller de villkor som är knutna till det, eller de näringsverksamheter som främjas genom stödet, skulle kunna innebära en överträdelse av någon relevant bestämmelse i unionsrätten. Kommissionen har dessutom inte inlett något förfarande mot Tyskland om en eventuell överträdelse av unionsrätten i samband med detta ärende, och har inte heller mottagit klagomål eller information som skulle kunna tyda på att det statliga stödet, de villkor som är förbundna med det eller de näringsverksamheter som främjas genom stödet, kan strida mot andra relevanta bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget.

5.4.1 *Stödberättigande*

(438) För att vara berättigad till omstruktureringsstöd måste ett företag vara ett företag i svårigheter enligt avsnitt 2.2 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Punkt 20 i dessa riktlinjer föreskriver att ett företag anses vara i svårigheter ”om det utan statligt ingripande är nästan säkert att det kommer att lägga ner sin verksamhet på kort eller medellång sikt”. Så är fallet om minst en av de omständigheter som beskrivs i punkt 20 a–d i riktlinjerna föreligger. Enligt punkt 20 a i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anses en av dessa omständigheter föreligga om, ”i fallet med ett aktiebolag, [...] mer än hälften av det tecknade aktiekapitalet har försvunnit på grund av ackumulerade förluster. Detta är fallet om avdrag för ackumulerade förluster från reserver (och alla andra element som vanligtvis betraktas som en del av företagets egna medel) leder till ett negativt sammanlagt belopp som överstiger hälften av det tecknade aktiekapitalet”.

(439) Som framgår av Table 4 har DB Cargos eget kapital överskridit det tecknade aktiekapitalet varje år sedan 2012. Skälet till detta är dock den automatiska förlustöverföringen inom ramen för resultatöverföringsavtalet. Eftersom förlusterna överförs till DB AG utan att detta påverkar DB Cargos balansräkning har de ingen negativ inverkan på DB Cargos position när det gäller eget kapital, vilket annars skulle behöva absorbera förlusterna.

(440) I detta sammanhang har kommissionen konstaterat att överföringen av förlusterna inom ramen för resultatöverföringsavtalet (som förlängs varje år till slutet av 2024) med början i överföringen av förlusterna för år 2022 gav DB Cargo en ekonomisk fördel och utgjorde statligt stöd (se skälen 410 och 424) som olagligen beviljats av Tyskland (se skäl 430).

([155]) Domstolens dom av den 22 september 2020, Österrike/kommissionen, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkterna 18–20.
([156]) Riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, punkt 38.

(441) Kommissionen anser därför att förlustöverföringen för år 2022 snedvrider DB Cargos faktiska ekonomiska situation, vilket återspeglas i företagets faktiska räkenskaper, eftersom DB Cargos sunda position när det gäller eget kapital i dess balansräkning inte beror på dess egna ekonomiska resultat utan enbart på det olagligt beviljade statliga stödet, dvs. statlig finansiering som företaget inte skulle ha kunnat erhålla på marknaden. Kommissionen anser därför att man, för att få en realistisk finansiell bild av DB Cargo vid den tidpunkten, bör utesluta effekterna av dessa överföringar och beräkna DB Cargos justerade egna kapital i en situation där förlusterna skulle ha påverkat DB Cargos egna kapital. I detta sammanhang understryker kommissionen att det i punkt 20 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering föreskrivs att stödmottagarens situation ska undersökas i frånvaro av stöd. Ett företag anses befinna sig i svårigheter om det utan statligt ingripande är nästan säkert att företaget skulle se sig tvingat att lägga ner sin verksamhet på kort eller medellång sikt. Det faktum att ett visst statligt ingripande hade strukturerats för att förhindra att stödmottagarens förluster belastade dess balansräkning snarare än för att hantera förluster som redan redovisats i denna balansräkning är inte relevant, eftersom företaget utan detta ingripande skulle ha varit tvunget att upphöra med sin verksamhet.

(442) Som framgår av Table 4 uppgick DB Cargos position när det gäller eget kapital i slutet av 2021 till 666 miljoner euro. Eftersom kommissionen endast betraktar de förluster som överförts inom ramen för åtgärd 1 från och med 2022 som statligt stöd, motsvarar positionen när det gäller eget kapital för 2021 fortfarande DB Cargos faktiska finansiella ställning utan stöd. DB Cargos förluster för 2022 uppgick dock till 858 miljoner euro. Om man drar av dessa förluster från DB Cargos egna kapital skulle positionen när det gäller eget kapital bli negativ och uppgå till – 192 miljoner euro. DB Cargo skulle därför ha haft ett negativt eget kapital. I detta avseende konstaterar kommissionen att förlusterna ackumulerades under årets lopp, medan förlustöverföringen endast görs den 31 december under ett år. DB Cargo skulle alltså ha förlorat mer än hälften av sitt tecknade aktiekapital någon gång under 2022. Utan stödet skulle därför mer än hälften av DB Cargos tecknade aktiekapital ha försvunnit till följd av ackumulerade förluster senast i slutet av 2022 och därefter fram till nu. DB Cargo kan således betraktas som ett företag i svårigheter i enlighet med punkt 20 a i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ([157]). DB Cargo skulle därför med största sannolikhet, utan den förlängning av resultatöverföringsavtalet som kan tillskrivas Tyskland, ha varit tvunget att på kort eller medellång sikt lägga ner sin verksamhet såsom anges i punkt 20 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(443) Enligt punkt 20 c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anses ett företag befinna sig i svårigheter om det är föremål för ett kollektivt insolvensförfarande eller om det uppfyller kriterierna i sin nationella lagstiftning för att på borgenärernas begäran försättas i kollektiv insolvens. DB Cargo är inte föremål för ett kollektivt insolvensförfarande och uppfyller inte heller kriterierna för att bli föremål för ett sådant förfarande.

(444) Enligt punkt 20 d i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska ett företag betraktas som ett företag i svårigheter om det är ett företag som inte är ett litet eller medelstort företag och som under de senaste två åren i) har haft en bokföringsmässig skuldsättningsgrad som har varit större än 7,5 och ii) har haft en EBITDA/räntetäckningsgrad som har legat under 1,0.

(445) DB Cargo är inte ett litet eller medelstort företag. Under 2022 och 2021 hade DB Cargo ett negativt EBITDA på omkring −541 miljoner euro under 2022 och −125 miljoner euro under 2021, baserat på företagets offentliggjorda årsrapport för 2022, och därför skulle dess räntetäckningsgrad ha varit negativ. Med tanke på det negativa egna kapitalet utan stödet skulle DB Cargos skuldsättningsgrad ha varit negativ i slutet av 2022. Under 2021 låg emellertid dess skuldsättningsgrad, om man endast beaktar lån, på omkring 3,4. Punkt 20 d i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering skulle därför inte vara uppfylld.

(446) Enligt punkt 21 i riktlinjerna är ett nybildat företag som har varit verksamt i mindre än tre år inte berättigat till omstruktureringsstöd. DB Cargo har varit verksamt under sitt nuvarande namn och i sin nuvarande företagsform sedan 2016 (se skäl 12 d). Med hänsyn tagen till dess olika namn och företagsformer har DB Cargo varit verksamt sedan 1999 som ett (in)direkt dotterbolag till DB AG (se skäl 47). Därför är DB Cargo inte ett nybildat företag.

([157]) Tekniskt sett och i redovisningshänseende är detta villkor noga räknat uppfyllt den dag då sådana ackumulerade förluster överskrider tröskelvärdet på 50 % av det tecknade aktiekapitalet, vilket endast kan certifieras i efterhand i slutet av räkenskapsåret och senare efter revisorns attestering. För den praktiska tillämpningen av villkoret måste det tolkas mot bakgrund av den kvalitativa definitionen att företaget med största sannolikhet skulle vara tvunget att upphöra med sin verksamhet på kort till medellång sikt, vilket kan variera. I det aktuella fallet skulle de faktiska rörelseförlusterna under 2021 och de förväntade resultaten för 2022 och därefter ha fått en aktieägare i en marknadsekonomi att meddela DB Cargo om uppsägning av resultatöverföringsavtalet den 30 september 2021. I sådana fall och från och med den tidpunkten skulle DB Cargo med största sannolikhet ha varit tvunget att upphöra med sin verksamhet på kort eller medellång sikt, i och med den förutsebara ökande utarmningen av sin kapitalbas.

(447) Enligt punkt 22 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering är ett företag som ingår i en större koncern dessutom i regel inte berättigat till omstruktureringsstöd, utom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen.

(448) Kommissionen påminner om att syftet med punkt 22 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering är att hindra en koncern från att låta en stat stå för kostnaderna för en omstruktureringsplan för ett av företagen som ingår i koncernen, när detta företag är i svårigheter och koncernen själv har förorsakat dessa svårigheter eller har de medel som krävs för att själv åtgärda dem ([158]).

(449) Såsom beskrivs i skälen 9–14 ingår DB Cargo i DB-koncernen och ingår därmed i en större koncern. Som framgår av skäl 60 och Table 6 härrör dock DB Cargos förluster från dess egen verksamhet. Framför allt har dess envagnstransportsegment gjort strukturella förluster. Eftersom DB Cargos svårigheter orsakas av kontinuerliga förluster på grund av att företaget inte är lönsamt har företaget inneboende svårigheter, och dessa svårigheter beror inte på en godtycklig kostnadsfördelning inom DB-koncernen som godtyckligt ökar DB Cargos kostnader eller minskar eller överför dess vinst till moder- eller systerbolagen.

(450) Även om DB-koncernen enligt sina årsrapporter för åren 2020–2023 har gått med förlust sedan 2020 (–5 707 miljoner euro under 2020, –911 miljoner euro under 2021, –227 miljoner euro under 2022 och –2 351 miljoner euro under 2023), noterar kommissionen att koncernen faktiskt hanterade DB Cargos svårigheter. Alla förluster i DB Cargo överfördes faktiskt till DB AG och skyddade därmed DB Cargo från följderna av dess negativa resultat. Även om kommissionen anser att den förlustöverföring som började med förlusterna för 2022 utgör statligt stöd ändrar detta inte det faktum att den större företagsgruppen hjälpte DB Cargo, om än genom att vara den som tillhandahöll stödet.

(451) Kommissionen påminner om att, såsom beskrivs i skäl 448, syftet med punkt 22 är att undvika att staten bär kostnaderna för en omstrukturering, när den grupp av företag till vilken stödmottagaren hör skulle ha möjlighet att göra detta. Även om DB Cargos svårigheter har hanterats av koncernen själv konstaterar kommissionen att DB-koncernen avhjälpte DB Cargos svårigheter genom att tillhandahålla stöd som, även om det inte ansågs utgöra statligt stöd före 2022, utgör statligt stöd från och med 2022. Omständigheterna för DB AG och DB Cargo är specifika i detta sammanhang eftersom moderbolaget under 2022 blev tillhandahållare av statligt stöd. Det rör sig inte om en situation där en koncern, såsom förklaras i skäl 448, överför kostnaderna för omstruktureringen av ett företag som tillhör koncernen till staten, utan tvärtom blir den som beviljar stödet. Under dessa särskilda omständigheter, där DB-koncernen är den som beviljar stödet, hade koncernen inte kunnat göra mer för att hantera DB Cargos svårigheter. Kommissionen drar därför slutsatsen att det faktum att DB Cargo tillhör DB-koncernen inte hindrar DB Cargo från att vara berättigad till omstruktureringsstöd enligt punkt 22 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

5.4.2 *Stödet underlättar utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner*

(452) För att statligt stöd ska anses vara förenligt med den inre marknaden måste det enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner.

(453) För att visa att ett omstruktureringsstöd är avsett att underlätta utvecklingen av sådana verksamheter eller regioner måste den medlemsstat som beviljar stödet visa att det syftar till att hindra sociala problem eller åtgärda ett marknadsmisslyckande (se avsnitt 3.1.1 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering) genom att återställa företagets långsiktiga lönsamhet (se avsnitt 3.1.2 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering). Kommissionen konstaterar, i enlighet med punkt 43 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, att marknadsutträde i själva verket är viktigt för den generella produktivitetstillväxten och att enbart det faktum att ett företag hindras från att lämna marknaden inte utgör ett tillräckligt skäl för statligt stöd. Tvärtom hör undsättnings- och omstruktureringsstöd till de mest snedvridande typerna av statligt stöd, eftersom de ingriper i marknadsutträdesprocessen.

([158]) Se tribunalens dom av den 13 maj 2015, Niki Luftfahrt/kommissionen, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, punkt 159, och tribunalens dom av den 18 maj 2022, Ryanair DAC/kommissionen, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, punkt 46.

(454) I vissa situationer kan omstrukturering av ett företag i svårigheter dock bidra till utvecklingen av näringsverksamheter eller regioner, inklusive utöver de verksamheter som stödmottagaren bedriver. Så är fallet när stödmottagarens kollaps i avsaknad av sådant stöd skulle leda till situationer med marknadsmisslyckande eller sociala problem som hindrar utvecklingen av de näringsverksamheter och/eller regioner som skulle påverkas av dessa situationer. En icke-uttömmande förteckning över sådana situationer anges i punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(455) Kommissionen kommer först att bedöma om stödet är avsett att förhindra en situation med marknadsmisslyckande eller sociala problem (avsnitt 5.4.2.1), och om omstruktureringsstödet åtföljs av en omstruktureringsplan som återställer stödmottagarens långsiktiga lönsamhet (avsnitt 5.4.2.2).

5.4.2.1 Förhindrande av sociala problem eller åtgärdande av marknadsmisslyckanden som bidrar till utvecklingen av en näringsverksamhet eller en region

(456) I enlighet med punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste medlemsstaterna visa att stödmottagarens misslyckande sannolikt skulle medföra allvarliga sociala problem eller allvarliga marknadsmisslyckanden, särskilt genom att påvisa förekomsten av någon av de situationer som anges i punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Enligt punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan förebyggande av sociala problem eller marknadsmisslyckanden påvisas särskilt genom att en av de omständigheter som anges i punkterna 44 a–g uppfylls. I detta avseende noterar kommissionen särskilt att den omständighet som anges i punkt 44 b i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, dvs. om stödet är avsett att avvärja risken för att den ekonomiska tillväxten hämmas av avbrott i en viktig tjänsteleverans till följd av stödmottagarens marknadsutträde, är relevant för bedömningen av stödåtgärden.

5.4.2.2 Stödet bidrar till att undvika avbrott i en viktig tjänsteleverans

(457) Den ekonomiska verksamhet som stöds är godstransporter, som huvudsakligen och konsekvent utförs på väg för mer än två tredjedelar av den totala godsvolym som transporteras i Tyskland (tabell 31).

*Tabell 31*

**Transportslagsfördelning för godstransporter i Tyskland**

*(i %)*

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| Vägtransport | 72,0 | 71,7 | 72,4 | 71,4 | 71,3 |
| Järnvägstransport | 18,7 | 18,5 | 18,2 | 19,6 | 19,8 |
| Andra transportmedel | 9,3 | 9,8 | 9,4 | 9,0 | 8,9 |

*Källa: Bundesnetzagentur, "Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe", s. 12, figur 3* ([159]).

(458) Trots att andelen vägtransporter dominerar konstaterar kommissionen att godstransporter på järnväg erbjuder betydande fördelar jämfört med vägtransporter, och att de bidrar både till den hållbara och ekonomiska utvecklingen av fraktindustrin. Järnvägsfrakt är i själva verket mycket miljövänligare än vägtransporter, eftersom tågen producerar upp till 80 % mindre koldioxid per ton gods jämfört med lastbilar. I kommissionens meddelande *Den europeiska gröna given* ([160]) anges att "för att uppnå klimatneutralitet måste transportutsläppen minska med 90 %

([159]) Finns på https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM(2019) 640 final, 11.12.2019. Finns på https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

fram till 2050” och att ”en prioritering bör vara att en betydande del av de 75 % av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg flyttas över till järnväg och inre vattenvägar”. På samma sätt noterade kommissionen i sitt meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* ([161]) (*strategin för hållbar och smart mobilitet*) behovet av ”kraftfulla åtgärder för att flytta mer verksamhet till mer hållbara transportslag (framför allt genom att öka antalet passagerare som reser med tåg och pendlar med kollektivtrafik och aktiva transportslag och även flytta en väsentlig andel godstransporter till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart)”. I strategin för hållbar och smart mobilitet erkändes också att ”eftersom innovation kommer att forma framtidens mobilitet för […] gods bör de rätta ramarna och förutsättningarna skapas för att underlätta denna omställning som kan effektivisera transportsystemet och gör[a] det hållbarare”.

(459) Järnvägstransporter minskar dessutom luftföroreningar, buller och trafikstockningar på vägarna, vilket gör dem till en avgörande del av övergången till en koldioxidsnål ekonomi. Järnvägstransporter är också mycket mer energieffektiva än vägtransporter, eftersom tåg kan flytta stora godsvolymer över långa sträckor med mindre bränsle, vilket minskar den totala förbrukningen av fossila bränslen. Denna effektivitet förbättras när järnvägsnäten drivs av förnybar el, vilket gör godstransporterna renare och mer hållbara.

(460) Dessutom kan godstransporter på långa sträckor ge betydande kostnadsfördelar, särskilt vid transport av tungt gods eller bulkgods, eftersom järnvägen kan hantera större mängder gods under en enda resa, vilket leder till lägre transportkostnader per ton jämfört med vägtransporter. Minskad bränsleförbrukning och ett behov av färre anställda minskar driftskostnaderna ytterligare, vilket gör det möjligt för företag att optimera sina leveranskedjor i ekonomiskt hänseende.

(461) Järnvägstransporter kan flytta stora volymer gods mer konsekvent och med färre förseningar, eftersom de påverkas mindre av trafikstockningar, väder och olyckor. Denna driftsäkerhet är avgörande för industrier med strikta leveransscheman, eftersom den säkerställer att varor levereras i tid med färre störningar. Järnvägarna erbjuder också större skalbarhet eftersom det är lättare för dem att ge plats åt stora transporter än vägnäten, vilket gör dem idealiska för bulklaster och containerlaster.

(462) En ytterligare fördel med godstransporter på järnväg är att belastningen på vägnäten minskas genom att godstransporterna flyttas över till järnväg. Detta leder till mindre trafikstockningar, färre trafikolyckor och lägre vägunderhållskostnader. Den minskade användningen av vägtransporter förlänger den offentliga infrastrukturens livslängd och bidrar till att minska den totala kostnadsbördan för regeringar och skattebetalare. Slutligen kan godstransporter på järnväg integreras effektivt i multimodala transportsystem, som kombinerar järnvägar med sjötransporter, vägtransporter och lufttransporter för att skapa sömlösa logistikkedjor. Denna sammanlänkning förbättrar de globala handelsvägarna och underlättar en effektiv rörlighet av gods över regioner och gränser. Järnvägen är särskilt fördelaktig när det gäller att koppla samman större hamnar med inlandsdestinationer, vilket möjliggör smidiga och effektiva lastflöden.

(463) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att godstransporter på järnväg spelar en avgörande roll för en ansvarsfull utveckling av godstransporterna i allmänhet genom att åtgärda det akuta behovet av hållbara logistiklösningar. Dess lägre miljöpåverkan, energieffektivitet och förmåga att flytta stora godsvolymer över långa avstånd hjälper företagen att uppnå sina miljömässiga, sociala och styrningsmässiga mål samtidigt som transportkostnaderna minskar.

(464) Genom att stödja godstransporter på järnväg bidrar företagen till en mer hållbar global leveranskedja, bidrar till att minska koldioxidutsläppen och främjar en långsiktig ekonomisk tillväxt som är anpassad till miljömålen. Genom att flytta godstransporterna från väg till järnväg kan företag och regeringar därför spela en direkt roll för att uppnå klimatmålen och minska logistikens miljöpåverkan.

(465) Mot denna bakgrund konstaterar kommissionen att omstruktureringsåtgärderna syftar till att förhindra att DB Cargo går i konkurs på grund av de ekonomiska svårigheter som företaget står inför.

([161]) Kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet, COM(2020) 789 final, 9.12.2020, som finns på https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Även om den europeiska godstransportsektorn, särskilt envagnstransportsegmentet, spelar en avgörande roll för logistiknätet, särskilt i Tyskland, står den ändå inför betydande strukturella och operativa utmaningar, såsom förklaras i detalj i skälen 60–68. Envagnstransporter, dvs. transport av gods i enskilda vagnar snarare än hela tåg, erbjuder flexibilitet för mindre transporter. Kommissionen noterar dock att denna sektor kämpar för att konkurrera med vägtransporterna, som är snabbare och mer anpassningsbara till olika logistikbehov. Denna sektors överlevnad är avgörande, inte bara för de industriella leveranskedjorna utan också för att uppfylla EU:s hållbarhetsmål. Trots sin betydelse är envagnstransporterna ett sårbart affärssegment på grund av en mängd olika utmaningar, däribland järnvägsnätets begränsade täckning, höga kostnader och ineffektivitet.

(467) Kommissionen konstaterar att ett av de största hindren för envagnstransporterna är järnvägsnätets begränsade kapillaritet jämfört med vägnäten. Även om järnvägen är utmärkt för långväga transporter saknar den ofta den lokala konnektivitet som krävs för effektiva leveranser från punkt till punkt. Till följd av detta krävs ofta kompletterande vägtransporter för den sista kilometern, vilket komplicerar logistikkedjan och gör leveranserna långsammare. Detta problem försvåras av att den genomsnittliga hastigheten för envagnståg är särskilt låg, mellan 22 och 25 km/h, vilket är mycket långsammare än för vägtransporter. Denna långsamma takt, tillsammans med frekventa omlastningar, undergräver envagnstransporternas förmåga att erbjuda konkurrenskraftiga leveranstider på en marknad som i allt högre grad kräver hastighet och flexibilitet.

(468) En annan angelägen fråga är envagnstransporternas ekonomiska bärkraft. Denna modell belastas av höga fasta kostnader för infrastruktur, rullande materiel och drift. Det är endast möjligt att uppnå lönsamhet när stora volymer flyttas över långa sträckor, men envagnstransporter hanterar ofta mindre transporter, vilket leder till ineffektivitet och högre kostnader. Driftskompatibilitetsproblemen i de europeiska järnvägsnäten komplicerar verksamheten ytterligare. Även om initiativ som det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) har bidragit till att lösa driftskompatibilitetsproblemen leder nationella regleringsskillnader, variationer i spårvidden och inkompatibla signalsystem fortfarande till förseningar och ökade kostnader för gränsöverskridande envagnstransporter.

(469) Aktörerna inom envagnstransportsegmentet står inför intensiv konkurrens, inte bara från vägtransporter utan även från nya aktörer på järnvägsmarknaden, eftersom dessa nya operatörer tenderar att enbart inrikta sig på lönsamma nischsegment, såsom systemtåg, som erbjuder punkt-till-punkt-tjänster utan mellanliggande stopp, och därmed undviker den driftskomplexitet och bristande effektivitet som är förknippad med envagnstransporterna, för vilka föråldrade system, gammal utrustning och höga fasta kostnader tynger ner de etablerade operatörerna, såsom DB Cargo.

(470) Även om utmaningarna är stora läggs förnyad tonvikt på det strategiska värdet av envagnstransporter i EU:s övergång till hållbar godstrafik. Järnvägsfrakt är en hörnsten i unionens gröna giv ([162]) och 55 %-politik ([163]), som syftar till att minska koldioxidutsläppen med 55 % fram till 2030. För att uppnå dessa miljömål är det nödvändigt att uppmuntra till en övergång från väg till järnväg, särskilt för envagnstransporter och intermodala transporter. I detta sammanhang ger de tekniska framstegen ett visst hopp om att förbättra effektiviteten och konkurrenskraften hos envagnstransporterna. Investeringar i digital infrastruktur och en modernisering av envagnstransportnätet förväntas öka tjänsternas tillförlitlighet och hastighet, och därmed göra envagnstransporter till ett mer gångbart alternativ till vägtransporter i framtiden.

([162]) Den europeiska gröna given, som lanserades av kommissionen i december 2019, är EU:s färdplan för en hållbar, koldioxidneutral ekonomi och syftar till att göra EU klimatneutralt senast 2050. Dess huvudmål är att minska utsläppen av växthusgaser med 55 % fram till 2030, fasa ut de fossila bränslena från energisektorn, främja en cirkulär ekonomi, återställa den biologiska mångfalden och främja ett hållbart jordbruk genom från jord till bord-strategin. Planen stöder grön innovation, industriell omställning och en mekanism för rättvis omställning för att hjälpa arbetstagarna i berörda regioner. Tidtabellen är följande: 2019: Lansering av den gröna given, 2020–2021: Utveckling av särskilda strategier (t.ex. biologisk mångfald och cirkulär ekonomi), 2021: Införande av 55 %-paketet, 2022–2030: Genomförande av politiken, med målet att minska utsläppen med 55 % fram till 2030, 2050: Klimatneutralitet.

([163]) 55 %-programmet är ett unionslagstiftningspaket som lanserades i juli 2021 som en del av den europeiska gröna given och som syftar till att minska växthusgasutsläppen med 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer, på vägen mot klimatneutralitet senast 2050. Några viktiga åtgärder är följande: i) reformen av EU:s utsläppshandelssystem och införandet av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen (CBAM), ii) uppdateringar av direktivet om förnybar energi, med inriktning på 40 % förnybar energi senast 2030, och energieffektivitetsdirektivet (EED) för en förbättrad energiförbrukning, iii) stärkta kolsänkor enligt förordningen om markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF), iv) inrättande av en social klimatfond till stöd för utsatta hushåll. Tidtabellen är följande: 2021: Lansering av och debatter om paketet, 2022: Uppnående av politiska överenskommelser, 2023–2025: Genomförande av den centrala politiken, 2030: Målet med 55 % utsläppsminskningar, 2050: Klimatneutralitet.

(471) Mot denna bakgrund anser kommissionen att den strategiska betydelsen av envagnstransporter inte kan överskattas. I detta avseende noterar kommissionen att dessa transporter är av avgörande betydelse för många industrier, däribland kemikalie-, fordons- och tillverkningsindustrierna, som är beroende av järnvägsfrakt för mindre, flexibla transporter som inte kan fylla hela tåg. DB Cargos, och därmed dess envagnstransportverksamhets, fallissemang skulle få allvarliga återverkningar för dessa industrier, eftersom alternativa logistiklösningar, särskilt vägtransporter, skulle ha svårt att matcha järnvägens kapacitet och miljöfördelar. Ett sådant fallissemang skulle kunna leda till ökade kostnader, störningar i leveranskedjan och till och med förlorade arbetstillfällen inom nyckelsektorer som är beroende av godstransporter på järnväg för transport av mellanprodukter och råvaror.

(472) Kommissionen anser dessutom att de bredare samhällseffekterna av ett avbrott i envagnstransporttjänsterna skulle vara betydande. Att omdirigera godstransporterna till vägtransporter skulle i själva verket förvärra miljö- och infrastrukturutmaningarna, eftersom vägtransporterna ger betydligt högre utsläpp och bidrar till trafikstockningar. I detta sammanhang anser kommissionen att denna omställning skulle undergräva både de nationella hållbarhetsmålen och EU:s hållbarhetsmål, såsom den gröna given och 55 %-initiativen, där man betonar minskade koldioxidutsläpp genom att flytta godstransporterna från väg till järnväg. Förlusten av envagnstransporttjänsterna skulle därför innebära både ett marknadsmisslyckande och ett bakslag när det gäller de bredare insatserna för att minska miljöförstöringen.

(473) Kommissionen medger att envagnstransporternas komplexitet gör det svårt för andra järnvägsoperatörer att kopiera dem eller expandera till detta segment. Till skillnad från systemtåg, som går direkt mellan två punkter, innebär envagnstransporterna att ett enda tåg bildas av enskilda vagnar från olika kunder på rangerbangårdar. Denna arbetsintensiva process kräver sofistikerad logistik, specialutrustning och omfattande infrastruktur. Marginalerna är små och konkurrensen från vägtransporterna, som erbjuder snabbare och mer flexibla tjänster, gör det svårt för andra företag att investera i storskaliga envagnstransporter såsom DB Cargo har gjort.

(474) Som ledande operatör av envagnstransporter i Danmark (med en andel på [...] %) ([164]), Tyskland (med en andel på 90 %) ([165]), Nederländerna (med en andel på [...] %) ([166]) och Italien (med en andel på [...] %) ([167]) har DB Cargo ett omfattande nätverk av rangerbangårdar, lokomotiv och utbildad personal, vilket ger de stordriftsfördelar som nya aktörer skulle ha svårt att uppnå i dessa medlemsstater. DB Cargos ställning som Tysklands etablerade godstransportföretag på järnväg gör det dessutom möjligt för DB Cargo att integrera envagnstransporttjänsterna med bredare leveranskedjelösningar, vilket är en fördel som mindre eller nyare företag eventuellt saknar. Kommissionen anser att de höga fasta kostnaderna, i kombination med de inneboende driftsutmaningarna för envagnstransporterna ([168]), utgör betydande hinder för potentiella aktörer som försöker ta sig in på marknaden inom envagnstransportsegmentet, vilket gör det osannolikt att andra skulle kunna träda in för att fylla luckan utan avbrott om DB Cargo, och i synnerhet dess envagnstransportsegment, skulle gå i konkurs.

(475) Kommissionen anser att omstruktureringsstödet till omstruktureringsplanen förhindrar marknadsutträdet av ett företag som kan förhindra störningar av den viktiga trafik som DB Cargo tillhandahåller, särskilt när det gäller envagnstransporterna. Kommissionen drar slutsatsen att omstruktureringsstödet till omstruktureringsplanen, genom att avvärja risken för störningar i de tjänster som tillhandahålls av DB Cargo, bidrar till ett väldefinierat mål, dvs. att undvika sociala problem eller marknadsmisslyckanden i enlighet med punkt 44 b i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, och därmed till utvecklingen av den ekonomiska verksamheten med att tillhandahålla godstransporttjänster på land inom Tysklands hela territorium och i andra medlemsstater där DB Cargo är verksamt.

([164]) Se avsnitt 2.2, skälen 27 och 37.
([165]) Se avsnitt 2.2, skälen 27 och 37.
([166]) Se avsnitt 2.2, skälen 27 och 37.
([167]) Se avsnitt 2.2, skälen 27 och 37.
([168]) Se skälen 466–469.

5.4.2.3 Omstruktureringsplan och återställande av långsiktig lönsamhet

(476) Enligt punkt 46 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste beviljandet av omstruktureringsstöd, när det gäller stöd för särskilda ändamål, vara förenat med villkoret att en omstruktureringsplan genomförs som återställer stödmottagarens lönsamhet. Åtgärder för att avhjälpa orsakerna till stödmottagarens svårigheter genom att underlätta återställandet av dess långsiktiga lönsamhet är en nödvändig förutsättning för att omstruktureringsstödet ska bidra till utvecklingen av de näringsverksamheter och regioner där stödmottagaren är verksam.

(477) Av detta följer att förenligheten hos det omstruktureringsstöd som har täckt de förluster som DB Cargo ådrog sig under 2022 och som i avsaknad av resultatöverföringsavtalet skulle ha bokförts senast den 31 december 2022 måste betraktas som underställd villkoret att den omstruktureringsplan vars förberedelse- och upprättandeprocess inleddes i juli 2022 genomförs, även om planen formellt meddelades till kommissionen redan under genomförandet (skälen 173 och 174). Inträffandet av de förluster som täcktes av resultatöverföringsavtalet och som planen avsåg att begränsa samt kronologin för utarbetandet och genomförandet av planen inom 2022 ligger nära i tid i detta fall.

(478) Det är därför lämpligt att anse att förenligheten hos det omstruktureringsstöd som planeras fram till och med slutet av 2025, även om det från början beviljades olagligt, måste bedömas tillsammans med omstruktureringsplanen och dess förenlighet med kraven i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(479) Enligt punkterna 45–48 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska omstruktureringsstöd endast beviljas för att stödja en realistisk, sammanhållen och omfattande omstruktureringsplan, vars åtgärder måste vara utformade för att inom en rimlig tid och så snabbt som möjligt återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet, med undantag för allt eventuellt ytterligare statligt stöd som inte omfattas av omstruktureringsplanen. Omstruktureringsplanen ska omfatta en kartläggning av orsakerna till företagets svårigheter och stödmottagarens egna brister samt en sammanfattning av hur de föreslagna omstruktureringsåtgärderna kommer att lösa stödmottagarens underliggande problem.

(480) Enligt punkt 49 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska omstruktureringsplanen innehålla uppgifter om stödmottagarens affärsmodell och visa hur planen kommer att främja företagets långsiktiga lönsamhet. Den bör särskilt inbegripa information om stödmottagarens organisatoriska struktur, finansiering, företagsstyrning och övriga relevanta aspekter. Omstruktureringsplanen bör innehålla en bedömning av huruvida stödmottagarens svårigheter skulle ha kunnat undvikas genom ändamålsenliga och snabba åtgärder från ledningens sida och, när så är fallet, visa att ledningen har vidtagit lämpliga ändringar. Om stödmottagarens svårigheter beror på brister i affärsmodellen och företagsstyrningen, kommer det att krävas att lämpliga ändringar görs.

(481) Enligt punkterna 50–52 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering bör resultaten av omstruktureringen redovisas inom ramen för flera olika scenarier, särskilt med angivelse av resultatparametrar och de största förutsebara riskfaktorerna. Återställandet av stödmottagarens lönsamhet måste leda till en skälig avkastning på investerat kapital efter det att kostnaderna täckts och får inte vara beroende av optimistiska antaganden om externa faktorer, t.ex. variationer i pris eller efterfrågan. Långsiktig lönsamhet uppnås när ett företag kan uppvisa en skälig kapitalavkastning efter att ha täckt alla sina kostnader inklusive avskrivning och finansieringskostnader, och det därmed är i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft.

(482) Dessa krav granskas i avsnitten 5.4.2.3.1–5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1 Bedömning av omstruktureringsplanens trovärdighet när det gäller att ta itu med orsakerna till DB Cargos ekonomiska svårigheter

(483) DB Cargos ekonomiska svårigheter har främst orsakats av envagnstransportsegmentet, som har varit en betydande källa till förluster sedan 2013 (det stod ensamt för 64 % av företagets förluster under 2022 och 82 % under 2023), medan segmenten för systemtåg och kombinerade transporter uppvisade instabila men mindre negativa resultat. Utöver envagnstransportsegmentets förluster försvårade covid-19-pandemin, störningar i de globala leveranskedjorna och lokala problem med den tyska marknadsinfrastrukturen DB Cargos utmaningar från 2019 till 2022.

(484) De negativa finansiella resultaten, som ledde till upprepade stora förluster, underbygger behovet av en omstruktureringsplan som i hög grad kommer att ändra DB Cargos verksamhetsmodell och verksamhetsstrategi i syfte att stärka dess finansiella grundvalar och rationalisera kostnaderna för att driva företaget i syfte att återställa lönsamheten före omstruktureringsperiodens slut.

(485) I detta avseende noterar kommissionen att omstruktureringsplanen innehåller en uppsättning allvarliga, åtskilliga, konsekventa och ömsesidigt förstärkande åtgärder (avsnitten 5.4.2.2.1–5.4.2.2.31) som åtgärdar de bakomliggande orsakerna till DB Cargos operativa och ekonomiska svårigheter, eftersom de kommer att bidra till att förbättra effektiviteten i DB Cargos produktion och tillhandahållande av tjänster till sina kunder och rationalisera företagets kostnadsbas på många olika sätt. Framför allt förväntas omvandlingen av dess mycket komplexa gemensamma produktionssystem göra det möjligt för DB Cargo att mer flexibelt uppfylla sina kunders krav. Omstruktureringen till mindre, mer fokuserade affärsområden på grundval av affärssektorer och/eller kundgrupper skulle avsevärt minska produktionsmodellens komplexitet, vilket i sin tur drastiskt skulle minska kostnaderna och förbättra DB Cargos konkurrenskraft.

(486) Exempelvis förväntas den åtgärd i DB Cargos omstruktureringsplan som optimerar företagets envagnstransportnät genom en översyn av utformningen radikalt förenkla och förbättra produktionen och standardiseringen av DB Cargos kommersiella utbud inom detta segment. Avsättningen av personal och utrustning till envagnstransportsegmentet är en radikal förändring jämfört med dagens integrerade produktion av envagnstransporter, systemtåg och kombinerade transporter. Dessa förbättringar av produktionsmodellen bör också leda till kvalitetsförbättringar av tjänsten för kunderna, och förväntas därmed möjliggöra positiva prisjusteringar för att bättre fånga upp kundernas vilja att betala för envagnstransporttjänster. De åtgärder i omstruktureringsplanen som är inriktade på DB Cargos envagnstransportsegment förväntas därför bidra avsevärt till att förbättra företagets ekonomiska situation, eftersom de förväntas generera över 100 miljoner euro i ytterligare EBIT från och med 2025, vilket framgår av avsnitt 4.1.5.2.

(487) På samma sätt förväntas de åtgärder i omstruktureringsplanen som syftar till att optimera DB Cargos systemtågsegment och utveckla smarta logistiklösningar för dessa kunder bidra avsevärt till att förbättra DB Cargos EBIT, eftersom innovativa lösningar för järnvägstransporter förväntas göra det möjligt för företaget att bättre dra nytta av kundernas varierande betalningsvilja och även identifiera de linjer som bör läggas ner för att bättre kunna fördela resurserna till den del av verksamheten som har högre marginaler. I likhet med vad som kommer att göras inom envagnstransportsegmentet innehåller DB Cargos omstruktureringsplan dessutom en åtgärd som kommer att ”inkapsla” driften av systemtåg med en särskild resurstilldelning för att öka produktionskvaliteten. De kvalitetsförbättringar av tjänsterna för kunderna som beskrivs ovan bör också motivera prisjusteringar för mer kvalitativa systemtågtjänster utöver ersättningarna för faktorkostnaderna. De åtgärder i omstruktureringsplanen som är inriktade på DB Cargos systemtågsegment förväntas därför bidra avsevärt till att förbättra företagets ekonomiska situation, eftersom de förväntas generera betydligt mer än 200 miljoner euro i ytterligare EBIT från och med 2025, såsom visas i avsnitt 4.1.5.2.

(488) De åtgärder i omstruktureringsplanen som är inriktade på segmentet för kombinerade transporter, däribland i) en ändrad utformning av sjöfartsnätverket, integreringen av dess terminaler och dess portföljoptimering, ii) omdimensioneringen av de kombinerade inlandstransporterna samt kvalitetsförbättringen av deras produktionssystem, och iii) optimeringen av fraktförsäljningsportföljen, förväntas också bidra till att förbättra DB Cargos ekonomiska situation, eftersom dessa åtgärder från och med 2025 förväntas generera mer än 50 miljoner euro i ytterligare EBIT (och mer än 100 miljoner euro per år därefter), såsom visas i avsnitt 4.1.5.2.

(489) Slutligen kommer DB Cargos omstruktureringsplan att försöka eliminera de ineffektiviteter som härrör från överflödiga processer, överkapacitet och tjänster med begränsat mervärde genom att minska komplexiteten i företagets olika affärsenheter och modernisera DB Cargos it-system. En minskning av kontorsutrymmena och kostnaderna för marknadsföring samt en korrekt anpassning av storleken på DB Cargos ledningsstruktur förväntas också bidra till att förbättra DB Cargos ekonomiska situation. Tillsammans förväntas dessa åtgärder generera över 50 miljoner euro i ytterligare EBIT från och med 2025 (och över 100 miljoner euro per år därefter), såsom framgår av avsnitt 4.1.5.2.

(490) Sammantaget förväntas åtgärderna i DB Cargos omstruktureringsplan bidra med över 500 miljoner euro i ytterligare EBIT från och med 2025 och betydligt mer därefter. Genomförandet av DB Cargos omstruktureringsplan förväntas därför omvandla företaget till en mer slimmad, effektiv och kundlösningsinriktad tjänsteleverantör, så att företagets lönsamhet kan återställas från och med 2026, det sista året i omstruktureringsperioden, då företaget förväntas generera sin första positiva nettoinkomst (som därefter bör öka ytterligare).

(491) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att man i omstruktureringsplanen på ett tillfredsställande sätt åtgärdar orsakerna till DB Cargos ekonomiska svårigheter. Kommissionen anser också att omstruktureringsplanens löptid fram till slutet av 2026 inte är orimligt lång, med tanke på antalet och omfattningen av de omstruktureringsåtgärder som diskuteras ovan samt de stora förluster som utgjorde utgångspunkten för DB Cargo.

(492) Kommissionen måste nu bedöma trovärdigheten hos de antaganden som ligger till grund för stödmottagarens omstruktureringsplan och därefter bevisen för stödmottagarens återgång till lönsamhet i slutet av omstruktureringsplanen.

5.4.2.3.2 Bedömning av trovärdigheten hos omstruktureringsplanens antaganden

(493) Som en del av sin bedömning av DB Cargos antaganden i omstruktureringsplanen har kommissionen granskat de intäktsprognoser (både i fråga om pris och volym) och kostnadsprognoser som Tyskland har lagt fram avseende omstruktureringsperioden.

(494) När det gäller intäktsprognoserna konstaterar kommissionen för det första att Tyskland i och med sitt antagande om utvecklingen av DB Cargos intäkter under omstruktureringsperiodens gång bedömer att DB Cargos intäkter kommer att förbli relativt stabila (+4,9 % under omstruktureringsperioden med beaktande av övriga rörelseintäkter) och faktiskt negativa (–2 %) när de övriga rörelseintäkterna utesluts ([169]) och enbart den förväntade ökningen av DB Cargos intäkter från dess huvudsakliga verksamhet beaktas under omstruktureringsperioden (tabell 21). Kommissionen anser att denna utveckling är rimlig i den mån den är förenlig med de volymminskningar som DB Cargo förväntar sig i detta avseende inom ramen för genomförandet av omstruktureringsplanens åtgärder.

(495) Efter en grundligare analys av volymer och priser anser kommissionen dessutom, när det gäller volymerna, att utvecklingen av DB Cargos totala volym i tonkilometer enligt Tysklands prognoser kan anses vara rimlig och realistisk mot bakgrund av den nuvarande marknaden, eftersom den fortsatt begränsas till en ökning av den kumulerade årliga tillväxttakten på […] % under perioden 2025–2029. DB Cargos antaganden om volymtillväxt är faktiskt försiktiga eftersom Tyskland inte förutser några ytterligare effekter av den marknadsdrivna tillväxten inom envagnstransporterna, och ligger under marknadens tillväxttakt inom segmenten för systemtåg och kombinerade transporter.

(496) Även om Tyskland förutser att DB Cargos intäkter per tonkilometer kommer att utvecklas så att de ökar med en kumulerad årlig tillväxttakt på […] % mellan 2025 och 2029, anser kommissionen att dessa antaganden är rimliga och realistiska i den mån som en sådan överföring av de flesta av kostnadsökningarna bygger på en förbättring av DB Cargos produktivitet och tjänstekvalitet till följd av genomförandet av de olika åtgärderna i omstruktureringsplanen, som just syftar till att erbjuda förbättrade kundtjänster i utbyte mot högre priser.

(497) På grundval av detta anser kommissionen att Tysklands antaganden om den övergripande intäktsutvecklingen är rimliga och trovärdiga.

(498) För det andra, när det gäller kostnadsprognoserna, konstaterar kommissionen att de tre huvudsakliga kostnadskategorier (material, personal och andra rörelsekostnader) för vilka prognoser har gjorts för hela omstruktureringsperioden förväntas minska med ungefär 10 % (2026 jämfört med 2023) när det gäller material- och personalkostnader, som tillsammans utgör betydligt mer än […] % av stödmottagarens totala kostnadsbas (samtidigt som DB Cargos övriga rörelsekostnader förväntas minska ännu mer). Dessa kostnadsminskningar, som kan verka betydande i absoluta tal men som ändå inte är så stora relativt sett, anses vara rimliga just av det senare skälet och på grund av att de baseras på väldefinierade och överenskomna kostnadsminskningsprogram och därmed

([169]) Övriga rörelseintäkter inkluderar engångseffekten av ökningen av det redovisade värdet på grund av försäljningen av lok under 2026.

stöder förbättringen av DB Cargos EBITDA-nivå och gör att den kan bli positiv (107 miljoner euro) redan under 2025, dvs. ett år innan omstruktureringsperioden löper ut.

(499) Minskningen av avskrivningskostnaderna till följd av minskade kapitalutgifter, som kan observeras i DB Cargos balansräkning, bidrar ytterligare till att förbättra DB Cargos EBIT och rörelsemarginal, som på grundval av detta båda förväntas bli positiva ([…] euro respektive […] %) i slutet av omstruktureringsperioden under 2026.

(500) På grundval av de olika omstruktureringsåtgärder som DB Cargo vidtagit inom ramen för sin omstruktureringsplan kan Tysklands antaganden om DB Cargos kostnadsutveckling, vilka underbygger återställandet av DB Cargos lönsamhet, anses vara rimliga och trovärdiga.

(501) Sammanfattningsvis har kommissionen noggrant granskat de viktigaste antagandena bakom de finansiella prognoserna i den omstruktureringsplan för DB Cargo som Tyskland har lämnat in, och funnit att de antaganden som ligger till grund för de finansiella prognoserna är rimliga och trovärdiga och därför befogade.

5.4.2.3.3 Bedömning av trovärdigheten i att stödmottagaren kan återställa lönsamheten

(502) Efter att ha konstaterat att de antaganden som ligger till grund för de ekonomiska prognoserna är trovärdiga kommer kommissionen nu att bedöma om stödmottagaren, på grundval av dessa prognoser, kan återställa sin lönsamhet fram till i slutet av omstruktureringsperioden. Kommissionen kommer närmare bestämt att kontrollera om stödmottagaren före utgången av budgetåret 2026 förväntar sig att generera en tillräcklig avkastning från sin verksamhet och kunna konkurrera av egen kraft.

(503) DB Cargos EBIT-marginal (av intäkter exklusive övriga rörelseintäkter) beräknas vara […] % negativ i slutet av 2024 och […] % positiv i slutet av omstruktureringsperioden i december 2026. DB Cargos lönsamhet, mätt som EBIT-marginal, förväntas följaktligen öka betydligt under omstruktureringsperioden (och därefter stabiliseras) ([170]). Dessa förbättrade resultat möjliggör inte en korrekt jämförelse med tidigare resultat eftersom dessa i huvudsak var negativa och denna betydande förbättring bygger på genomförandet av DB Cargos omstruktureringsplan.

(504) Dessutom förväntas DB Cargo generera en positiv nettoinkomst både när det gäller grundscenariot och det pessimistiska scenariot. Dessutom kommer denna gynnsamma utveckling att bidra positivt till DB Cargos position när det gäller eget kapital, eftersom denna planeras fortsätta efter omstruktureringsperioden.

(505) Dessutom visar de finansiella uppgifterna i DB Cargos omstruktureringsplan att företagets avkastningsindikatorer kommer att förbättras under hela omstruktureringsperioden och nå en avkastning på sysselsatt kapital på […] % i slutet av 2026, vilken kommer att öka ytterligare efter omstruktureringsperiodens slut till […] %, till exempel under 2030. Enligt Tysklands beräkningar skulle DB Cargos avkastning på eget kapital, mätt genom avkastningen på sysselsatt kapital, från slutet av omstruktureringsperioden under 2026 och framåt konstant vara högre än nivån för dess […] (fotnot 112). Kommissionen anser därför att DB Cargos avkastning på sysselsatt kapital är tillräckligt hög för att den ska kunna betraktas som en lämpligt beräknad kapitalavkastning, i det att den gör det möjligt för DB Cargo, efter att ha täckt alla sina kostnader inklusive avskrivningar och finansiella kostnader, att konkurrera på marknaden av egen kraft.

([170]) Det är viktigt att notera att denna EBIT-marginal endast kan uppnås genom en kombination av ambitiösa företagsinterna åtgärder och det tyska transportstödet för envagnstransporter på cirka 300 miljoner euro per år. I frånvaro av subventionen skulle affärssegmentet med envagnstransporter inte återgå till lönsamhet. Det är också relevant att notera att DB Cargos ansökan om finansiering av envagnstransporter för 2024 ännu inte har godkänts av den tyska federala järnvägsmyndigheten. Det är därför ännu inte klart i vilken utsträckning finansieringen på 300 miljoner euro per år för sektorn så småningom kommer att nå DB Cargo. I grundscenariot utgår man från att […] % av denna volym ([…] euro per år) kommer att anslås till DB Cargo.

(506) Kommissionen anser att det är ännu viktigare att Tysklands prognos för DB Cargos avkastning på sysselsatt kapital inkluderar det begränsade bidraget från envagnstransportsegmentet till DB Cargos totala lönsamhet som, såsom förklaras i avsnitt 5.4.2.1, står inför många utmaningar (höga fasta kostnader, begränsad järnvägsnätstäckning och konkurrens från de snabbare och mer anpassningsbara vägtransporterna) men spelar en avgörande roll i Europas logistiknät (särskilt för industrier såsom kemikalie-, bil- och tillverkningsindustrierna, som är beroende av flexibla godstransporter på järnväg) och är avgörande för att minska koldioxidutsläppen och uppnå EU:s klimatmål som ett mer hållbart och effektivt alternativ till vägtransporter.

(507) Kommissionen anser vidare att DB Cargos förväntade resultat är bättre än motsvarande resultat för dess konkurrentgrupp. Vid jämförelsen av respektive EBIT-marginalnivåer (EBIT är en viktig komponent i uträkningen av avkastning på sysselsatt kapital) konstaterar kommissionen att DB Cargos EBIT-marginal planeras att nå […] % i slutet av omstruktureringsperioden under 2026, medan avkastningen från dess konkurrenter i genomsnitt låg på 2 % under perioden 2021–2023 för jämförbara verksamheter (och på 5 % om man endast beaktar de konkurrenter som inte bedriver verksamhet inom envagnstransportsegmentet). DB Cargo förväntas alltså prestera i linje med eller bättre sina nuvarande konkurrenter.

(508) När det gäller kapitaltäckningsindikatorerna förväntas DB Cargo bibehålla en positiv och växande position när det gäller eget kapital under hela genomförandet av omstruktureringsplanen, och dess kapitaltäckningsgrad (eget kapital dividerat med totala tillgångar) kommer att öka stadigt fram till i slutet av omstruktureringsperioden ([…] % i december 2026) och därefter (upp till […] % i december 2030). På samma sätt förväntas DB Cargos räntetäckningsgrad (EBIT dividerat med räntekostnaderna) utvecklas positivt under omstruktureringsplanens löptid och nå en nivå långt över 1x i slutet av 2026 (och över 1,5x i december 2030).

(509) Som ett alternativ till de finansiella prognosernas grundscenario anser kommissionen att det pessimistiska scenariot enligt definitionen i omstruktureringsplanen också är lämpligt och trovärdigt eftersom det utgår från ett antal möjliga exempel på negativ utveckling som påverkar stödmottagarens drivande resultatparametrar, såsom möjliga förseningar i genomförandet av åtgärderna i DB Cargos omstruktureringsplan, betydande volymförluster eller intensiv priskonkurrens. Kommissionen noterar därför att det pessimistiska scenariot faktiskt tar hänsyn till rimliga variationer i intäkter och kostnadsdrivande faktorer som alla, för sig eller tillsammans, skulle kunna påverka DB Cargos lönsamhet. Kommissionen noterar vidare att de faktorer som inverkar negativt på intäkter och kostnader i det pessimistiska scenariot anses äga rum samtidigt.

(510) I ett sådant pessimistiskt scenario påverkas DB Cargos resultat men förblir positiva och hållbara, och äventyrar därmed inte stödmottagarens återgång till lönsamhet. Det pessimistiska scenariots förväntade nettoinkomst efter täckning av alla driftskostnader, inklusive räntor och avskrivningskostnader, är fortsatt positiv i slutet av omstruktureringsperioden under 2026 och därefter, precis som i grundscenariot. Även om DB Cargos EBIT-marginal inom ramen för det pessimistiska scenariot skulle uppgå till […] euro (dvs. en vinstmarginal på […] %) under 2026, skulle den öka till nära […] euro (dvs. en vinstmarginal på omkring […] %) under de följande åren.

(511) På samma sätt förväntas avkastningen på sysselsatt kapital i DB Cargos pessimistiska scenario minska till […] % jämfört med grundscenariots […] %, men förväntas öka till […] % fram till 2030 (jämfört med grundscenariots nivå på […] %). Detta bekräftar att DB Cargos återställande av lönsamheten på lång sikt är stabilt i det pessimistiska scenariot, trots alla negativa antaganden som detta scenario omfattar.

(512) Detta bekräftas också av den förväntade utvecklingen av DB Cargos avkastning på tillgångar, som enligt det pessimistiska scenariot kommer att ligga nära […] % i slutet av omstruktureringsperioden (jämfört med […] % enligt grundscenariot) och öka till 2,5 % senast 2030 (jämfört med […] % enligt grundscenariot).

(513) När det gäller kapitaltäckningsindikatorerna förväntas DB Cargo enligt det pessimistiska scenariot även bibehålla en positiv och växande position när det gäller eget kapital under hela den tid som omstruktureringsplanen genomförs. DB Cargos kapitaltäckningsgrad (eget kapital dividerat med totala tillgångar) kommer, liksom i grundscenariot, att öka stadigt fram till slutet av omstruktureringsperioden och därefter (upp till […] %). På samma sätt förväntas DB Cargos räntetäckningsgrad (EBIT dividerat med räntekostnaderna) enligt det pessimistiska scenariot utvecklas positivt under omstruktureringsplanens löptid och nå en nivå på nära 1x i slutet av 2026 (och över 1x i december 2030).

(514) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den föreslagna omstruktureringsplanen, både i grundscenariot och det pessimistiska scenariot, är genomförbar, sammanhållen och långtgående, och att den kan återställa DB Cargos långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tidsram.

5.4.3 *Stödets positiva effekter på utvecklingen av näringsverksamheter eller ekonomiska regioner uppväger de negativa effekterna i form av en snedvridning av konkurrensen och negativa effekter på handeln*

(515) För att bedöma om stödet påverkar konkurrensen och handeln på ett orimligt sätt måste det prövas om stödet är nödvändigt, lämpligt och proportionellt och säkerställer öppenhet. Det är också nödvändigt att pröva stödets påverkan på konkurrensen och handeln och att väga stödets positiva effekter på utvecklingen av de näringsverksamheter och regioner som stödet avser att gynna samt andra positiva effekter av stödet, mot dess negativa effekter för den inre marknaden.

5.4.3.1 Stödets nödvändighet och stimulanseffekt

(516) Enligt punkt 53 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska medlemsstater som planerar att bevilja omstruktureringsstöd presentera en jämförelse med ett trovärdigt alternativt scenario som inte omfattar statligt stöd, som visar att utvecklingen av de näringsverksamheter eller regioner som stödansökan avser enligt avsnitt 3.1.1 inte skulle uppnås, eller skulle uppnås i lägre grad, utan stödet. För att påvisa att omstruktureringsstödet har en stimulanseffekt måste medlemsstaterna också visa att stödmottagaren utan stödet skulle ha omstrukturerats, sålts eller avvecklats på ett sätt som inte skulle ha uppnått det avsedda målet att förhindra marknadsmisslyckande eller sociala problem (punkt 59 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering).

(517) I det alternativa scenario där DB AG inte skulle ha avslutat resultatöverföringsavtalet utan hade beviljat och därefter fortsatt att bevilja omstruktureringsstödet för att lösa den negativa situationen avseende eget kapital, skulle DB Cargo eventuellt ha väckt kundernas eller leverantörernas misstro och först blivit tvingat att plötsligt minska sina rörelseförluster i de affärssegment där de är som störst, särskilt i envagnstransportsegmentet. DB Cargo skulle inom kort ha redovisat stora förluster och därmed de facto ha blivit insolvent.

(518) Eftersom den enda aktieägaren i DB Cargo historiskt sett är DB AG (se skäl 13) skulle det dessutom vara orealistiskt att en alternativ kontrollerande aktieägare på kort sikt skulle ha varit eller fortfarande vara intresserad av att tillhandahålla kapital för att täcka DB Cargos förluster. Det var därför DB AG:s uppgift att undvika att stödmottagaren skulle upphöra med eller kraftigt minska sin verksamhet. I ett kontrafaktiskt scenario utan stöd skulle DB Cargo ha riskerat och riskerar fortfarande att upphöra med att tillhandahålla viktiga marktransporttjänster inom envagnstransportsegmentet i Tyskland, vilka till sin omfattning och art inte enkelt och snabbt skulle kunna replikeras av konkurrenterna.

(519) Det framgår således att omstruktureringsstödet har haft och fortfarande har en avgörande effekt som stimulerar genomförandet av alla de planerade omstruktureringsåtgärderna för att återställa den långsiktiga lönsamheten, samtidigt som det hindrar stödmottagaren från att riskera att upphöra med eller kraftigt minska marktransporterna inom envagnstransportsegmentet eller andra segment av godstransporterna på järnväg som är avgörande bidrag till en hållbar ekonomisk utveckling av godstransporterna på den inre marknaden.

5.4.3.2 Lämplighet

(520) Omstruktureringsstöd anses inte vara förenligt med den inre marknaden om mindre snedvridande åtgärder gör det möjligt att uppnå samma mål. Stödet måste kompenseras tillräckligt, och de instrument som valts måste vara lämpliga med hänsyn till det solvens- eller likviditetsproblem som ska lösas ([171]).

(521) Omstruktureringsstödet utgörs av en förlustöverföring från DB Cargo till DB AG. Denna förlustöverföring har en positiv inverkan på DB Cargos solvens, eftersom den skyddar DB Cargos position när det gäller eget kapital från att påverkas negativt av de förluster som uppstår. Kommissionen noterar att förlustöverföringen inte direkt ger DB Cargo någon likviditet, i linje med det faktum att DB Cargo inte hade några likviditetsproblem när företaget blev ett företag i svårigheter.

([171]) Punkterna 38 c, 54 och 58 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(522) När det gäller stödets solvensförbättrande aspekt, såsom förklaras i skäl 442, skulle DB Cargos egna kapital utan stödet ha tvingats absorbera förlusterna och skulle därmed ha blivit negativt under 2022. En negativ position när det gäller eget kapital, vilket innebär att ett företags skulder överstiger dess tillgångar, skulle vara ett allvarligt solvensproblem, vilket har undvikits mellan 2022 och 2024 genom beviljandet av stödet.

(523) När det gäller frågan om en rimlig ersättning för instrumenten noterar kommissionen att förlusterna automatiskt belastar DB Cargos moderbolag DB AG inom ramen för resultatöverföringsavtalet. DB AG får ingen direkt positiv nettoersättning för förlustöverföringen. DB Cargo ägs emellertid helt och hållet av DB AG, och DB AG, som enda aktieägare i DB Cargo, kommer att dra full nytta av DB Cargos återgång till långsiktig lönsamhet.

(524) I denna bedömning förutses en rimlig framtida finansiell avkastning från DB Cargo som förväntas skydda DB AG:s bredare strategiska intressen, såsom att upprätthålla verksamheten i ett viktigt dotterbolag som DB Cargo, särskilt genom att betjäna industrier som stål, fordon och kemikalier, som genererar en betydande del av DB Cargos årliga intäkter på 4,5 miljarder euro. Genom att med hjälp av stödet säkerställa att verksamheten fortsätter bevarar Tyskland därför DB Cargos långsiktiga strategiska ställning. Bedömningen av prognoserna i grundscenariot förutser på ett rimligt sätt DB Cargos kumulativa ekonomiska avkastning under de kommande fem till tio åren, och ligger i linje med den förväntade ersättningen under och efter omstruktureringsperioden. Även om avkastningen ligger under vad en marknadsinvesterare i en liknande situation och efter att ha burit de senaste förlusterna sedan 2022 skulle kunna tolerera förblir den rimlig och tillräcklig, särskilt från och med omstruktureringsperiodens sista år och därefter. I detta avseende har kommissionen beräknat den internränta som DB AG skulle kunna förvänta sig av den framgångsrika omstruktureringsplanen. Kommissionen använder den metod som beskrivs i skälen 378 och 379. I stället för att använda planerna på medellång sikt som grund använder kommissionen dock prognoserna i omstruktureringsplanens grundscenario. Baserat på denna beräkning skulle DB AG kunna förvänta sig en internränta på omkring […] %. Denna internränta skulle ligga inom avkastningsintervallet för de senaste obligationer som emitterats av Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), som för närvarande ger en avkastning på mellan […] % och […] % ([173]). Ersättningen ligger därför i stort sett i linje med DB AG:s finansieringskostnader.

(525) I detta läge kommer det förväntade stödinstrumentet att åtgärda och avhjälpa den försämrade solvenssituationen, samtidigt som tillräcklig ersättning ges till DB AG och därmed den tyska staten, vars andel i stödmottagaren kommer att ha ökat i värde.

(526) Därav följer att omstruktureringsstödinstrumentet är lämpligt.

5.4.3.3 Stödets proportionalitet och ansvarsfördelning

(527) Enligt punkt 38 e i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering får stödet inte överskrida det minimum som krävs för att uppnå det mål som stödet avser. Stödbeloppet och stödnivån ska begränsas till det som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering, med hänsyn till de finansiella resurser som stödmottagaren, aktieägarna eller den koncern som stödmottagaren tillhör har (punkt 61 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering). Framför allt måste en tillräcklig nivå av det egna bidraget till kostnaderna för omstruktureringen garanteras, och om statligt stöd ges i en form som förbättrar stödmottagarens position avseende eget kapital måste ansvarsfördelningen garanteras. Vid sådana bedömningar kommer allt undsättningsstöd som tidigare beviljats att beaktas.

([172]) Obligationer med internationella standardnummer för värdepapper (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Enligt uppgifter från https://www.boerse-frankfurt.de/en, senast hämtad den 27 november 2024.

5.4.3.3.1 Eget bidrag

(528) Stödmottagarens egna bidrag till omstruktureringskostnaderna med hjälp av DB Cargos, dess aktieägares eller fordringsägares – eller nya investerares – egna medel måste vara reellt och faktiskt, och bör normalt sett vara jämförbart med det stöd som beviljats när det gäller effekten på stödmottagarens solvens eller likviditet. I enlighet med punkt 63 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste kommissionen bedöma om de olika källorna till det egna bidraget är faktiska och fria från stöd. Enligt punkt 64 i riktlinjerna anser kommissionen i regel att det egna bidraget är tillräckligt om det uppgår till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna.

(529) För det första bör det, som ett preliminärt övervägande när det gäller bedömningen av proportionaliteten, noteras att det omstruktureringsstödbelopp som ligger till grund för omstruktureringsplanens kostnader i praktiken har fastställts så att det begränsas till de nettoförluster som gjorts under omstruktureringsperioden fram till och med den 31 december 2024. Därefter skulle DB Cargos eventuella nettoförluster – som företaget förväntas göra under 2025 – i avsaknad av det avslutade resultatöverföringsavtalet med DB AG behöva bokföras och belasta företaget på det sätt som anges i DB Cargos resultaträkning och balansräkning. Dessutom omfattar det egna bidraget från DB Cargos aktieägare mezzaninkapital (842 miljoner euro i efterställda konvertibla lån) som skulle kunna konverteras och vid behov stödja DB Cargos position när det gäller eget kapital och solvens på samma sätt som omstruktureringsstödet gjorde och gör fram till och med 2024.

(530) Eventuella solvensproblem efter resultatöverföringsavtalets uppsägning eller dess eftersläpande effekter fram till dess att man förväntar sig göra vinst åtgärdas genom tillgången till finansieringsalternativ från DB AG, särskilt mezzaninkapitalet (842 miljoner euro i efterställda lån), som är det största enskilda beloppet av det egna bidraget. När det gäller DB Cargos solvens skulle mezzaninkapitalet spela en liknande roll som resultatöverföringsavtalet när det gäller att förbättra DB Cargos position avseende eget kapital, med tanke på att mezzaninkapitalets efterställdhet och därmed säkerhet rangordnas nära det egna kapitalet.

(531) När det gäller punkt 63 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste kommissionen kontrollera om de olika finansieringskällor för det egna bidraget till kostnaderna för omstruktureringsplanen som beskrivs i avsnitt 4.1.5.3.2.2 är fria från stöd och reella, dvs. att de med tillräcklig sannolikhet kommer att förverkligas under genomförandet av planen, exklusive vinster. När det gäller den stödfria karaktären hos stödmottagarens egna bidrag, med undantag för avyttringarna av tillgångarna och factoringen, består det mesta av finansiella instrument eller stöd som DB AG har ställt till DB Cargos förfogande med hjälp av statliga medel, och det krävs att detta är strikt strukturerat och tillhandahålls på marknadsmässiga villkor.

5.4.3.3.1.1 Mezzaninkapital (efterställda konvertibla lån på 842 miljoner euro) och kreditlinor (325 och 434 miljoner euro)

(532) Kommissionen anser att DB AG har följt denna princip om marknadsvillkor genom att först, på grundval av DB Cargos inneboende finansiella egenskaper, tilldela DB Cargo ett mätbart, kontrollerbart och marknadsbaserat internt kreditbetyg, och för det andra genom att jämföra de finansiella instrument som DB AG tillhandahåller till DB Cargo med uppgifter från välrenommerade marknadsvärderingsverktyg såsom LSEG Data & Analytics ([174]) och därigenom se till att de räntesatser som tillämpas på de olika instrumenten avspeglar den risk som är förknippad med DB Cargos kreditbetyg.

([174]) LSEG Data & Analytics, tidigare Refinitiv, är en amerikansk-brittisk global leverantör av finansmarknadsdata och finansmarknadsinfrastruktur. Företaget grundades 2018 som ett dotterbolag till Thomson Reuters, som sedan sålde en andel på 55 % till Blackstone Group LP i augusti 2018. I oktober 2019 meddelade Blackstone och Thomson Reuters att företaget skulle säljas till London Stock Exchange Group (LSEG). LSEG Data & Analytics anses vara mycket tillförlitligt för finansmarknadsuppgifter på grund av dess mångåriga goda rykte, omfattande globala täckning och korrekthet. Det tillhandahåller korrekta data i realtid för olika tillgångsklasser och är integrerat med stora finansiella system. LSEG Data & Analytics anger att det följer strikta regleringsstandarder och säkerställer öppenhet och efterlevnad. Dess anknytning till LSEG har ytterligare stärkt dess tillförlitlighet. Finansinstitut, analytiker och tillsynsmyndigheter är beroende av LSEG Data & Analytics för sina stabila data- och analysverktyg, vilket gör företaget till en hörnsten i finansindustrin.

(533) Inom företagsfinansineringen fungerar kreditbetygen som ett viktigt verktyg för att bedöma ett företags fallissemangrisk och därmed dess skuldkostnad. Enligt trade-off-teorin för kapitalstruktur väger företag fördelarna med skulder (skattesköldar) mot kostnaderna (risk för konkurs och räntekostnader). När företag som DB Cargo står inför finansiella problem, såsom avspeglas i de lägre kreditbetygen, ökar deras lånekostnader på grund av den ökade fallissemangrisken.

(534) I detta avseende anser kommissionen att det faktum att DB AG internt bedömer DB Cargos kreditvärdighet med hjälp av etablerade principer för företagsfinansiering som ligger i linje med dem som används av kreditvärderingsinstitut såsom S&P ([175]) utgör en solid grund för fastställandet av DB Cargos interna kreditbetyg, eftersom den interna kreditvärderingsprocessen i stora företag vanligtvis återspeglar de metoder som används av externa kreditvärderingsföretag men är anpassad för att bättre avspegla företagets strategiska och operativa insikter. Kommissionen anser därför att DB AG:s interna kreditvärderingsprocess garanterar att DB AG:s bidrag är strukturerat i enlighet både med gällande regleringsnormer och med marknadsprinciper som ligger till grund för fastställandet av lämpliga riskpremier och räntor på de finansiella instrument, såsom efterställda lån, mezzaninfinansiering och kreditlinor, som DB AG tillhandahåller till DB Cargo som stödmottagarens egna bidrag till finansieringskostnaderna för DB Cargos omstruktureringsplan.

(535) Kommissionen medger vidare att de finansiella mått, såsom ”återkravstäckning” (dvs. operativt kassaflöde efter skatt dividerat med nettoskuld), ”nettoskuld/EBITDA” ([176]) och ”EBITDA/räntetäckning” ([177]), som DB AG använder som referenser för att dela in sina dotterbolag, däribland DB Cargo, i olika kredit- och kreditvärderingsklasser med hjälp av finansiella nyckeltal, är grundläggande för kreditriskbedömningarna och allmänt erkända inom företagsfinansieringen ([178]) för att bedöma ett företags skuldhållbarhet, likviditet och operativa resultat, och att de som sådana används regelbundet av finansmarknadsanalytiker som bedömer företagens kreditvärdighet.

(536) När det gäller DB Cargo anser kommissionen att det beslut som DB AG tog efter sin granskning av DB Cargos ekonomiska resultat och sina prognoser (t.ex. ett beräknat EBITDA för 2024) att sänka DB Cargos interna kreditbetyg från ”[…]” ”[…]”, framför allt på grund av försämringen av DB Cargos finansiella hälsa från 2021 till 2023, är ett välbetänkt tillvägagångssätt som bidrar till att fastställa mer realistiska och lämpliga räntesatser för de relevanta finansiella instrument som DB AG tillhandahåller till DB Cargo.

(537) Nedgraderingen till ”[…]” visar att DB Cargo tillhör kategorin (skräpobligationer) med hög avkastning, som ofta förknippas med nödlidande företag där sannolikheten för fallissemang kvantifieras genom användning av kreditriskmodeller såsom Altman Z-Score och Merton-modellen ([179]), vilka avspeglar DB AG:s användning av finansiella nyckeltal och marknadsvillkor i företagets interna kreditvärderingsprocess.

(538) Kommissionen anser därför att DB Cargos interna kreditbetyg på […] på ett korrekt sätt avspeglar företagets försämrade kreditvärdighet efter den förväntade försämringen av dess EBITDA under 2024, vilken drevs på av branschutmaningar och operativa svårigheter som försvagar företagets kapacitet att skapa tillräckliga rörelseintäkter för att kunna fullgöra sina skuldförbindelser, särskilt mot bakgrund av dess kapitalintensiva natur som logistikföretag.

([175]) Såsom S&P:s publicerade historiska sannolikheter för fallissemang.

([176]) Kvoten mellan nettoskulden och EBITDA mäter ett företags skuldsättningsgrad, och visar hur många år det skulle ta för företaget att återbetala sin skuld om både skulden och EBITDA förblev oförändrade. Som bästa praxis betraktas en kvot över 3 ofta som ett tecken på förhöjd kreditrisk, och för DB Cargo bidrog en hög nettoskuld/EBITDA-kvot sannolikt till nedgraderingen av kreditbetyget.

([177]) Kvoten mellan EBITDA och räntetäckningen mäter företagets förmåga att fullgöra sina skuldförpliktelser, där högre värden avspeglar en större finansiell stabilitet.

([178]) Enligt modern företagsfinansieringspraxis bedömer man i en omfattande intern kreditvärderingsmodell både kvantitativa faktorer (finansiella nyckeltal) och kvalitativa faktorer (affärsutsikter, ledningskvalitet, branschrisk).

([179]) Altman Z-Score är en finansiell modell som används för att förutsäga ett företags sannolikhet för konkurs. Den kombinerar flera finansiella nyckeltal till en enda poäng, där ett högre betyg tyder på en lägre risk för insolvens. Mertonmodellen uppskattar ett företags kreditrisk genom att beräkna sannolikheten för fallissemang baserat på företagets tillgångsvärde i förhållande till dess skulder, med hjälp av optionsvärderingsteorin.

(539) Kreditbetyget, som inkorporerar en högre kreditrisk jämfört med dotterbolag med bättre kreditbetyg, påverkar direkt de räntesatser som tas ut på lånefinansiering, eftersom skulden, enligt Modigliani-Miller-teoremet ([180]), blir allt dyrare om det förekommer finansiella svårigheter, vilket avspeglar den ökade fallissemangriskpremien. Kommissionen anser därför att de räntesatser som DB AG tillämpar på DB Cargos mezzaninkapital (även kallat efterställda konvertibla lån) på 842 miljoner euro och två kreditlinor på 325 miljoner euro respektive 434 miljoner euro återspeglar denna riskpremie, i enlighet med de allmänt accepterade principerna inom företagsfinansiering med riskjusterad avkastning, och på lämpligt sätt beaktar DB Cargos kreditbetyg på ”[…]” och därmed garanterar att lånevillkoren är konkurrenskraftiga jämfört med liknande obligationer med hög avkastning på marknaden.

(540) Efter bedömningen av de ingående delarna och uppskrivningarna av de aktuella räntesatserna och deras ekonomiska logik är det också lämpligt att i praktiken bedöma den räntesatsnivå som följer av tillämpningen av bestämmelserna i respektive finansieringsavtal för det mezzaninkapital (eller de efterställda lån) och de två kreditlinor som beviljats DB Cargo.

(541) Eftersom DB Cargo inte lånar från externa finansinstitut eller banker finns det ingen observerbar marknadsränta för lånen som skulle kunna användas som riktmärke för jämförelse. Det är inte heller praktiskt möjligt att identifiera en operatör för godstransporter på järnväg, eller i annat fall en upplåning på marknadsmässiga villkor, som skulle vara tillräckligt lika i fråga om verksamhetsprofil och finansiell profil och som skulle tjäna till att dra en giltig slutsats om lånekostnaderna för DB Cargo om företaget skulle skaffa finansiering från marknader eller finansinstitut. I en sådan situation anges i kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor kriterier för fastställande av ett mått för marknadsräntan ([181]).

(542) Det lämpliga måttet enligt meddelandet om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor skulle därför vara ett lån från ett moderbolag till ett dotterbolag såsom DB Cargo med svag kreditvärdering och inga externa lån. Vid fallissemang skulle moderbolaget/långivaren fortfarande ha rätt att begära ersättning från dotterbolagets icke intecknade tillgångar. DB Cargos fasta anläggningstillgångar uppgår till […] miljarder euro i företagets balansräkning, vilket är långt över de 1,7 miljarder euro som DB AG tillhandahåller för att täcka kostnaderna för DB Cargos omstruktureringsplan. Långivaren skulle alltså inte ha lidit någon, eller endast en liten, förlust om DB Cargo hade gått i konkurs. Den därav följande (proxy)räntan som moderbolaget/långivaren debiterar skulle bli […] och […] i enlighet med meddelandet om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor. Den […]-procentiga årliga ränta som DB AG tar ut av DB Cargo för de två kreditlinorna, som är de mest prioriterade lånen inom ramen för det egna bidraget, ligger, när det gäller intervallet för proxyräntor, långt ovanför den förra proxyräntan och nära den senare. Mer riskfylld finansiering när det gäller förmånsrätt, t.ex. mezzaninkapital ([182]) (eller efterställda konvertibla lån) får mycket högre räntor genom tillämpningen av den marknadsbaserade och objektiva metod som anges i kreditavtalen med DB AG, för närvarande på upp till […] %.

(543) Dessutom samlade kommissionen in finansiella uppgifter från databasen *S&P Capital IQ* ([183]) för att jämföra de räntesatser som DB Cargo måste betala för kreditlinorna och mezzaninkapitalet. I detta avseende samlade kommissionen in uppgifter om avkastningen på företagsobligationer för icke-finansiella företag med en liknande riskprofil som DB Cargo, dvs. företag med kreditbetygen ”[…]” och ”[…]”. Figure 9 visar avkastningskurvorna för företagsobligationer för sådana företag. När det gäller en viss riskgrupp ger kurvan en relevant uppskattning av den avkastning till vilken marknaden för närvarande prissätter dessa emittenters skuld. Kommissionen använder avkastningen på obligationer som riktmärke eftersom avkastningen på obligationer som är den avkastning en investerare får på en obligation, vilket ger en god indikation på den totala lånekostnaden för ett företag.

([180]) Enligt Modigliani-Miller-teoremet påverkar inte kreditbetyg, nödläge och konkursrisker ett företags värde på en perfekt marknad, eftersom kapitalstrukturen är irrelevant. I verkligheten är dessa faktorer dock viktiga eftersom marknaderna inte är perfekta. Kreditbetyg och konkursrisker påverkar därför alltid lånekostnaderna/räntekostnaderna, investerarnas uppfattning och de nödställda företagens finansiella stabilitet, vilket gör kapitalstrukturbesluten avgörande i verkliga scenarier.

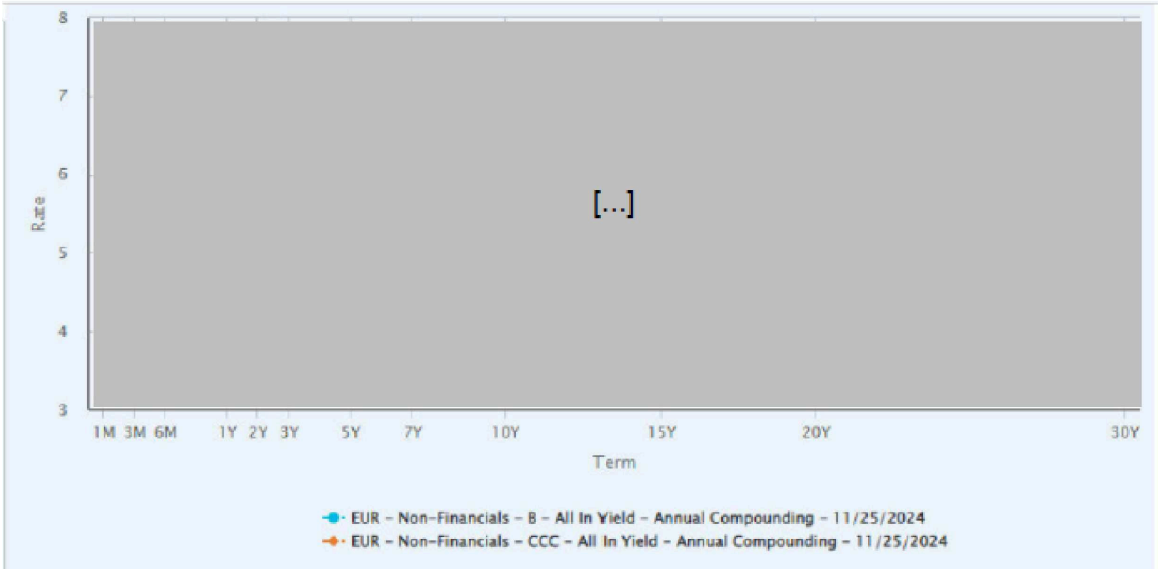
([181]) EUT C 14, 19.1.2008, s. 6.

([182]) Mezzaninfinansieringen har vanligtvis en högre ränta på grund av sin position under de prioriterade skulderna i kapitalstrukturen, i överensstämmelse med företagsfinansieringens teori om rangordning (den s.k. pecking order-teorin). I denna teori anges att företag föredrar att anskaffa kapital i ordningen från minst till mest kostsamt, där mezzaninfinansiering utgör ett alternativ som ligger mellan eget kapital och prioriterade skulder. I det särskilda fallet med DB Cargo och till skillnad från andra fall av mezzaninfinansiering tillåter inte mezzaninlånet från DB AG att räntebetalningen skjuts upp eller att förfallodagen senareläggs, vilket leder till en lägre ränta än i fallet med direkt finansiering med eget kapital, som varken har någon löptid eller skyldighet att betala ränta.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

*Figur 9*

**Avkastningskurva för företagsobligationer med olika löptider och kreditbetyg**




*Källa: S&P Capital IQ, hämtad den 26 november 2024*

(544) Kommissionen noterar att för de tillfälliga kreditlinorna, se skälen 257 f och 257 b, beräknas den tillämpliga räntesatsen för det enskilda utnyttjandet. Med hjälp av exemplet med den sexmånadersperiod för vilken räntorna enligt den räntemetod som beskrivs i avtalen för närvarande uppgår till […] % på årsbasis, noterar kommissionen att marknaden för närvarande prissätter skulder med sex månaders löptid till […] % för företag med kreditbetyget ”[…]” respektive […] % för företag med kreditbetyget ”[…]”. DB Cargos ränta skulle hamna inom dessa två gränser och ligga närmare den övre gränsen. Räntan verkar därför ligga i linje med marknadens förväntningar.

(545) När det gäller efterställda konvertibla lån, se skälen 257 a–257 e, noterar kommissionen att dessa lån har löptider på mellan omkring fem år och omkring sju år med en tillämplig räntesats på […] % på årsbasis för närvarande. För närvarande prissätter marknaden en skuld med en löptid på fem år till […] % för företag med kreditbetyget ”[…]” och till […] % för företag med kreditbetyget ”[…]”. För obligationer med en löptid på sju år prissätts avkastningen för närvarande till ”[…] % för företag med kreditbetyget ”[…]” respektive […] % för företag med kreditbetyget ”[…]”. Detta innebär att DB Cargo betalar en betydande premie för de efterställda konvertibla lånens mer riskfyllda karaktär jämfört med den nuvarande avkastningen på obligationerna. När det gäller de efterställda konvertibla lånen visar riktmärkningen således inte heller att DB AG skulle tillhandahålla finansieringen på uppenbart fördelaktiga villkor för DB Cargo.

(546) Därav följer att de villkor på vilka finansieringen av mezzaninkapitalet och kreditlinorna görs tillgängliga för DB Cargo som källa till det egna bidraget ligger i linje med och faktiskt över marknadsräntornas proxyvärden och riktmärken, och denna finansiering är därmed fri från stöd.

5.4.3.3.1.2 Intäkter från avyttringar av tillgångar ([460–560] miljoner euro)

(547) DB Cargos avyttringar av tillgångar till ett värde av [460–560] miljoner euro, som måste äga rum under omstruktureringsperioden med undantag för koncerninterna inköp, kan därför betraktas som fria från statliga medel. De redan befintliga exemplen på försäljning till privata aktörer och principerna för den planerade försäljningen tyder dessutom på en marknadsbaserad strategi för val av köpare som tillvaratar DB Cargos intressen (se avsnitt 4.1.5), och som Tyskland och DB Cargo bör följa för de avyttringar och den försäljning av tillgångar som de har åtagit sig att göra.

(548) I punkt 63 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering utesluts dock framtida väntade vinster från de faktiska bidragens omfattning. Det reella och faktiska egna bidraget från DB Cargo som Tyskland har identifierat inbegriper intäkter på [460–560] miljoner euro från den försäljning av tillgångar eller aktieinnehav som måste äga rum […]. Denna fulla intäktssumma är ännu inte tillräckligt säker. I ett annat tidigare fall av förenligt stöd till en konkurrent inom godstransporter på järnväg ansåg kommissionen att ett åtagande att avyttra tillgångar eller aktieinnehav inom ramen för omstruktureringsplanen, utöver finansieringen från moderbolaget, var en giltig källa till det faktiska egna bidraget även om det inte genomfördes fullt ut eller om det inte fanns några säkra köpare ([184]).

(549) Vid bedömningen av proportionaliteten hos omstruktureringsstödet till DB Cargo kommer kommissionen dock att i försiktighetens namn bortse från de förväntade intäkterna från avyttring eller försäljning av tillgångar som ännu inte har undertecknats eller för vilka det inte har identifierats tillräckligt säkra köpare och/eller för vilka försäljningspriset endast är en uppskattning. De relevanta kostnader som planeras uppkomma för samma belopp måste därför finansieras med de förväntade rörelseintäkterna från den normala verksamheten.

(550) Av den beskrivning av det aktuella läget som tillhandahållits av de tyska myndigheterna framgår att de förväntade intäkterna från avyttring eller försäljning av tillgångar som undertecknats och de för vilka det finns bindande anbud från köpare uppgår till […] euro av det totala förväntade försäljningsbeloppet på [460–560] miljoner euro (skäl 325). Dessa tidigare intäkter som redan har betalats ut till eller vars utbetalning är nära förestående för DB Cargo bör betraktas som reella och faktiska bidrag från stödmottagaren.

5.4.3.3.1.3 HSBC:s factoring av fordringar ([100–140] miljoner euro)

(551) Factoringen av fordringar på [100–140] miljoner euro godkänns av […], en privat bank som valts ut efter ett anbudsförfarande där den lämnade det bästa bindande anbudet (skäl 257 c f). Factoringen av fordringarna minskar och kommer att minska DB Cargos kostnader och förbättra dess rörelsekapital och kassaflöden. På grund av tillhandahållandet av medel som inte kontrolleras av den tyska staten är den factoring som utförs av […] en källa till stödfritt och faktiskt eget bidrag.

5.4.3.3.1.4 Överföring och täckning av personalens löner och avgångskostnader ([100–140] miljoner euro)

(552) Kostnaderna i samband med den minskning av antalet DB Cargo-anställda som igångsätts av omstruktureringsplanen kommer att täckas av bidraget från DB JobService Gmbh (skäl 257 c g). De behöriga interna organen har enats om en minskning och omfördelning inom DB-koncernen av ett exakt antal anställda, vilket innebär att DB JobService Gmbh:s deltagande är säkert, definierat och exakt kvantifierat. Detta bidrag är ett resultat av tillämpningen av DB AG:s på förhand fastställda företagsregler och riktlinjer. DB Cargos beslut att utnyttja tjänsten är ett självständigt beslut inom koncernen som sannolikt inte beror på statens inblandning eller påverkan i dess egenskap av aktieägare i DB AG.

(553) Dessutom är DB JobService Gmbhs roll som intern tjänsteleverantör densamma som för bemanningsbyråer på arbetsmarknaden för omfördelning av övertalig personal. Den koncerninterna karaktären hos den tillhandahållna tjänstens omfattning, tillhandahållande och värde förhindrar inte att tjänsten tillhandahålls på marknadsvillkor, såsom skulle vara fallet för en privatägd koncern med liknande storlek och verksamhet. Av detta följer att denna bidragskälla är fri från reellt och faktiskt stöd.

5.4.3.3.1.5 Slutsats

(554) De medel som stödmottagaren och dess aktieägare och factoringbank tillhandahåller kan anses vara fria från statligt stöd. Tysklands bidrag uppgår i själva verket till 2 291 miljoner euro och överstiger det beräknade omstruktureringsstödet på 1 914 miljoner euro, vilket motsvarar 54 % av den nödvändiga finansieringen av kostnaderna för planen. Stödet begränsas till högst de förluster som uppstod under 2022 och 2023 samt de förluster som planeras för 2024, så att det skulle förbli proportionerligt om de faktiska förluster som bokförs den 31 december 2024 och som fortfarande överförs genom tillämpningen av resultatöverföringsavtalet ligger under beloppet för det egna bidraget från DB Cargo.

([184]) Beslut C(2004) 3955 av den 2 mars 2005, skäl 82-87 och 186-187.

(555) Dessa bidrag måste dock också vara reella och faktiska, vilket inte är fallet för hela det intäktsbelopp på [460–560] miljoner euro som förväntas till följd av avyttringarna av aktieinnehav eller försäljningen av tillgångar under omstruktureringsperioden. Även med det ytterst försiktiga antagandet att det inte skulle bli några intäkter alls från den försäljning och de avyttringar som DB Cargo måste genomföra under omstruktureringsperioden och för vilka det ännu inte finns några tillräckligt säkra köpare, skulle det faktiska egna bidraget till kostnaderna från de återstående källorna till stödfri finansiering som nu har säkrats fortfarande uppgå till 50 % av det totala beloppet.

(556) Kravet i punkt 64 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, enligt vilket stödmottagarens egna bidrag normalt sett är tillräckligt om det uppgår till 50 % av omstruktureringskostnaderna och är betydande, uppfylls därför.

5.4.3.3.2 Ansvarsfördelning

(557) Enligt punkterna 65–67 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan statligt stöd som ges i en form som förbättrar stödmottagarens aktieposition få till effekt att skydda aktieägare och innehavare av efterställda fordringar från konsekvenserna av deras val att investera i det stödmottagande företaget, vilket kan skapa överdrivet risktagande och undergräva marknadsdisciplinen. Därför bör stöd för att täcka förluster endast ges på villkor som omfattar en lämplig ansvarsfördelning mellan befintliga investerare, och statliga ingripanden bör endast göras efter det att förlusterna redovisats fullt ut och hänförts till befintliga aktieägare och innehavare av efterställda fordringar.

(558) En lämplig ansvarsfördelning innebär vanligtvis att befintliga aktieägare och, vid behov, innehavare av efterställda fordringar måste bära sina förluster fullt ut. Innehavare av efterställda fordringar bör bidra till att absorbera förluster antingen genom en konvertering till egna medel eller en nedskrivning av kapitalbeloppet för de relevanta instrumenten. Därför bör statliga ingripanden endast göras efter det att förlusterna har redovisats fullt ut och hänförts till befintliga aktieägare och innehavare av efterställda fordringar. Under alla omständigheter bör man, i den mån det är möjligt enligt lag, förhindra utbetalningar från stödmottagaren till innehavare av eget kapital eller efterställda fordringar under omstruktureringsperioden, såvida inte detta på ett oproportionerligt sätt skulle påverka dem som skjutit till nytt kapital (punkt 66 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering).

(559) Punkt 67 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering föreskriver dessutom att ”allt statligt stöd som förbättrar stödmottagarens aktieposition bör beviljas på villkor som ger staten en rimlig andel av framtida kapitalvinster för stödmottagaren, med tanke på den mängd statligt kapital som skjutits till i jämförelse med de återstående aktierna i företaget när förlusterna har redovisats”.

(560) I det föreliggande fallet ger omstruktureringsstödet inte upphov till moraliska risker eller överdrivet risktagande till förmån för stödmottagarens aktieägare eller fordringsägare. Det finns inga underordnade fordringsägare som har finansierat DB Cargo, eftersom hela DB Cargos finansiering har tillhandahållits mellan företag direkt från DB AG:s finansavdelning. I detta skede har de av DB Cargos förluster som genom resultatöverföringsavtalet förhindrades att uppkomma i praktiken absorberats, och kommer att absorberas för år 2024, av den enda aktieägaren DB AG genom överföring av dessa förluster vid tillämpningen av resultatöverföringsavtalet från och med den 31 december 2022. Det finns därför inga förluster kvar för DB AG att absorbera eller som tillskrivs DB AG. Redovisningsmässigt har förlusterna varken redovisats eller absorberats, men har dock i praktiken redan övertagits av DB Cargos enda aktieägare. Förlustöverföringen i kombination med omstruktureringsstödet och uppsägningen av resultatöverföringsavtalet från och med den 31 december 2024, vilken förhindrar den automatiska överföringen av DB Cargos vinster till DB AG, gör att detta stöd för att öka det egna kapitalet är förenligt med punkt 66 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(561) Omstruktureringsstödet är också förenligt med punkt 67 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, eftersom Tyskland, som är DB Cargos enda aktieägare genom DB AG, mot bakgrund av de förbättringar av det egna kapitalet som stödet medför genom att förhindra nettoförlusternas urholkning av det egna kapitalet, till fullo kommer att kunna dra nytta av alla potentiella aktieägarfördelar som härrör från de fördelar som förväntas av genomförandet av omstruktureringsplanen och av DB Cargos återgång till långsiktig lönsamhet. Detta gäller oavsett om de framtida vinsterna uppkommer i form av framtida utdelningar eller i form av kvarhållna nettoinkomster som ökar det egna kapitalet och höjer värdet av det indirekta statliga aktieinnehavet, vilket förlustöverföringarna har höjt sedan 2022 och fortfarande kommer att höja under 2024. Av detta följer att villkoren för det statliga ingripandet via DB AG ger Tyskland en rimlig andel av DB Cargos framtida värdeökning.

5.4.3.3.3 Slutsats

(562) Kommissionen drar därför slutsatsen att omstruktureringsstödet är proportionerligt och omfattar en lämplig ansvarsfördelning.

5.4.3.4 Principen om att stöd får beviljas endast en gång och begränsning av snedvridning av konkurrensen

(563) För att säkerställa att de negativa effekterna av stödet är begränsade så att otillbörliga effekter på konkurrens och handel undviks och effekten av åtgärden blir övervägande positiv ([185]) måste stöd beviljas företag i svårigheter i enlighet med principen om att stöd får beviljas endast en gång, vilket begränsar möjligheten att ta emot sådant stöd under en tioårsperiod.

(564) Kommissionen tillåter omstruktureringsstöd för en enda omstruktureringsåtgärd och under förutsättning att minst tio år har förflutit sedan ett tidigare omstruktureringsstöd beviljades eller genomförandet av omstruktureringsplanen upphörde eller avbröts ([186]). Kommissionen tillåter undantag från denna regel när omstruktureringsstöd följer på undsättningsstöd som en del av en enda omstruktureringsåtgärd ([187]).

5.4.3.4.1.1 Principen om att stöd får beviljas endast en gång

(565) Omstruktureringsstödet stöder endast en omstrukturering av stödmottagaren. Tyskland har bekräftat att stödmottagaren inte tidigare har fått något undsättnings- eller omstruktureringsstöd eller tillfälligt omstruktureringsstöd och inte tillhör en större grupp av företag som skulle kunna ha fått sådant stöd. Denna förklaring bekräftas av kommissionens bedömning av DB Cargos tidigare ekonomiska situation samt av kommissionens uppgifter om tidigare undsättnings- eller omstruktureringsstöd och om tillfälligt omstruktureringsstöd. Därför respekterar omstruktureringsstödet principen om att stöd endast får ges en gång.

(566) Enligt punkt 74 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering utvidgas principen om att stöd endast får ges en gång till att omfatta koncernen, vilket innebär att om en koncern har fått undsättningsstöd, omstruktureringsstöd eller tillfälligt omstruktureringsstöd kommer kommissionen normalt inte att tillåta ytterligare undsättnings- eller omstruktureringsstöd till koncernen eller någon av de enheter som ingår i koncernen, såvida det inte har förflutit tio år sedan stödet beviljades eller omstruktureringsperioden upphörde eller genomförandet av omstruktureringsplanen avbröts, beroende på vilket som inträffade senast. När en enhet som ingår i en koncern har fått undsättningsstöd, omstruktureringsstöd eller tillfälligt omstruktureringsstöd men koncernen som helhet och övriga enheter i koncernen fortfarande är berättigade till undsättnings- eller omstruktureringsstöd, måste medlemsstaterna dessutom visa att inget stöd kommer att överföras från koncernen eller andra koncernenheter till den tidigare stödmottagaren.

(567) När det gäller DB-koncernen har Tyskland bekräftat att stödmottagarens moderbolag och systerbolag inte tidigare har fått något undsättnings- eller omstruktureringsstöd eller tillfälligt omstruktureringsstöd. Kommissionens uppgifter om tidigare undsättnings- eller omstruktureringsstöd och om tillfälligt omstruktureringsstöd bekräftar detta. Undsättningsstödet respekterar därför principen om att stöd endast får ges en gång.

5.4.3.4.1.2 Begränsningar av snedvridningar av konkurrensen

(568) I punkt 76 och följande punkter i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering fastställs att när omstruktureringsstöd beviljas ska åtgärder vidtas för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, så att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt och de positiva effekterna väger tyngre än de negativa. Såsom förklaras i punkterna 87–93 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska konkurrensåtgärder kalibreras och utformas i förhållande till stödets snedvridande effekter. Relevanta faktorer är särskilt stödets storlek och art samt de villkor och omständigheter under vilka det beviljas, andelen eget bidrag och ansvarsfördelningen samt DB Cargos storlek och relativa betydelse på marknaden och den berörda marknadens egenskaper. Åtgärderna för att begränsa snedvridning av konkurrensen får dessutom inte äventyra utsikterna att återställa lönsamhet och bör inte heller vidtas på bekostnad av konsumenter och konkurrens.

([185]) Punkt 38 f i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
([186]) Punkterna 70 och 71 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
([187]) Punkt 72 a i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(569) Slutligen påminns det i punkt 122 i riktlinjerna om undsättning och omstrukturering om att stödmottagaren måste genomföra omstruktureringsplanen fullt ut och fullgöra alla andra skyldigheter som fastställs i kommissionens beslut om godkännande av stödet. Som beskrivs närmare i avsnitt 4.1.5 åtar sig Tyskland att se till att DB Cargo vidtar följande åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, vilka kommer att gälla […]: i) en försäljning av aktieinnehav (se avsnitt 4.1.5.1.2) ii) ett marknadsföringsförbud för det mottagna statliga stödet (se skäl 301), iii) ett förvärvsförbud (se avsnitt 4.1.5.1.1), iv) ett åtagande att lägga ut vissa produktionsvolymer på entreprenad (se avsnitt 4.1.5.2), v) ett åtagande att begränsa DB Cargos produktionsvolymer (se avsnitt 4.1.5.3) och vi) en försäljning av lokomotiv (se avsnitt 4.1.5.4). DB Cargo bör därför på eget initiativ, träget och i god tid genomföra åtgärderna i fråga.

(570) Vid bedömningen av en korrekt kalibrering av dessa åtgärder måste hänsyn tas till hur omstruktureringsstödet till DB Cargo påverkar konkurrensen mot bakgrund av den grad av eget bidrag och den ansvarsfördelning som uppnåtts i detta fall. När det gäller det egna bidraget stöder arten och storleken på de olika källorna och instrumenten slutsatsen att stödet är proportionerligt, samtidigt som detta visar den nuvarande aktieägarens förtroende för den fortsatta driften av DB Cargo med förbehåll för dess omstrukturering. Dessutom garanteras en lämplig ansvarsfördelning, eftersom den befintliga aktieägaren har absorberat DB Cargos förluster (bland annat genom stödåtgärden), DB Cargo inte har några efterställda skulder och staten genom DB AG har rätt att få en rimlig andel av DB Cargos framtida värdeökning.

(571) När det gäller stödets storlek och art (punkt 88 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering) konstaterar kommissionen att de förluster som sedan 2022 överförts inom ramen för resultatöverföringsavtalet uppgår till omkring 1 914 miljoner euro (se Table ). Även om den totala storleken på de årligen överförda förlusterna är […] av DB Cargos förväntade årliga intäkter för 2024 (se tabell 21 i skäl 282), så minskar deras betydelse om man jämför dem separat med de årliga intäkterna för det året (tabell 21 i skäl 282) eller med de totala tillgångarna (tabell 22): […] % av intäkterna för 2022, […] % för 2023 respektive […] % för 2024, samt […] % av de totala tillgångarna för 2022, […] % för 2023 respektive […] % för 2024. Om man dessutom tar hänsyn till järnvägsfraktens andel av den totala godsmarknaden i Tyskland (tabell 31) eller till och med till storleken på järnvägsfraktmarknaden i Tyskland, som uppskattas generera omkring 6,3 miljarder euro i intäkter under 2022 och växa jämfört med 2021 (såsom visas i Figure 10), förefaller stödbeloppet inte överdrivet.

*Figur 10*

**Utveckling av intäkterna på den tyska järnvägsmarknaden i miljarder euro (järnvägsfrakt i grått/överst i kolumnerna)**

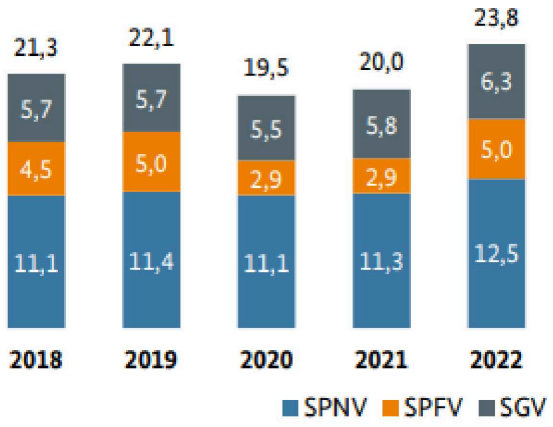



Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

*Källa:* Federala infrastrukturmyndigheten (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), senast hämtad den 10 oktober 2024.

(572) Kommissionen noterar att DB Cargo tillhandahåller omkring 8,5 % av de godstransporter som tillhandahålls i Tyskland (under 2022, relativt stabilt med liknande proportioner på runt 10 % eller mindre under tidigare år). När det gäller den snävare ekonomiska verksamheten godstransport på järnväg är dess marknadsandel i Tyskland för alla segmenten (envagnstransporter, kombinerade transporter på väg/järnväg och systemtåg) sammantaget större, och låg under 2022 på omkring 43 %. DB Cargos andel av godstrafiken på järnväg har dock stadigt minskat, och andra tjänsteleverantörer har förvärvat större andelar (skäl 26). När man tar med ett större geografiskt område i beräkningen i form av järnvägsfrakt på den inre marknaden, tillhandahåller DB Cargo dessutom frakttjänster i ett antal andra medlemsstater, där man har marknadsandelar på mellan […] % och […] %. Såsom visas i Figure 2 har DB Cargo dock totalt sett en marknadsandel på omkring 22 %, vilken hela tiden har minskat under de senaste åren och därmed försvagat DB Cargos marknadsställning. Utöver i Tyskland når DB Cargo dessutom endast betydande marknadsandelar i två andra medlemsstater, nämligen […] (se skälen 26 och 27, samt Table 2 Table 2och 12). När det gäller de olika affärssegmenten (envagnstransporter, kombinerade väg- och järnvägstransporter samt systemtåg) har DB Cargo nästan en monopolställning på marknaden för envagnstransporter i Tyskland, samtidigt som företaget innehar betydande marknadsandelar på mellan […] % och […] % inom segmenten systemtåg och kombinerade transporter (se tabell 3). Enligt en rapport från den federala infrastrukturmyndigheten innehade DB Cargo under 2023 endast 39,3 % av den relativt diversifierade totala marknaden för godstransporter på järnväg i Tyskland, vilket därmed även inbegrep envagnstransportsegmentet, där de flesta av det stora antalet leverantörer av godstransporter på järnväg inte är verksamma (tabell 3).

*Figur 11*

**Järnvägsfraktmarknaden i Tyskland 2023**

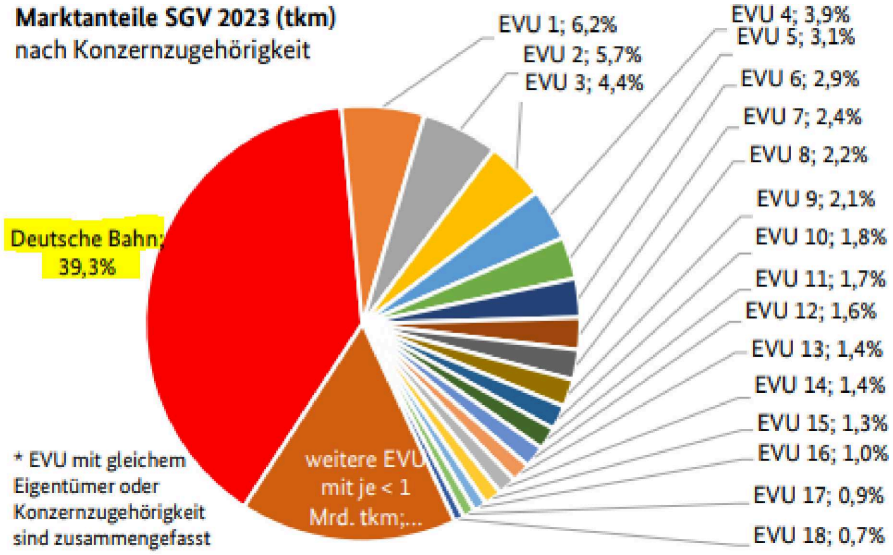



Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

*Källa:* *Federala infrastrukturmyndigheten (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), senast hämtad den 10 oktober 2024.*

(573) Med hänsyn till stödets storlek och karaktär, omfattningen av det egna bidraget och ansvarsfördelningen samt DB Cargos ställning på marknaden (se skälen 570–572) kommer kommissionen nu att bedöma om de åtgärder som Tyskland har lagt fram för att begränsa snedvridningen av konkurrensen är lämpliga.

5.4.3.4.1.2.1 Strukturåtgärder

*Försäljning av aktieinnehav*

(574) Försäljningen av de aktieinnehav som beskrivs i skäl 305 ff avser avyttring av affärsintressen på fortlevnadsbasis i lönsamma verksamheter. Avyttringarna i […] avser framför allt avyttringen av dotterbolag som indirekt kontrolleras av DB Cargo (se skäl 324). Som Tyskland har visat har företagen historiskt sett gått med vinst (se Table 30) och DB Cargo-koncernens utträde skulle därmed omedelbart skapa nya möjligheter för konkurrenterna, vilket framgår av det intresse som potentiella köpare redan har visat (se skäl 325). Kommissionen noterar att avyttringarna inte bara rör Tyskland ([…]) utan även […], där DB Cargo-koncernen har en betydande marknadsandel.

(575) Dessutom rör avyttringen av mer än […] företag som historiskt sett har varit vinstgivande, vilket framgår av Table .

(576) När det gäller avyttringarna på […] pågår ett förfarande för tillbörlig aktsamhet (se skäl 325 c), och därför visar intresset för dessa tillgångar de potentiella möjligheterna för DB Cargo-koncernens konkurrenter. Avyttringen rör också livskraftiga företag, även om […] gick med förlust under 2023.

(577) Om åtagandet inte har genomförts fullt ut senast den 31 december 2026 måste kommissionen dessutom bedöma huruvida de alternativ som införs är av jämförbar storlek och verkan.

*Försäljning av lok*

(578) Utöver försäljningen av aktieinnehavet planerar DB Cargo, såsom beskrivs i skäl 318, också att avyttra ett betydande antal lok. Försäljningen av loken berör maximalt […] lok, vilket är ett betydande antal.

(579) Avyttringen av lok minskar i detta avseende DB Cargos kapacitet och förmåga att tillhandahålla godstransporter och har därför en negativ inverkan på DB Cargos konkurrenskraft. Dessutom kommer loken att säljas till konkurrenter, vilket ökar deras konkurrenskraft jämfört med DB Cargo. Slutligen noterar kommissionen också att loken i fråga används i segmenten systemtåg och kombinerade transporter, där DB Cargo står inför hårdare konkurrens.

(580) Det planerade genomförandet och den planerade infasningen av denna åtgärd, såsom Tyskland har åtagit sig att utföra den, undergräver inte en positiv bedömning av åtgärdens effektivitet. I synnerhet ges garantier som innebär att DB Cargo inte tvingas förlora mer än […] % av lokens marknadsvärde på grund av företagets skyldighet att sälja dem inom den föreskrivna tidslinjen fram till 2026. En tvångsförsäljning under marknadsvärdet skulle i sin tur på ett otillbörligt sätt minska DB Cargos tillgängliga egna medel, vilka skulle vara särskilt värdefulla i ett pessimistiskt scenario såsom det som beskrivits ovan. Om försäljningen av loken inte har genomförts fullt ut vid den tidpunkten måste kommissionen dessutom bedöma huruvida de alternativ som införs är av jämförbar storlek och verkan.

5.4.3.4.1.2.2 Beteendemässiga åtgärder

*Begränsning av produktionsvolymerna*

(581) Såsom beskrivs i skäl 317 kommer DB Cargo inte att överskrida vissa produktionsvolymer. Kommissionen noterar att detta åtagande fram till slutet av omstruktureringsperioden den 31 december 2026 i praktiken leder till en minskning av produktionsvolymen på omkring […] % jämfört med DB Cargos produktion av tjänster som tillhandahölls under 2022. Denna minskning av produktionen i det geografiska område där DB Cargo är mest aktiv är betydande i absoluta tal och ännu mer betydande i relativa termer. DB Cargo förväntar sig i själva verket en växande marknad under de kommande åren (se skäl 279). I det förväntade scenariot med en växande marknad kommer DB Cargos volymtak att minska DB Cargos marknadsnärvaro i ännu högre grad än om efterfrågan stagnerar eller minskar. En sådan minskning av volymerna kommer sannolikt att leda till eftersläpningseffekter efter omstruktureringsperiodens slut, vilket ökar eller påskyndar den observerade och regelbundna årliga minskningen av DB Cargos andel av de totala godstrafiktjänsterna på järnväg i Tyskland.

*Outsourcing av produktionsvolymerna*

(582) Förutom volymtaket kommer DB Cargo också att lägga ut produktionen på entreprenad till tredje part (se skäl 314). Även om denna åtgärd inte i sig påverkar DB Cargos marknadsnärvaro i nominella termer, eftersom endast produktionen skulle läggas ut på entreprenad och DB Cargo fortfarande innehar avtalen med kunderna, kommer den ändå att ge konkurrenterna möjligheter att utöka sin nuvarande verksamhet och öka konkurrensen i framtiden. Detta beror på att utkontrakteringen kommer att ha en negativ inverkan på DB Cargos kapacitetsutnyttjande, om kapaciteten inte minskar. Utöver ytterligare intäkter från de tjänster som tillhandahålls kan det dessutom uppstå möjligheter för de konkurrenter som är verksamma inom ramen för utkontrakteringsavtalen om kunderna är nöjda med de tjänster som tillhandahålls.

*Marknadsföringsförbud och förvärvsförbud*

(583) Dessutom kommer DB Cargos affärstillväxt att hämmas av förvärvsförbudet, enligt vilket företaget åläggs att avstå från att förvärva aktier i något företag under omstruktureringsperioden, utom när detta är nödvändigt för att säkerställa DB Cargos långsiktiga lönsamhet (skäl 302). Tyskland har inte presenterat något planerat förvärv som skulle uppfylla villkoret att vara nödvändigt i detta skede. Alla förvärv som Tyskland anser vara nödvändiga för att säkerställa DB Cargos långsiktiga lönsamhet i framtiden måste anmälas till kommissionen och vara vederbörligen motiverade, samtidigt som de inte får genomföras förrän kommissionen bekräftar att förvärvet är nödvändigt för att stödja DB Cargos långsiktiga lönsamhet.

(584) Med tanke på att DB Cargo kommer att minska sin produktion, lägga ut tjänster på entreprenad och begränsas än mer när det gäller tillväxten genom externa förvärv av konkurrenter eller leverantörer av produkter eller tjänster som kompletterar företagets egen verksamhet fram till slutet av omstruktureringsplanen, säkerställer konkurrensåtgärderna att DB Cargo inte återfår marknadsandelar genom förvärv, tar onödiga risker och koncentrerar sina resurser på att slutföra omstruktureringen. Därför kommer DB Cargo, till skillnad från konkurrenterna, att hindras från att expandera genom förvärv, vilket indirekt skulle möjliggöras genom omstruktureringsstödet.

(585) Slutligen kommer DB Cargo också att avstå från att beskriva det statliga stödet som en konkurrensfördel när företaget marknadsför sina produkter och tjänster (skäl 301).

(586) Kommissionen anser därför att de av Tyskland föreslagna åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen är lämpliga för att minska omstruktureringsstödets negativa effekter.

5.4.3.5 Stöd som beviljas DB Cargo eller dess dotterbolag under omstruktureringsperioden

(587) Enligt punkterna 127–130 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan beviljandet av ett annat stöd under omstruktureringsperioden, även om det beviljas i enlighet med en redan godkänd stödordning, påverka kommissionens bedömning när det gäller omfattningen av åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Kommissionen måste beakta detta stöd vid bedömningen av omstruktureringsstödet och se till att sådant annat stöd inte kringgår kraven i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(588) Tyskland har angett det stöd som beviljats eller planeras till stödmottagaren under omstruktureringsperioden, och har meddelat att DB Cargo får eller förväntas få stöd fram till slutet av omstruktureringsperioden inom ramen för 29 stödordningar som tillämpats från och med 2019, oavsett om de är allmänt tillämpliga på järnvägssektorn eller specifika för godstransport på järnväg, från tolv medlemsstater, närmare bestämt Frankrike, Italien, Österrike, Nederländerna, Sverige, Belgien, Tjeckien, Tyskland, Polen, Ungern, Spanien och Danmark. De faktiska eller förväntade beloppen är 337,7 miljoner euro (2023), 340 miljoner euro (2024), 502,9 miljoner euro (2025) och 502,5 miljoner euro (2026).

(589) Kommissionen är övertygad om att det individuella stöd som tillhandahålls eller planeras av de tolv medlemsstaterna till förmån för stödmottagaren i synnerhet avser en minskning av energikostnaderna eller avgifterna för spårtillträde, eller ett stöd till godstransporter på järnväg som är allmänt tillgängligt för andra leverantörer av godstransporttjänster, dock exklusive vägtransporter. Sådant individuellt stöd utgör inte rättsligt eller faktiskt stöd för särskilda ändamål. På grund av utformningen av och den historiska bakgrunden för omstruktureringsstödinstrumentet i form av ett resultatöverföringsavtal samt kronologin och den geografiska mångfalden hos de aktuella stödordningarna, är det inte uppenbart att det individuella stöd som beviljats eller planeras av så många olika medlemsstater har till syfte eller resultat att kringgå kraven i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, särskilt genom att på konstlad väg minska det omstruktureringsstöd som stöder planen. Mot bakgrund av omständigheterna i det aktuella fallet är det därför inte lämpligt att anse att ytterligare åtgärder som minskar snedvridningen av konkurrensen i de berörda medlemsstaterna är tillrådliga.

(590) Såsom konstateras i avsnitt 5.4.2.1 är utfasningen av fossila bränslen i godstransportsektorn av avgörande betydelse för unionens gröna giv, och de tjänster som DB Cargo tillhandahåller har inneboende kostnadsnackdelar jämfört med vägtransporter med lastbilar. De 29 aktuella stödordningarna åtgärdar delvis dessa kostnadsnackdelar och är i princip tillgängliga för godstransportföretag på järnväg som uppfyller de nödvändiga villkoren för stödberättigande. I detta avseende kommer DB Cargo att bibehålla en solid ställning när det gäller eget kapital under hela omstruktureringsplanen, och under förutsättning att planen verkligen genomförs korrekt och i rätt tid har kommissionen inga invändningar mot att DB Cargo fortsätter att dra nytta av stödordningarna i fråga utan att detta påverkar uppfyllandet av de relevanta villkoren i dem, vilket är de berörda medlemsstaternas sak att bedöma.

(591) Kommissionen uppmanar Tyskland att i enlighet med punkt 130 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering informera om eventuellt framtida stöd till stödmottagaren under omstruktureringsperioden, inklusive stöd som beviljats i enlighet med en godkänd stödordning, utöver det individuella stöd som Tyskland har underrättat kommissionen om, såsom beskrivs i skäl 588.

5.4.3.6 Transparens

(592) Enligt punkt 38 g i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste medlemsstaterna, kommissionen, de ekonomiska aktörerna och allmänheten enkelt kunna få tillgång till alla relevanta rättsakter och uppgifter om det stöd som beviljas. Detta innebär att Tyskland måste följa bestämmelserna om öppenhet i punkt 96 i riktlinjerna. Kommissionen konstaterar att Tyskland åtar sig att uppfylla dessa skyldigheter. Relevant information kommer att finnas tillgänglig på följande webbplats:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Kommissionen anser att det är nödvändigt att Tyskland lämnar regelbundna rapporter om genomförandet av omstruktureringsplanen var sjätte månad från den dag då detta beslut antas fram till slutet av omstruktureringsperioden. I dessa rapporter ska särskilt anges datum och belopp för den faktiska utbetalningen av de medel som anslagits, antingen som omstruktureringsstöd eller som egna bidrag; eventuellt planerat framtida stöd till stödmottagaren eller dess dotterbolag, inbegripet enligt godkända stödordningar; läget för genomförandet av åtgärderna för att minska snedvridningen av konkurrensen; eventuella avvikelser från omstruktureringsplanens finansiella eller operativa utveckling; de kostnadsbegränsningar, kostnadsminskningar och intäkter som uppnåtts genom omstruktureringsåtgärderna; samt, i förekommande fall, de korrigerande åtgärder som Tyskland, DB AG eller stödmottagaren planerar att vidta eller har vidtagit inom ramen för sina respektive behörighetsområden. Tysklands skyldighet att lämna sådana rapporter fastställs i artikel 4 i detta beslut.

(594) Dessutom påminner kommissionen Tyskland om dess skyldighet att lämna in årsrapporter till kommissionen i enlighet med punkt 131 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, och att rapportera om eventuellt stöd som beviljas DB Cargo eller dess dotterbolag på den inre marknaden under omstruktureringsperioden, inklusive stöd som beviljas i enlighet med en godkänd stödordning i enlighet med punkt 129 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

5.4.4 *Avvägning mellan positiva och negativa effekter*

(595) En noggrant utformad statlig stödåtgärd måste säkerställa att effekten av åtgärden blir övervägande positiv genom att den inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(596) I riktlinjerna för undsättning och omstrukturering har kommissionen fastställt de kriterier som den använder för att bedöma om omstruktureringsstöd är förenligt med den inre marknaden och säkerställa att utvecklingen av den aktuella näringsverksamheten inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Som förklaras i underavsnitten 5.4.3.1, 5.4.3.2 och 5.4.3.3 har omstruktureringsstödet en stimulanseffekt och är nödvändigt, lämpligt och proportionerligt. Dessutom finns det tillräckliga skyddsåtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, inklusive insyn (avsnitten 5.4.3.4 och 5.4.3.6), och lämpliga konkurrensåtgärder för att minska omstruktureringsstödets negativa effekter (avsnitt 5.4.3.4).

(597) Omstruktureringsstödets positiva inverkan på utvecklingen av den ekonomiska verksamheten i fråga uppväger följaktligen de potentiella negativa effekterna på konkurrensen och handeln, som därför inte påverkas negativt i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

## 6. **SLUTSATS**

(598) Kommissionen konstaterar att Tyskland olagligen har genomfört stödet i fråga i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen emellertid slutsatsen att omstruktureringsstödet uppfyller de villkor för förenlighet med den inre marknaden som fastställs i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, under förutsättning att DB Cargo till fullo genomför de åtgärder som anges i omstruktureringsplanen och/eller till vilka Tyskland har förbundit sig. Stödet underlättar utvecklingen av en näringsverksamhet och påverkar inte handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Stödet är därmed förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

De åtgärder som består av tillhandahållandet av koncerninterna Deutsche Bahn-tjänster till DB Cargo AG, tillhandahållandet av lånefinansiering från Deutsche Bahns finansavdelning till DB Cargo AG, den partiella täckningen av ersättningen till offentliganställda tjänstemän vid DB Cargo AG och överföringen av DB Cargo AG:s årliga förluster fram till den 31 december 2021 inom ramen för det resultatöverföringsavtal mellan Deutsche Bahn AG och DB Cargo AG som ingicks den 25 oktober 2012 och därefter förlängdes, utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*).

*Artikel 2*

1. Överföringen av DB Cargo AG:s årliga förluster till Deutsche Bahn AG för perioden 1 januari 2022–31 december 2024, enligt det resultatöverföringsavtal mellan Deutsche Bahn AG och DB Cargo AG som ingicks den 25 oktober 2012 och därefter förlängdes, utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet har beviljats i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

2. Det stöd som avses i punkt 1 är förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i EUF-fördraget, med förbehåll för de villkor som anges i artikel 3 i detta beslut och de skyldigheter som anges i artikel 4 i detta beslut.

*Artikel 3*

Tyskland ska garantera att DB Cargo AG, eller Deutsche Bahn AG i förekommande fall, inom de tidsfrister som anges i omstruktureringsplanen eller, i förekommande fall, senast vid utgången av omstruktureringsperioden den 31 december 2026, till fullo genomför de åtgärder som ingår i omstruktureringsplanen för DB Cargo AG samt de därtill hörande åtgärder som begränsar snedvridningen av konkurrensen.

*Artikel 4*

Tyskland ska inom två månader från och med dagen för delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har planerats eller vidtagits för att följa beslutet.

Tyskland ska därefter var sjätte månad fram till omstruktureringsperiodens slut den 31 december 2026 lämna regelbundna rapporter till kommissionen om genomförandet av omstruktureringsplanen. I dessa rapporter bör särskilt anges datum för den faktiska utbetalningen av de medel som ställts till stödmottagarens förfogande som eget bidrag; eventuellt planerat framtida stöd till DB Cargo AG eller dess dotterbolag, inbegripet enligt godkända stödordningar; hur långt man kommit med att uppfylla villkoren i detta beslut; eventuella avvikelser från omstruktureringsplanens finansiella eller operativa åtgärder; de kostnadsbegränsningar, kostnadsminskningar och ökade inkomster som uppnåtts genom de operativa omstruktureringsåtgärderna; samt de korrigerande åtgärder som Tyskland eller, i förekommande fall, DB Cargo AG eller Deutsche Bahn AG planerar att vidta eller har vidtagit.

*Artikel 5*

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 29 november 2024

*På kommissionens vägnar*
Margrethe VESTAGER
*Verkställande vice ordförande*