



2025/1167

30.6.2025

DECYZJA KOMISJI (UE) 2025/1167

z dnia 29 listopada 2024 r.

w sprawie pomocy państwa SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) wdrożonej przez Niemcy na rzecz DB Cargo

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 8610)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, na mocy której Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do środków określonych w sprawie SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ⁽¹⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽²⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 19 kwietnia 2018 r. Komisja otrzymała skargę dotyczącą domniemanej pomocy państwa przyznanej na rzecz DB Cargo Aktiengesellschaft („DB Cargo”) ⁽³⁾.
- (2) Pismem z dnia 31 stycznia 2022 r. („decyzja o wszczęciu postępowania”), po opisaniu w nim różnych uwag skarżącego i Niemiec, w szczególności po przekazaniu w dniu 20 września 2018 r. skargi wraz z pierwszym wezwaniem do udzielenia informacji, Komisja poinformowała Niemcy, że podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do czterech środków przyznanych na rzecz DB Cargo.
- (3) Decyzję o wszczęciu postępowania opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 19 sierpnia 2022 r. ⁽⁴⁾ Komisja wezwała władze niemieckie i zainteresowane strony do przedstawienia uwag dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania w terminie jednego miesiąca.
- (4) Pismem z dnia 21 kwietnia 2022 r. władze niemieckie przedłożyły Komisji swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Ponadto w dniach 17 maja, 8 czerwca, 25 lipca, 28 sierpnia, 26 września i 23 października 2023 r. Niemcy przesłały dalsze uwagi i informacje. W 2024 r. Niemcy przekazały dodatkowe informacje w dniach 13 marca, 10 czerwca i 1 lipca.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji C(2022) 639 final z dnia 31 stycznia 2022 r. w sprawie SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Domniemane środki pomocy państwa przyznane przez Niemcy na rzecz DB Cargo.

⁽²⁾ Dz.U. C 316 z 19.8.2022, s. 20.

⁽³⁾ Tożsamość skarżącego jest poufna.

⁽⁴⁾ Por. przypis 1.

- (5) W dniu 19 września 2022 r. Komisja otrzymała uwagi od Europejskiego Stowarzyszenia Kolejowego Transportu Towarowego (ERFA) – europejskiej organizacji reprezentującej interesy prywatnych i niezależnych przedsiębiorstw transportu towarowego, jak również od skarżącego. W dniu 18 listopada 2022 r. Komisja przesłała władzom niemieckim uwagi zainteresowanych stron i zaprosiła te władze do przedstawienia własnych uwag, co władze niemieckie uczyniły w piśmie z dnia 18 stycznia 2023 r.
- (6) Pismem z dnia 26 lipca 2022 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o dodatkowe informacje i wyjaśnienia, na które Niemcy odpowiedziały pismem z dnia 26 września 2022 r. Pismami z dni 1 sierpnia i 27 września 2023 r. Komisja zwróciła się do Niemiec o dodatkowe informacje (na które Niemcy odpowiedziały pismami z dni 31 października i 9 listopada 2023 r.). Komisja złożyła również wnioski w pismach z dni 15 maja 2024 r., 5 września 2024 r. i 17 listopada 2024 r., na które Niemcy odpowiedziały pismami z dni 10 czerwca, 5 i 27 września oraz 1, 21, 22, 23 i 25 listopada 2024 r.
- (7) Służby Komisji spotkały się z władzami niemieckimi m.in. w następujących terminach w 2023 r.: w dniach 24 lutego, 19 kwietnia, 12 maja, 30 czerwca, 28 lipca, 18 sierpnia, 29 sierpnia, 21 września, 21 listopada i 20 grudnia oraz w następujących terminach w 2024 r.: w dniach 13 marca, 30 kwietnia, 13 czerwca, 5 lipca, 11 lipca, 12 i 19 września oraz 19 i 25 listopada.
- (8) Pismem z dnia 21 listopada 2024 r. rząd Republiki Federalnej Niemiec zgodził się wyjątkowo na zrzeczenie się swoich praw wynikających z art. 342 TFUE w związku z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1/1958 oraz na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji zgodnie z art. 297 Traktatu w języku angielskim.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

2.1. DB Cargo: historia przedsiębiorstwa, struktura i reguły korporacyjne

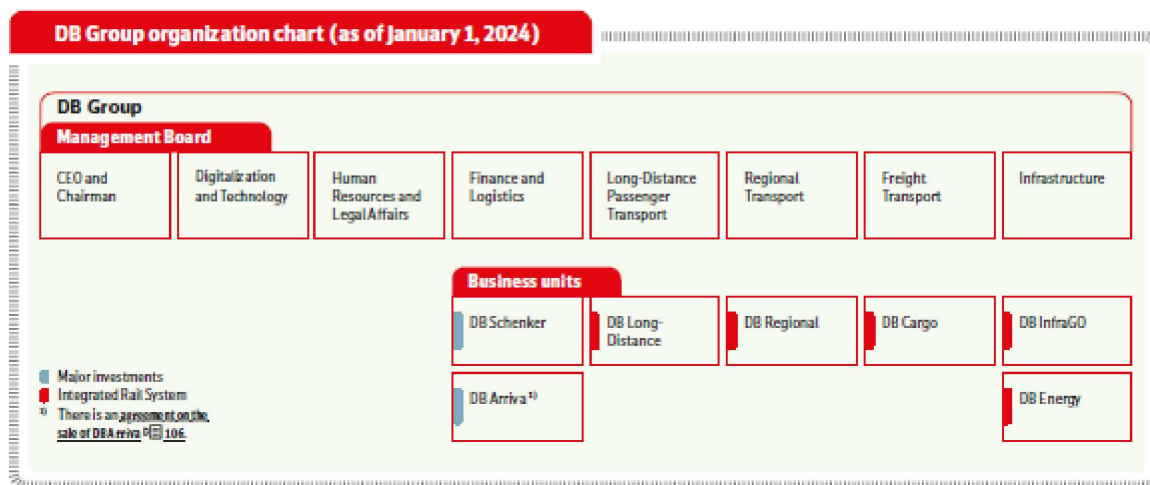
- (9) DB Cargo jest operatorem kolejowych przewozów towarowych z siedzibą w Moguncji (Niemcy). Świadczy usługi w zakresie kolejowych przewozów towarowych w 17 państwach, w tym w państwach członkowskich. Spółka DB Cargo działa na rynku wewnętrznym za pośrednictwem krajowych jednostek zależnych, takich jak TFG Transfracht GmbH, a także międzynarodowych jednostek zależnych, w tym w innych państwach członkowskich, takich jak DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. lub Transfesa Logistics S.A. (Hiszpania) (zwanych dalej łącznie „grupą DB Cargo”) ⁽⁹⁾.
- (10) DB Cargo jest jednostką zależną Deutsche Bahn Aktiengesellschaft („DB AG”). DB AG jest jednostką holdingową i jednostką dominującą szeregu krajowych i międzynarodowych jednostek zależnych, w tym DB Cargo (DB AG i wszystkie przedsiębiorstwa należące do DB AG zwane są dalej „grupą DB”). Grupa DB prowadzi działalność w dziedzinie krajowego i międzynarodowego transportu towarowego i pasażerskiego, logistyki i usług pomocniczych w transporcie kolejowym. Na wykresie 1 przedstawiono uproszczony schemat różnych operacji grupy DB.

⁽⁹⁾ W odniesieniu do środka 1 (zob. motyw 39), zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy, podstawę do obliczeń dotyczących przeniesienia zysków lub strat stanowi *Ergebnis nach Steuer* (zysk po opodatkowaniu) DB Cargo AG. Zysk po opodatkowaniu DB Cargo AG obejmuje również zysk po opodatkowaniu krajowych jednostek zależnych. Oprócz DB Cargo AG uwzględnia się następujące krajowe jednostki zależne:

- 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.

Wykres 1

Organizacja działalności grupy DB



Źródło: zintegrowane sprawozdanie roczne Deutsche Bahn za 2023 r.

- (11) Od momentu utworzenia w 1994 r. spółka DB AG jest w całości własnością niemieckiego państwa federalnego („Bund”). DB AG kontroluje, oprócz innych linii biznesowych, działalność grupy DB w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Na przestrzeni lat DB AG posiadała akcje/udziały w przedsiębiorstwie prowadzącym działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych, których ilość wahała się od 92 % do 100 %; od 2011 r. DB AG posiada 100 % udziałów w przedsiębiorstwie prowadzącym działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Z biegiem czasu organizacja przedsiębiorstwa i umiejscowienie działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych w strukturze grupy DB ulegały zmianom.
- (12) W okresie objętym postępowaniem (od dnia 1 stycznia 2012 r. w odniesieniu do środka 1 i od dnia 20 września 2008 r. w przypadku środków 2–4), jak opisano w sekcji 2.3, działalność DB AG w zakresie kolejowych przewozów towarowych była prowadzona przez kilka podmiotów. Dla ułatwienia, o ile nie określono inaczej, termin „DB Cargo” oznacza podmiot należący do grupy DB i prowadzący działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych tej grupy:
- od dnia 1 września 2003 r. do dnia 15 lutego 2009 r. podmiot prowadzący działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych był zarejestrowany pod firmą Railion Deutschland AG;
 - od dnia 16 lutego 2009 r. do dnia 29 października 2012 r. podmiot prowadzący działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych był zarejestrowany pod firmą DB Schenker Rail Deutschland AG;
 - w dniu 30 października 2012 r. nazwę przedsiębiorstwa zmieniono na DB Schenker Rail AG;
 - od dnia 1 marca 2016 r. działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych prowadzona jest pod firmą DB Cargo.
- (13) Od 2016 r. DB Cargo jest bezpośrednią jednostką zależną należącą w 100 % do DB AG. Wcześniej, począwszy od dnia 1 stycznia 2012 r., spółka DB Cargo była bezpośrednią jednostką zależną DB Mobility Logistics AG („DB ML”). Przed 2012 r., tj. od 2003 r. spółka DB Cargo była pośrednią jednostką zależną DB ML. Spółka DB ML była w 100 % bezpośrednią własnością DB AG, podczas gdy, jak opisano w motywie 11, udział w przedsiębiorstwie zajmującym się kolejowymi przewozami towarowymi wynosił co najmniej 92 %. Zatem od 2011 r. spółka DB Cargo należała w pełni pośrednio do DB AG, podczas gdy przed 2011 r. spółka DB AG posiadała co najmniej 92 % udziałów pośrednich w DB Cargo.
- (14) Do dnia 31 grudnia 2015 r. spółka DB ML nadzorowała różne usługi oferowane przez grupę DB, w szczególności działalność grupy DB w zakresie transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego). Spółka DB Cargo (która do dnia 29 lutego 2016 r. była zarejestrowana jako DB Schenker Rail AG) była jednostką zależną należącą w 100 % do DB ML, wraz z innymi jednostkami zależnymi, takimi jak dwie jednostki zależne DB Regio AG i DB Fernverkehr AG zajmujące się kolejowym transportem pasażerskim. W dniu 26 sierpnia 2016 r. spółkę DB ML połączono z DB AG. W rezultacie DB Cargo, DB Regio AG i DB Fernverkehr AG stały się bezpośrednimi jednostkami zależnymi DB AG. Spółki DB AG i DB ML podpisały umowę o połączeniu, którą następnie w dniu 15 lipca 2016 r. zatwierdziły odpowiednie walne zgromadzenia obu przedsiębiorstw. Umowa o połączeniu obowiązywała z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 2016 r.

- (15) Spółka DB AG, od czasu jej utworzenia w 1994 r., i spółka DB Cargo, od 2009 r., są zarejestrowane jako *Aktiengesellschaften* („AG”), tj. spółki akcyjne zgodnie z niemieckim prawem spółek. To samo dotyczy spółki DB ML w okresie jej istnienia. Spółki typu *Aktiengesellschaften* podlegają w szczególności niemieckiej ustawie o spółkach akcyjnych (*Aktiengesetz – AktG*). W AG akcjonariusze są reprezentowani na walnym zgromadzeniu (*Hauptversammlung*). Walne zgromadzenie wybiera przedstawicieli akcjonariuszy do rady nadzorczej (*Aufsichtsrat*). Przedstawiciele pracowników wybiera się zgodnie z niemiecką ustawą o udziale pracowników w podejmowaniu decyzji (*Mitbestimmungsgesetz – MitbestG*). Rada nadzorcza wybiera członków zarządu (*Vorstand*) odpowiedzialnych za zarządzanie AG. Członkowie zarządu są wybierani przez radę nadzorczą, ale zgodnie z przepisami regulującymi *Aktiengesellschaften*, zarząd w *Aktiengesellschaft* jest niezależny od rady nadzorczej, jak również od walnego zgromadzenia w tym sensie, że co do zasady rada nadzorcza nie może zarządowi wydawać poleceń ⁽⁶⁾.
- (16) W tabeli 1 przedstawiono przychody grupy DB, jak również przychody grupy DB Cargo i spółki DB Cargo rozpatrywane indywidualnie, w okresie objętym postępowaniem.

Tabela 1

Dochody grupy DB i spółki DB Cargo w latach 2012–2023 ⁽⁷⁾

(w mln EUR)

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

Źródło: Zintegrowane sprawozdania grupy DB i roczne sprawozdanie finansowe spółki DB Cargo.

- (17) Jeżeli chodzi o proces decyzyjny w ramach grupy DB, regulamin (*Geschäftsordnung*) zarządu spółki DB AG zastrzega dla zarządu decyzje dotyczące planowania krótko- i średnioterminowego oraz długoterminowych celów strategicznych. Ponadto zarząd decyduje również o wydaniu, zmianie i uchyleniu wytycznych grupowych. Zarząd podejmuje również decyzje dotyczące zatwierdzenia określonych, indywidualnych środków, nawet jeśli dotyczą one jednostek zależnych lub stowarzyszonych, w następujących przypadkach ⁽⁸⁾:
- rozpoczęcie i zakończenie kluczowych obszarów działalności, zasadnicze zmiany w organizacji spółki oraz zawieranie, zmiana i rozwiązywanie porozumień między przedsiębiorstwami ⁽⁹⁾;
 - zakładanie przedsiębiorstw; nabycie, sprzedaż i zmiana akcji/udziałów (w tym przekształcenie i środki kapitałowe) o wartości co najmniej 10 mln EUR, z wyjątkiem środków wewnętrznych;
 - nabycie, sprzedaż i obciążenie nieruchomości i innych praw majątkowych o wartości co najmniej 10 mln EUR oraz inne ich rozdysponowanie, z wyłączeniem udzielania hipotek gruntowych;
 - emisja papierów wartościowych, zaciąganie pożyczek i udzielanie pożyczek: z wyłączeniem pożyczek zaciągniętych poza grupą na okres krótszy niż jeden rok oraz udzielania i zaciągania pożyczek w ramach grupy;

⁽⁶⁾ Wynika to z § 76 ust. 1 *Aktiengesetz*.

⁽⁷⁾ Dane liczbowe dotyczące grupy DB i grupy DB Cargo opierają się na standardach rachunkowości MSSF. Z kolei indywidualne przychody spółki DB Cargo opierają się na standardach rachunkowości określonych w niemieckim kodeksie handlowym (*Handelsgesetzbuch – HGB*). W związku z tym dane te nie są w pełni porównywalne.

⁽⁸⁾ Wykaz środków indywidualnych, które wymagają zatwierdzenia przez zarząd, nie zmienił się od 2010 r.; przed tą wersją progii pieniężne określone w lit. b), c), e) i f) były niższe.

⁽⁹⁾ Termin „porozumienia między przedsiębiorstwami” (*Unternehmensverträge*) odnosi się do porozumień regulowanych przez § 291 i nast. *AktG*, które obejmują umowy o kontroli i umowy o przeniesieniu zysku.

- e) przyjmowanie i udzielanie gwarancji i zabezpieczeń poza normalną działalnością; przyjmowanie i udzielanie gwarancji i zabezpieczeń w ramach normalnej działalności o wartości co najmniej 10 mln EUR;
 - f) zatwierdzanie projektów inwestycyjnych, wydatków, wynajmu i leasingu uwzględnionych w biznesplanie, których wartość wynosi co najmniej 250 mln EUR; zatwierdzanie projektów uwzględnionych w biznesplanie, których całkowita wartość/całkowita wartość prognozowana lub w przypadku których zapotrzebowanie na kapitał własny przekracza wartość ujętą w planie o 10 mln EUR lub więcej; dalsze zatwierdzanie projektów nieuwzględnionych w biznesplanie, których wartość wynosi co najmniej 10 mln EUR;
 - g) zmiany w składzie zarządu, kierownictwa i innych stanowisk kierowniczych, o ile należą one do kręgu kierownictwa grupy;
 - h) powoływanie i odwoływanie przedstawicieli spółki oraz udzielanie i odwoływanie pełnomocnictw udzielanych przez spółkę.
- (18) Zgodnie z regulaminem zarząd DB AG podejmuje decyzje jednogłośnie. Jeśli nie można osiągnąć konsensusu, aby decyzja była ważna, musi zostać zatwierdzona większością dwóch trzecich głosów członków uczestniczących w procesie decyzyjnym.
- (19) Jeżeli chodzi o relacje z radą nadzorczą DB AG, zarząd DB AG przedkłada corocznie radzie nadzorczej na piśmie krótko- i średnioterminowy plan korporacyjny obejmujący wszystkie kluczowe obszary działalności spółki.
- (20) Ponadto niektóre środki indywidualne, nawet jeśli dotyczą jednostek zależnych lub stowarzyszonych, wymagają zatwierdzenia przez radę nadzorczą DB AG. Zgodnie z katalogiem transakcji handlowych wymagających takiego zatwierdzenia przez radę nadzorczą DB AG środki takie obejmują w szczególności ⁽¹⁰⁾:
- a) inicjowanie nowych istotnych obszarów działalności lub wycofanie się z dotychczasowych znaczących obszarów działalności;
 - b) zasadnicze zmiany w przedsiębiorstwie i organizacji grupy;
 - c) zmiany w podziale działalności zarządu oraz zmiany dotyczące ogólnych przedstawicieli spółki;
 - d) zakładanie, przejmowanie lub rozwiązywanie przedsiębiorstw oraz nabywanie i zbywanie akcji/udziałów w przedsiębiorstwach, w tym zmiany stosunku własności udziałów oraz udziału w podwyższeniu kapitału w zamian za wniesienie wkładów, w każdym przypadku z wyjątkiem transakcji wewnątrzgrupowych, jeżeli wartość poszczególnych środków przekracza 25 mln EUR;
 - e) środki odnoszące się do przedsiębiorstw należących do grupy i akcji/udziałów, które mają zasadnicze lub niekorzystne znaczenie dla spółki lub grupy lub mają znaczące implikacje finansowe;
 - f) nabycie, sprzedaż i obciążenie nieruchomości i praw majątkowych oraz inne ich rozdysonowanie, jeżeli wartość indywidualnego środka przekracza 25 mln EUR;
 - g) emisję obligacji lub inne pożyczki na okres dłuższy niż jeden rok, z wyjątkiem pożyczek zaciągniętych przez jednostki zależne lub stowarzyszone;
 - h) przyjmowanie gwarancji i udzielanie promes kredytowych oraz innych zabezpieczeń poza normalną działalnością, jeżeli wartość poszczególnych środków przekracza 5 mln EUR;
 - i) udzielanie pożyczek poza normalną działalnością, jeżeli wartość indywidualnego środka przekracza 5 mln EUR, z wyjątkiem pożyczek udzielanych jednostkom zależnym lub stowarzyszonym;

⁽¹⁰⁾ Wykaz tych środków w poszczególnych wersjach regulaminu mającego zastosowanie między 2008 r. a datą niniejszej decyzji nie zmienił się.

- j) umowy o współpracy, które wykraczają poza zakres normalnej działalności i mają zasadnicze znaczenie dla spółki;
 - k) projekty inwestycyjne, które nie zostały jeszcze uwzględnione w krótko- i średnioterminowym biznesplanie, jeżeli ich wartość przekracza 10 mln EUR w indywidualnych przypadkach.
- (21) Zgodnie ze statutem DB AG rada nadzorcza DB AG składa się z 20 członków. 10 z nich jest przedstawicielami akcjonariuszy, a kolejnych 10 przedstawicielami pracowników. Siedmiu z 10 przedstawicieli akcjonariuszy jest wybieranych przez walne zgromadzenie, natomiast trzech członków rady nadzorczej jest oddelegowywanych bezpośrednio przez rząd federalny. Zgodnie z regulaminem rady nadzorczej DB AG decyzje rady nadzorczej podejmowane są większością oddanych głosów, chyba że przepisy prawa lub statut DB AG wymagają innej większości. Jeśli głosowanie zakończy się uzyskaniem równej liczby głosów, przewodniczący dysponuje dwoma głosami w kolejnym głosowaniu w tej samej kwestii.
- (22) Regulamin DB Cargo dotyczący zarządu stanowi, że zarząd podejmuje kolegialnie decyzje we wszystkich sprawach o podstawowym lub istotnym znaczeniu dla spółki, a także w sprawach powierzonych mu do wspólnego rozstrzygnięcia na mocy przepisów prawa, statutu spółki lub jej regulaminu. Decyzje podejmowane są jednogłośnie lub, w przypadku braku jednomyślności, większością kwalifikowaną, w taki sam sposób, jak opisano w motywie 18, w przypadku Zarządu DB AG. Uzupełnieniem regulaminu zarządu DB Cargo jest obowiązkowy katalog transakcji handlowych, które wymagają zatwierdzenia przez bezpośrednią jednostkę dominującą spółki DB Cargo. Środki te obejmują ⁽¹⁾:
- a) wszystkie kwestie o fundamentalnym i istotnym znaczeniu;
 - b) inicjowanie i rezygnację z kluczowych obszarów działalności, zasadnicze zmiany w organizacji spółki oraz zawieranie, zmianę i rozwiązywanie umów spółki;
 - c) zakładanie przedsiębiorstw;
 - d) nabycie, sprzedaż i zmianę (w tym konwersję i środki kapitałowe) akcji/udziałów, z wyjątkiem środków (i) w które zaangażowane są wyłącznie spółki będące – bezpośrednio lub pośrednio – wyłączną własnością DB AG lub (ii) których przedmiotem jest akcja/udział, które nie są w pełni skonsolidowane i których wartość jest niższa niż 10 mln EUR;
 - e) nabycie i sprzedaż operacji lub ich części, z wyjątkiem działań (i) w które zaangażowane są wyłącznie spółki będące – bezpośrednio lub pośrednio – wyłączną własnością DB AG lub (ii) których wartość jest niższa niż 10 mln EUR;
 - f) nabycie, sprzedaż, obciążenie nieruchomości i innych praw majątkowych o wartości co najmniej 10 mln EUR oraz inne ich rozdysponowanie, z wyłączeniem udzielania hipotek gruntowych;
 - g) emisję papierów wartościowych, zaciąganie pożyczek i udzielanie pożyczek; z wyłączeniem pożyczek zaciągniętych poza grupą na okres krótszy niż jeden rok lub udzielania i zaciągania pożyczek na rzecz DB AG i DB Finance B.V.;
 - h) przyjmowanie i udzielanie gwarancji i zabezpieczeń poza normalną działalnością; przyjmowanie i udzielanie gwarancji i zabezpieczeń w ramach normalnej działalności o wartości co najmniej 10 mln EUR;
 - i) zatwierdzanie projektów inwestycyjnych i projektów dotyczących wydatków, wynajmu i leasingu, uwzględnionych w biznesplanie, których wartość wynosi co najmniej 250 mln EUR; zatwierdzanie i udostępnianie projektów uwzględnionych w biznesplanie, których całkowita wartość lub wymóg kapitałowy przekracza wartość przewidzianą w planie o co najmniej 10 mln EUR; ponadto zatwierdzanie i uruchamianie projektów nieuwzględnionych w biznesplanie, których wartość wynosi co najmniej 10 mln EUR;
 - j) zmiany w składzie zarządów i na innych stanowiskach kierowniczych.

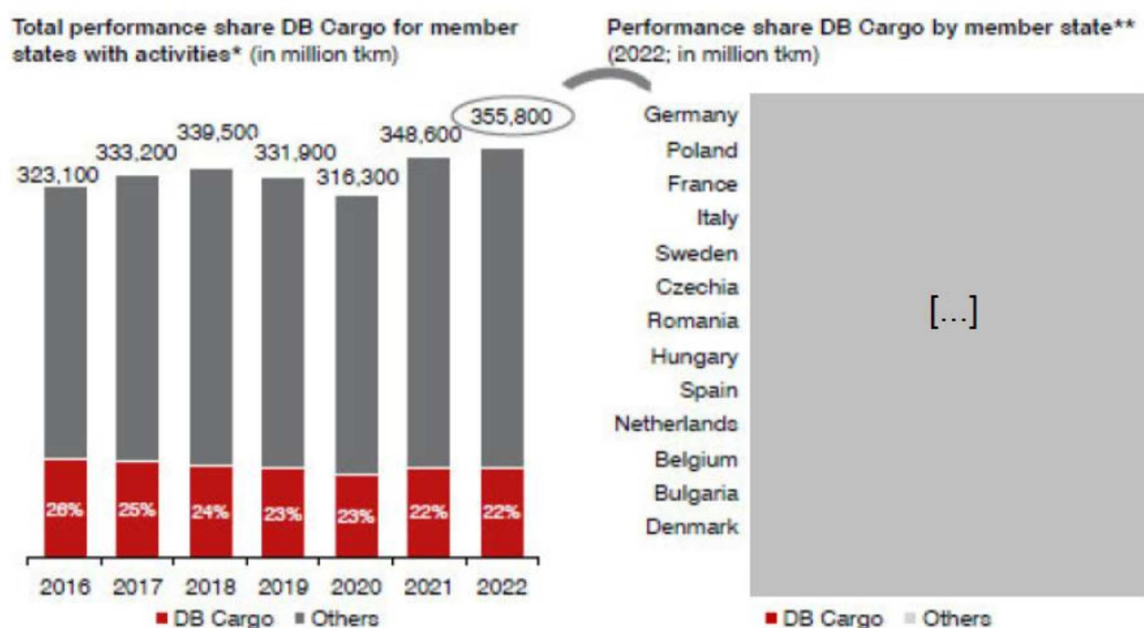
⁽¹⁾ Podobnie jak w przypadku środków indywidualnych opisanych w motywie 17 starsze wersje z lat 2009 i 2011 odnoszą się do niższych progów pieniężnych. Ponadto wersja z 2011 r. odnosi się w lit. f) dodatkowo do DB ML, a nie tylko do DB AG i DB Finance B.V.

2.2. Działalność DB Cargo i pozycja na różnych rynkach usług

- (23) Niemcy wskazują, że DB Cargo jest jednym z czołowych europejskich przewoźników kolejowych przewoźów towarowych, odgrywającym kluczową rolę w przewozie towarów w całej Unii. Niemcy wyjaśniają, że misją DB Cargo jest świadczenie zrównoważonych krajowych i transgranicznych usług kolejowych przewoźów towarowych, z nastawieniem na redukcję emisji dwutlenku węgla i oferowanie niezawodnych rozwiązań logistycznych w różnych branżach.
- (24) Niemcy wskazują ponadto, że DB Cargo obsługuje rozległą sieć w całej Europie, przewożąc miliony ton ładunków rocznie, w tym surowce, towary przemysłowe i produkty konsumenckie, oraz że DB Cargo wykorzystuje swoją rozległą europejską sieć kolejową do dostarczania zintegrowanych, transgranicznych usług logistycznych, zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju UE. W tym kontekście Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo działa w 13 państwach członkowskich, a udział spółki w całkowitych wynikach w zakresie kolejowych przewoźów towarowych (mierzonych w tonokilometrach lub tkm) ⁽¹²⁾ przekracza [...] % na poziomie krajowym w Belgii, Danii, Francji, Niemczech, Niderlandach i Rumunii (tabela 2). Ogólnie rzecz biorąc, w 2022 r. we wszystkich państwach członkowskich, w których DB Cargo prowadzi działalność, udział tej spółki w sektorze kolejowych przewoźów towarowych wyniósł około [...] %. Na wykresie 2 przedstawiono całkowity udział DB Cargo w rynku wewnętrznym ograniczony do państw członkowskich, w których DB Cargo prowadzi działalność. Z wykresu tego wynika, że w latach 2016–2022 spółka DB Cargo straciła udziały w rynku pod względem wolumenu robót, tj. tonokilometrów.

Wykres 2

Udział DB Cargo w rynku ogółem w państwach członkowskich, w których ta spółka prowadzi działalność



Źródło: Badanie SCI/Verkehr z dnia 6 września 2023 r. przedłożone przez Niemcy, s. 9.

- (25) Niemcy wskazują, że ze względu na rosnącą integrację europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych jednostki zależne DB Cargo przyczyniają się do usprawniania transportu transgranicznego dla klientów DB Cargo w Europie i w kierunku Azji, ponieważ około [...] % działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych w 2022 r. w Niemczech zrealizowano za pośrednictwem transportu transgranicznego.

⁽¹²⁾ „Tonokilometr” lub „tkm” oznacza jednostkę miary transportu towarów odpowiadającą transportowi jednej tony (1 000 kilogramów) towarów koleją na odcinku jednego kilometra. Jednostka ta (tkm) ma kluczowe znaczenie dla oceny kolejowego transportu towarowego w Unii, ponieważ zapewnia znormalizowaną miarę masy i odległości stosowaną do transportu towarów koleją. Pomaga to w ocenie wydajności operatora, śledzeniu zmian wolumenu przewozów towarowych i wspieraniu celów zrównoważonego rozwoju poprzez promowanie kolei jako mniej emisyjnej alternatywy dla transportu drogowego. Dzięki Systemowi Monitorowania Rynku Kolejowego (RMMS) dane wyrażone w tkm umożliwiają dokonywanie porównań dotyczących całego rynku wewnętrznego, kierując politykę i inwestycje w celu zwiększenia konkurencyjności kolei i postępów w realizacji celów redukcji emisji.

- (26) Niemcy wyjaśniają ponadto, że w 2022 r. spółka DB Cargo odpowiadała za 43 % wszystkich kolejowych przewozów towarowych w Niemczech, przy czym udział DB Cargo stale spadał, a konkurenci zyskiwali coraz większe udziały w niemieckim sektorze kolejowych przewozów towarowych. Niemcy wskazują, że podczas gdy udział spółki DB Cargo w niemieckich kolejowych przewozach towarowych w 2016 r. nadal wynosił 54 %, udział ten spadł o 11 punktów procentowych (czyli o 20 %) w ciągu kolejnych siedmiu lat.
- (27) W Danii i w Niemczech DB Cargo działa jako operator zasiedziały (po integracji innych podmiotów) z udziałem odpowiednio w wysokości [...] % i [...] % w rynku lokalnym.

Tabela 2

Pozycja DB Cargo na rynkach kolejowych przewozów towarowych w różnych państwach członkowskich

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	

Źródło: Badanie SCI/Verkehr z dnia 6 września 2023 r. przedłożone przez Niemcy, s. 8.

- (28) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo prowadzi działalność w trzech głównych podsegmentach rynku kolejowego transportu towarowego: (i) segmencie ładunków jednowagonowych, (ii) segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich oraz (iii) segmencie transportu kombinowanego.
- (29) W segmencie ładunków jednowagonowych (SWL) DB Cargo świadczy elastyczne usługi przewozowe w zakresie mniejszych przesyłek. Odbiera pojedyncze wagony od wielu klientów, konsoliduje je w kompletne składy na stacjach rozrządowych i transportuje w całej Europie. Usługa ta jest niezbędna dla branż, które muszą transportować mniejsze ilości towarów, które nie wypełniają całych pociągów.
- (30) W segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich DB Cargo udostępnia specjalne pociągi klientom przewożącym duże ilości towarów, umożliwiając bezpośredni transport towarów z punktu do punktu bez przystanków pośrednich. Usługa ta jest idealna do przewozu towarów masowych, takich jak węgiel, stal i chemikalia, a także dużych przesyłek kontenerowych. Pociągi odcinkowe bezpośrednie pomagają branżom zapewnić szybszą i bardziej opłacalną logistykę i charakteryzują się wysoką niezawodnością na długich dystansach.
- (31) DB Cargo prowadzi również działalność w zakresie transportu kombinowanego, w ramach którego towary są przewożone przy użyciu wielu rodzajów transportu (np. kolejowego, drogowego, morskiego). W tym modelu kontenery, nadwozia wymienne i naczepy transportuje się koleją na długim odcinku podróży, a następnie przewozi ciężarówkami lub statkami na ostatnim etapie. Usługa ta wspiera przejście z transportu drogowego na kolejowy, zmniejszając emisję CO₂ i ulepszając intermodalne rozwiązania logistyczne w całej Europie.

- (32) W tym kontekście Niemcy twierdzą, że europejski sektor kolejowych przewozów towarowych można ogólnie uznać za konkurencyjny, a w niedawnym badaniu z 2022 r. zleconym przez ERFA stwierdzono, że dynamika konkurencji w europejskim sektorze kolejowych przewozów towarowych przedstawia się następująco: „[o]becnie panuje silna rywalizacja między podmiotami działającymi w sektorze kolejowych przewozów towarowych. Operatorzy zasiedziali i międzynarodowi konkurenci (dawni nowi uczestnicy rynku) rozszerzają swoją działalność międzynarodową, koncentrując się głównie na międzynarodowych usługach dalekobieżnych. W związku z tym spedytorzy, firmy spedycyjne i logistyczne oraz operatorzy intermodalni mogą wybierać między kilkoma wykwalifikowanymi operatorami kolejowych przewozów towarowych w jednym kraju lub wzdłuż korytarzy międzynarodowych”. Niemcy twierdzą ponadto, że w tym samym badaniu przedstawiono również następujące wnioski dotyczące konkurencyjności niemieckiego sektora kolejowych przewozów towarowych: „[w] rezultacie rynek kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych w Niemczech stał się bardzo konkurencyjny, a nowi uczestnicy rynku rzucili wyzwanie Deutsche Bahn we wszystkich segmentach branżowych. Obecnie konkurenci przejęli ponad 50 % rynku kolejowych przewozów towarowych w Niemczech”.
- (33) W odniesieniu do niemieckiego sektora kolejowych przewozów towarowych Niemcy twierdzą, że biorąc pod uwagę poszczególne segmenty branżowe w sektorze kolejowych przewozów towarowych, jak opisano powyżej, spółka DB Cargo była zdecydowanie najważniejszym dostawcą usług transportu jednowagonowego w Niemczech w 2022 r. z około [...] % całego wolumenu transportu jednowagonowego. Niemcy twierdzą, że brak dużych konkurentów w tym segmencie branżowym można wytłumaczyć faktem, że segment transportu jednowagonowego od kilku lat systematycznie przynosi straty, a zatem nie jest atrakcyjny dla nowych podmiotów wchodzących na rynek bez dotacji.
- (34) W tym względzie Niemcy twierdzą, że DB Cargo przekształcił swój segment branżowy w celu poprawy wydajności i jakości produktów, ponieważ od 2023 r. Niemcy zwiększają wsparcie państwa dla transportu jednowagonowego.
- (35) W odniesieniu do transportu kombinowanego Niemcy wyjaśniają ponadto, że DB Cargo nie posiada systemu zintegrowanej produkcji transportowej oraz że chociaż udział DB Cargo w przewozach w Niemczech w 2022 r. wynosił około [...] %, spółka ta mierzy się z coraz silniejszą i bardziej zróżnicowaną konkurencją ze strony przedsiębiorstw takich jak Metrans, HUPAC, TX Logistik i SBB Cargo International.
- (36) W odniesieniu do segmentu pociągów odcinkowych bezpośrednich Niemcy wskazują, że udział DB Cargo w wolumenie kolejowych przewozów towarowych w Niemczech w 2022 r. wynosił od [...] % do [...] % i uważają, że jest to niewielki udział w rynku, biorąc pod uwagę fakt, że DB Cargo jest zasiedzonym przedsiębiorstwem kolejowych przewozów towarowych. W tym segmencie DB Cargo mierzy się z silną konkurencją ze strony przedsiębiorstw Captrain Deutschland (część grupy SNCF), TX Logistik (ogólnoeuropejski, niezależny operator logistyczny) i wielu mniejszych konkurentów.
- (37) Tabela 3 zawiera przegląd udziału DB Cargo w wolumenie kolejowych przewozów towarowych w państwach członkowskich, w których prowadzi działalność (stan na 2022 r.).

Tabela 3

Pozycja DB Cargo według działalności w różnych państwach członkowskich

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				

Źródło: Uwagi Niemiec z dnia 31 października 2023 r., s. 28.

- (38) Niemcy wskazują, że DB Cargo odpowiada jedynie za niewielki udział w całkowitym wolumenie transportu w większości odnośnych państw członkowskich. W tym względzie Niemcy podkreślają, że udział DB Cargo przekracza [...] % tylko w Danii ⁽¹³⁾, Niemczech i Niderlandach ⁽¹⁴⁾ oraz że w większości państw członkowskich DB Cargo świadczy nawet mniej niż [...] % kolejowych przewozów towarowych.

2.3. Środki będące objęte postępowaniem

- (39) W decyzji o wszczęciu postępowania określono cztery następujące środki przyznane na rzecz DB Cargo. Zostały one opisane w niniejszej sekcji z uwzględnieniem faktycznych wyjaśnień przedstawionych przez Niemcy i zainteresowane strony w toku postępowania.

2.3.1. Rekompensata rocznych strat DB Cargo w ramach umowy o przeniesieniu zysków i strat („środek 1”)

- (40) DB Cargo przenosi swoje straty na swoją jednostkę dominującą na podstawie umowy o kontroli i umowy o przeniesieniu zysków i strat, która ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2012 r. („PLTA” lub „umowa o przeniesieniu zysków i strat”).
- (41) PLTA została zawarta w dniu 25 października 2012 r. między spółką DB Cargo (w tamtym czasie działającą pod nazwą DB Schenker Rail Deutschland AG) a jej spółką dominującą (w tamtym czasie DB ML, będącą w 100 % własnością DB AG) w ramach umowy, która została określona jako umowa o kontrolę i przekazywanie zysków (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) ⁽¹⁵⁾. Zgodnie z PLTA jednostka dominująca spółki DB Cargo (do 2016 r. – DB ML, a od momentu jej absorpcji w 2016 r. – DB AG) zobowiązała się automatycznie pokrywać straty DB Cargo na koniec każdego roku obrotowego. Z kolei, jeżeli na koniec roku obrotowego DB Cargo osiąga zyski, DB Cargo zobowiązuje się do automatycznego przekazywania tych zysków swojej jednostce dominującej.
- (42) Ponieważ PLTA została skonstruowana jako *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, ma ona również wpływ na zarządzanie jednostką zależną kontrolowaną (*beherrscht*) przez jednostkę dominującą na podstawie umowy. Zgodnie z PLTA spółka DB Cargo powierzyła zarządzanie sprawami swojej spółki spółce DB ML. W związku z tym zarząd DB ML miał prawo do powierzenia zarządowi DB Cargo zarządzania sprawami przedsiębiorstwa. Zarządzanie sprawami przedsiębiorstwa i jego reprezentowanie pozostawało jednak w kompetencji zarządu DB Cargo. Ponadto prawo DB ML do powierzenia zarządowi DB Cargo wyłączało możliwość powierzenia zarządowi DB Cargo zmiany, utrzymania lub wypowiedzenia PLTA.
- (43) W PLTA ustanowiono również jedną jednostkę podatkową obejmującą DB Cargo i DB AG. Obejmuje to zarówno jedną jednostkę podatkową do celów podatku dochodowego, jak i jedną jednostkę podatkową do celów VAT. Jedna jednostka podatkowa do celów podatku dochodowego powiązana z PLTA pozwala na wzajemne kompensowanie zysków i strat różnych jednostek należących do grupy zamiast płacenia podatków dochodowych od każdej pojedynczej jednostki zależnej. Istnienie jednej jednostki podatkowej do celów VAT wynika z PLTA ustanawiającej kontrolę DB ML (a następnie DB AG) nad DB Cargo. Z kolei istnienie jednej jednostki podatkowej do celów VAT powoduje, że przepływy wewnętrzne nie podlegają opodatkowaniu VAT.

⁽¹³⁾ W odniesieniu do udziału DB Cargo w rynku kolejowych przewozów towarowych w Danii Niemcy twierdzą, że nie jest właściwe uznanie Danii za geograficzny rynek kolejowych przewozów towarowych, lecz raczej za kraj tranzytowy, oraz że w tym kontekście spółka DB Cargo przejęła w 2001 r. krajowego operatora zasiedziałego i świadczy usługi kolejowego transportu towarowego w celu połączenia Niemiec jako największej gospodarki europejskiej ze Skandynawią.

⁽¹⁴⁾ W odniesieniu do udziału DB Cargo w rynku kolejowych przewozów towarowych w Niderlandach Niemcy twierdzą, że – podobnie jak w Danii – wolumen niderlandzkiego kolejowego transportu towarowego jest stosunkowo niewielki (około 5 % wolumenu w Niemczech) oraz że – podobnie jak w Danii – spółka DB Cargo nabyła w 2001 r. krajowego operatora zasiedziałego ze względu na tranzyt transgraniczny i połączenia, takie jak połączenie niderlandzkich i belgijskich portów z Genuą przez Niemcy oraz połączenie Morza Północnego z Morzem Śródziemnym przez Belgię i Francję. W związku z tym Niemcy są zdania, że nie jest właściwe uznanie Niderlandów za geograficzny rynek kolejowych przewozów towarowych niezależny od sektorów kolejowych przewozów towarowych w państwach sąsiadujących.

⁽¹⁵⁾ *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* jest rodzajem umowy uregulowanej w § 291 oraz §§ 293 i nast. Aktengesetz. Zgodnie z § 293 ust. 1 AktG umowy uregulowane w §§ 291 i nast. stają się skuteczne dopiero za zgodą walnego zgromadzenia. Uchwała musi uzyskać większość co najmniej trzech czwartych kapitału zakładowego reprezentowanego przy jej podejmowaniu. W statucie spółki można przewidzieć wyższy próg większości kapitałowej i inne wymogi.

- (44) DB ML jako jednostka dominująca i DB Cargo podpisały PLTA w dniu 25 października 2012 r. ⁽¹⁶⁾ Następnie w dniu 26 października 2012 r. PLTA została zatwierdzona przez Walne Zgromadzenia DB ML i DB Cargo. W umowie tej przewidziano jej stosowanie z mocą wsteczną od dnia 1 stycznia 2012 r. ⁽¹⁷⁾
- (45) W momencie podpisania PLTA między DB ML i DB Cargo obowiązywała również umowa o przeniesieniu zysków i strat między DB AG a DB ML ⁽¹⁸⁾. Na podstawie tej umowy DB AG zobowiązała się automatycznie pokrywać straty DB ML na koniec każdego roku obrotowego, pod warunkiem obowiązywania umowy. Z kolei DB ML zobowiązało się do automatycznego przekazywania swoich zysków na rzecz DB AG na koniec każdego roku obrotowego. W związku z tym ewentualny wpływ na sytuację finansową DB ML wynikający z PLTA z 2012 r. zawartej między DB ML a DB Cargo mógł mieć bezpośredni wpływ na budżet DB AG. Ta umowa o przeniesieniu zysków i strat między DB AG a DB ML obowiązywała do czasu połączenia obu przedsiębiorstw w 2016 r.
- (46) W dniu 26 sierpnia 2016 r., w ramach połączenia między DB AG i DB ML, PLTA zawarta między DB ML i DB Cargo została przeniesiona na DB AG. DB AG, jako nowa jednostka dominująca, przyjęła na siebie prawa i obowiązki DB ML w odniesieniu do DB Cargo. Jednocześnie umowa o przeniesieniu zysków i strat zawarta w 2003 r. między DB AG a DB ML stała się bezprzedmiotowa.
- (47) Niemcy twierdzą, że w okresie między dniem 31 grudnia 1999 r. a przeniesieniem PLTA w 2016 r. z DB ML na DB AG zawsze istniał łańcuch PLTA (o różnych poziomach sub-holdingu), w ramach którego jednostką zależną ostatecznie podlegającą PLTA była DB Cargo, a jednostką dominującą ostatecznie podlegającą PLTA – DB AG. W okresie od dnia 1 czerwca 1999 r. do dnia 31 grudnia 1999 r. obowiązywała bezpośrednia PLTA między DB AG a DB Cargo.
- (48) Zgodnie z jej warunkami początkowy okres obowiązywania PLTA wynosił pięć lat (tj. od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.), podczas którego PLTA mogła zostać rozwiązana wyłącznie z ważnych powodów (*wichtige Gründe*). PLTA stanowi, że DB ML jest w szczególności uprawniona do rozwiązania tej umowy z ważnych powodów, jeżeli przestanie posiadać większość praw głosu w DB Cargo.
- (49) Niemcy wyjaśniają ponadto, że niemieckie organy podatkowe uważają, iż jedynie bardzo wyjątkowe okoliczności mogą uzasadnić nadzwyczajne rozwiązanie PLTA przed upływem minimalnego okresu pięciu lat. W tym względzie Niemcy powołują się na wytyczne niemieckich organów podatkowych dotyczące podatku od osób prawnych (*Körperschaftsteuerrichtlinien – KStR*), które stanowią, że jeżeli PLTA, która nie obowiązywała jeszcze przez pięć kolejnych lat, zostanie rozwiązana w drodze wypowiedzenia lub za obopólną zgodą, umowa pozostaje w mocy przez lata, w których została wdrożona do celów podatkowych, jeżeli rozwiązanie umowy jest uzasadnione ważnymi przyczynami. Za ważne powody można uznać w szczególności sprzedaż lub wniesienie udziału przez jednostkę dominującą, połączenie, podział lub likwidację jednostki dominującej lub jednostki zależnej. Jeżeli już w momencie zawarcia umowy było jasne, że PLTA zostanie rozwiązana przed upływem pierwszych pięciu lat, nie należy zakładać istnienia ważnych powodów. Jeżeli nie istnieją ważne powody, należy od samego początku uznać PLTA za bezskuteczną z punktu widzenia prawa podatkowego ⁽¹⁹⁾.
- (50) Zdaniem Niemiec, zgodnie z wytycznymi niemieckich organów podatkowych, wcześniejsze rozwiązanie umowy uzasadniałyby wyłącznie takie transakcje, które są porównywalne ze sprzedażą lub wszelkimi innymi podstawowymi środkami restrukturyzacyjnymi prowadzącymi do zmiany własności lub kontroli. W początkowym minimalnym okresie pięciu lat nie wystąpiły porównywalne zdarzenia inicjujące, które uzasadniałyby rozwiązanie PLTA. Jedyne zmiany w strukturze przedsiębiorstwa, które miały miejsce w okresie od 1999 r. do dnia dzisiejszego, wiązały się jedynie z wewnętrznymi środkami reorganizacji i zdecydowanie nie kwalifikowały się jako ważne powody.

⁽¹⁶⁾ Umowę podpisało dwóch członków zarządu DB ML (*Vorstand*) i dwóch członków zarządu DB Schenker Rail Deutschland AG.

⁽¹⁷⁾ W dniu 18 grudnia 2012 r. PLTA opublikowano w rejestrze handlowym DB Cargo – co jest wymogiem ważności umowy.

⁽¹⁸⁾ Ta PLTA została zawarta w 2003 r.

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

- (51) PLTA stanowi ponadto, że po początkowym pięcioletnim okresie jej obowiązywania jest ona automatycznie przedłużana na koniec każdego roku obrotowego o jeden dodatkowy rok, chyba że jedna ze stron podejmie decyzję o jej zakończeniu. W celu rozwiązania PLTA dana strona musi zachować trzymiesięczny okres wypowiedzenia, tj. aby wypowiedzenie stało się skuteczne w następnym roku obrotowym DB Cargo, strona musi powiadomić o wypowiedzeniu PLTA co najmniej trzy miesiące przed końcem bieżącego roku obrotowego DB Cargo.
- (52) W momencie przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania PLTA nadal obowiązywała i nie przewidywano jej rozwiązania. W toku formalnego postępowania wyjaśniającego Niemcy poinformowały jednak Komisję, że PLTA zawarta między DB AG a DB Cargo została rozwiązana ze skutkiem od końca 2024 r.
- (53) Od czasu wejścia w życie obecnej PLTA żadne zyski nie zostały przeniesione z DB Cargo do DB AG (ani przed 2016 r. do DB ML). Na podstawie PLTA zawartej w 2012 r. straty spółki DB Cargo zostały pokryte przez jej jednostkę dominującą (DB ML, a następnie DB AG). Ponieważ wszystkie wygenerowane straty zostały przeniesione, DB Cargo została zabezpieczona przed wpływem poniesionych strat na jej bilans, a tym samym przed negatywnymi skutkami finansowymi skumulowanych strat. W tabeli 4 przedstawiono zmiany w kapitale subskrybowanym i łącznym kapitale własnym DB Cargo oraz wygenerowane roczne straty tej spółki, zgodnie z rocznym sprawozdaniem finansowym DB Cargo ⁽²⁰⁾, do dnia 31 grudnia 2023 r.

Tabela 4

Kapitał własny i roczne straty (EBT) DB Cargo pokryte przez jednostkę dominującą na podstawie PLTA z 2012 r. do dnia 31 grudnia 2023 r.

(w mln EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kapitał subskrybowany	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Łączny kapitał własny	540	540	540	540	540	561 ⁽¹⁾	666 ⁽²⁾	666	666	666	666	666
Roczne straty	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

⁽¹⁾ Ten rokroczny wzrost o 21 mln EUR odpowiada zwiększeniu rezerwy kapitałowej ze względu na przeniesienie wszystkich udziałów w DB Cargo Logistics GmbH, będących wcześniej w posiadaniu Schenker AG, na rzecz DB Cargo AG.

⁽²⁾ Kapitał subskrybowany podwyższono o 6 000 EUR w związku z wniesieniem (Einlage) sześciu udziałów kapitałowych (Beteiligungen). Wartość sześciu wniesionych udziałów przekraczająca kwotę podwyższenia kapitału subskrybowanego została przeniesiona do rezerwy kapitałowej o wartości 105 mln EUR.

Źródło: Sprawozdanie finansowe DB Cargo za lata 2012–2023.

- (54) DB Cargo zarządza przedsiębiorstwem, opierając się na średnioterminowych planach strategicznych DB Cargo („plany średnioterminowe”). Co roku plany te są finalizowane w październiku i przedstawiane w okolicach listopada/grudnia do zatwierdzenia radzie nadzorczej DB Cargo. Plany średnioterminowe DB Cargo są co roku koordynowane z DB AG i włączane do planowania średnioterminowego obejmującego całą grupę. Ponadto środki i koncepcje określone w planach średnioterminowych są również uwzględnione w procesie decyzyjnym DB AG (chyba że strategie zostały już skoordynowane oddzielnie z DB AG).

⁽²⁰⁾ Przygotowanym zgodnie z przepisami niemieckiego kodeksu handlowego (Handelsgesetzbuch – HGB) oraz Aktiengesetz.

- (55) Według Niemiec przygotowanie rocznych planów średnioterminowych DB Cargo jest przedmiotem szeroko zakrojonego, trwającego kilka miesięcy procesu, w który zaangażowane są działy ds. strategii i kontroli DB Cargo i DB AG. Planowanie wolumenu i cen opiera się na analizach przeprowadzanych przez instytucje zajmujące się opracowywaniem statystyk publicznych i prognoz gospodarczych (np. Oxford Economics, Eurostat, krajowe urzędy statystyczne) dotyczących rozwoju rynku gospodarczego i konkurencji. Dane statystyczne zestawia się z danymi wewnętrznymi, a dane opracowane przez instytucje zajmujące się opracowywaniem statystyk publicznych i prognoz gospodarczych są kompilowane przez działy strategii DB Cargo i DB AG w celu opracowania prognoz dotyczących rynku transportu towarowego. Założenia dotyczące kształtowania się kosztów podmiotów krajowych są regulowane centralnie dla wszystkich jednostek biznesowych DB AG i opierają się na wyżej wymienionych niezależnych źródłach danych. Kluczowe kategorie kosztów obejmują np. wynagrodzenia, paliwo/energię i opłaty za dostęp do torów. Ponadto uwzględnia się skutki realizacji bieżących programów strategicznych i programów na rzecz efektywności. Co więcej, za szczegółowe planowanie inwestycji i projektów odpowiada dział zarządzania aktywami DB Cargo, aby umożliwić realizację planów ilościowych na poziomie operacyjnym.
- (56) Plany średnioterminowe mieszczą się w pięcioletnim horyzoncie planowania – na przykład plan średnioterminowy przedstawiony radzie nadzorczej DB Cargo w dniu 9 grudnia 2016 r. dotyczył okresu planowania 2017–2021. Plany średnioterminowe liczą od około 40 do 159 stron (plan średnioterminowy z 2015 r., który zawiera dość obszerną sekcję dotyczącą projektu „Zukunft Bahn”). W planach średnioterminowych określa się (m.in.) wyniki i prognozy finansowe dla każdego roku na kolejne pięć lat. W przypadku grupy DB Cargo oraz spółki DB Cargo plany te zawierają dane dotyczące rachunku zysków i strat oraz dane bilansowe. W przypadku innych jednostek zależnych uwzględnia się wybrane wskaźniki. Głównymi stosowanymi wskaźnikami rentowności są marża zysku przed odsetkami i opodatkowaniem (EBIT) oraz zwrot z zaangażowanego kapitału (ROCE), w odniesieniu do których określono również poziomy docelowe⁽²¹⁾. We wszystkich planach średnioterminowych opracowanych w okresie objętym postępowaniem prognozowano co najmniej zyski przed opodatkowaniem na koniec okresu planowania. W tabeli 5 przedstawiono dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek⁽²²⁾, marżę EBIT i wskaźnik ROCE w odniesieniu do wszystkich planów średnioterminowych⁽²³⁾ opracowanych w latach 2011–2021. Dane liczbowe przedstawione w tabeli 5 dotyczą DB Cargo AG.

Tabela 5

Plany średnioterminowe z lat 2011–2021

(EBT w mln EUR)

		1. rok objęty planem	2. rok objęty planem	3. rok objęty planem	4. rok objęty planem	5. rok objęty planem
2011	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek ⁽¹⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT ⁽²⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ⁽³⁾	-	-	-	-	-
	Docelowa wartość ROCE	-	-	-	-	-

⁽²¹⁾ ROCE stosuje się jako wskaźnik z poziomem docelowym od czasu planu średnioterminowego z 2015 r. Przed tym rokiem jedynie marża EBIT była, jak się wydaje, wykorzystywana jako docelowy wskaźnik wyników.

⁽²²⁾ Wykorzystany w niniejszej decyzji jako wskaźnik zastępczy dla zysku przed opodatkowaniem (EBT), jeżeli EBT nie jest wyraźnie uwzględniony w odpowiednim planie średnioterminowym.

⁽²³⁾ Podczas gdy podstawą do obliczenia zysków i strat, które mają zostać przeniesione na podstawie PLTA, jest zysk DB Cargo AG (w tym krajowych jednostek zależnych) po opodatkowaniu (*Ergebnis nach Steuern*) obliczony zgodnie z zasadami rachunkowości HGB, plany średnioterminowe są zgodne z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej (MSSF). Do czasu opracowania planu średnioterminowego z 2018 r. prognozy obejmują jedynie dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek jako ostateczny wynik prognozy zysków i strat.

		(EBT w mln EUR)				
		1. rok objęty planem	2. rok objęty planem	3. rok objęty planem	4. rok objęty planem	5. rok objęty planem
2012	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE	-	-	-	-	-
	Docelowa wartość ROCE	-	-	-	-	-
2013	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE	-	-	-	-	-
	Docelowa wartość ROCE	-	-	-	-	-
2014	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT					
	ROCE	-	-	-	-	-
	Docelowa wartość ROCE	-	-	-	-	-
2015	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	-	-	-	-	[...]
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	-	-	-	-	13,0 %
2016	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		(EBT w mln EUR)				
		1. rok objęty planem	2. rok objęty planem	3. rok objęty planem	4. rok objęty planem	5. rok objęty planem
2017	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ⁽¹⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	-	-	-	-	-
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019	Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	-	-	-	-	-
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020	EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ⁽¹⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021	EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa marża EBIT	-	-	-	-	-
	ROCE ⁽¹⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Docelowa wartość ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Plan odnosi się do dochodu z działalności operacyjnej II (*Betriebsergebnis II*), który według Komisji jest tożsamy z dochodem z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek.

⁽²⁾ Wyrażona jako % przychodów.

⁽³⁾ Chociaż wskaźnik ROCE nie był wykorzystywany jako wskaźnik wydajności przed 2015 r., plany średnioterminowe obejmują zaangażowany kapitał.

⁽⁴⁾ Dochód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek (*operatives Ergebnis nach Zinsen*).

⁽⁵⁾ Prognozy ROCE dostępne tylko dla grupy DB Cargo.

Źródło: Plany średnioterminowe DB Cargo przedstawione przez Niemcy.

- (57) Plany średnioterminowe zawierają nie tylko planowanie finansowe, ale także obszernie analizy bieżących i przewidywanych zmian rynkowych, w tym ich wpływu na wyniki, a od 2016 r. także opis i ocenę strategii i środków wdrożonych w celu poprawy wyników DB Cargo, w tym opis i ocenę środków, które zostaną wdrożone w ramach DB Cargo w kontekście inicjatyw restrukturyzacyjnych obejmujących całą grupę DB, takich jak „Zukunft Bahn” lub „Starke Schiene” (silna kolej, wraz z „Starke Cargo” – silnym transportem towarowym – będącym inicjatywą uzupełniającą dotyczącą DB Cargo). Ponadto w planach uwzględniono również porównania poprzednich planów średnioterminowych z wyjaśnieniami dotyczącymi odchyleń od poprzedniego planowania.
- (58) Ponadto, począwszy od planu średnioterminowego z 2015 r., plany obejmują również prognozę ryzyka i możliwości, które mogą mieć wpływ na EBIT i których prawdopodobieństwo wystąpienia przekracza 40 %, ale które nie zostały uwzględnione w scenariuszu bazowym planowania. W planach na lata 2017, 2019 i 2020 zidentyfikowano jedynie dodatkowe rodzaje ryzyka w tej kategorii. Nie określono dodatkowych możliwości. Te dodatkowe rodzaje ryzyka mogą być znaczące, co wyraźnie wynika z planu na 2020 r. na lata 2021–2025, jak przedstawiono na wykresie 3: Plan średnioterminowy dotyczący ryzyka i możliwości na lata 2021–2025 ⁽²⁴⁾.

Wykres 3

Plan średnioterminowy dotyczący ryzyka i możliwości na lata 2021–2025

EBIT	[Chancen/Risiken ggü. PLR 2020 in Mio. €]	BRUTTO	Netto				
		£ 21-25	2021	2022	2023	2024	2025
PLR 2020		[...]					
Saldo sehr wahrscheinliche Chancen & Risiken (EW > 70%)							
Corona "Worse Case"-Szenario							
Konjunkturaliken i.W. aus Folgen des Brexit							
Σ wahrscheinliche Risiken (40% < EW ≤ 70%)							
Σ wahrscheinliche Chancen (40% < EW ≤ 70%)							
Saldo wahrscheinlicher Chancen & Risiken (40% < EW ≤ 70%)							
Saldo Chancen & Risiken (EW > 40%)							
PLR 2020 inkl. C/R-Saldo (EW > 40%)							

(berücksichtigt sind nur konzernexterne Chancen und Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 40%, ohne Regulierungssachverhalte)

Źródło: Plan średnioterminowy z 2020 przedłożony przez Niemcy ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ W tym przypadku głównym ryzykiem, nieuwzględnionym w scenariuszu bazowym, był ograniczony wzrost rynku.

⁽²⁵⁾ Tłumaczenie oryginału w języku niemieckim:

Wiersz pierwszy: brutto–netto

Wiersz drugi: możliwości/ryzyko w odniesieniu do PLR na 2020 r. wyrażone w mln EUR

Wiersz czwarty: zrównoważenie bardzo prawdopodobnych możliwości i ryzyka (spodziewane wystąpienie > 70 %)

Wiersz piąty: najbardziej pesymistyczny scenariusz związany z koronawirusem

Wiersz szósty: ryzyko związane z cyklem koniunkturalnym w szerszym znaczeniu w związku z brexitem

Wiersz siódmy: prawdopodobne ryzyko (40 % < spodziewane wystąpienie ≤ 70 %)

Wiersz ósmy: prawdopodobne możliwości (40 % < spodziewane wystąpienie ≤ 70 %)

Wiersz dziewiąty: zrównoważenie prawdopodobnych możliwości i ryzyka (40 % < spodziewane wystąpienie ≤ 70 %)

Wiersz dziesiąty: zrównoważenie szans i ryzyka (spodziewane wystąpienie > 40 %)

Wiersz jedenasty: PLR na 2020 r. z uwzględnieniem bilansu szans/ryzyk (oczekiwanie > 40 %)

Nawiasy: (podano w nich wyłącznie zewnętrzne szanse i ryzyka grupy o wartości spodziewanego wystąpienia wynoszącej > 40 %, z wyłączeniem przypadków regulacji).

- (59) Oprócz planów średnioterminowych sporadycznie opracowywane są również dokumenty dotyczące strategii biznesowych, na przykład na potrzeby nadzwyczajnych posiedzeń rady nadzorczej DB Cargo, takich jak posiedzenie ze stycznia 2017 r. dotyczące projektu Zukunft Bahn i omawianych na nim strategii DB Cargo ⁽²⁶⁾. Na potrzeby opracowania specjalistycznych analiz ad hoc i sprawozdań rynkowych dotyczących rynku transportu towarowego korzysta się z usług wyspecjalizowanych dostawców zewnętrznych, takich jak SCI Verkehr. Szczegółowe sprawozdania dotyczące ruchu są przygotowywane przez działy wewnętrzne.
- (60) Według Niemiec w okresie od 2012 r. do około 2019 r. głównym źródłem strat ponoszonych przez DB Cargo był segment ładunków jednowagonowych (SWL). Począwszy od 2019/2020 r. nie jest już możliwe wyraźne oddzielenie tych skutków, w przeciwieństwie do tego, co miało miejsce w poprzednim okresie. Jak wynika z tabeli 6, żaden z segmentów (SWL, segment pociągów odcinkowych bezpośrednich (BT), segment transportu kombinowanego (CT)) nie był w stanie osiągnąć rentowności w okresie dotkniętym pandemią COVID-19. Straty odnotowane w segmencie SWL, które w latach 2020–2022 osiągnęły poziom około 30 % obrotu DB Cargo, stanowiły ponad połowę całkowitych strat w tym samym okresie.

Tabela 6

Segmentacja EBIT 2012–2022

(w mln EUR)

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

Źródło: Uwagi Niemiec z dnia 9 listopada 2023 r.

- (61) W 2019 r. DB AG zleciła firmom Oliver Wyman, SCI Verkehr i CK Rail&Logistics przeprowadzenie badania dotyczącego sektora SWL (Studie „Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs” – Strategiczny przegląd ładunków jednowagonowych; „badanie SWL”). Badanie SWL z października 2019 r. zostało nieznacznie zmienione w styczniu 2020 r. bez wpływu na zakończenie badania. Obejmowało ono opis i ocenę rynku SWL jako całości w Niemczech i w Europie, opis i ocenę segmentu SWL w ramach DB Cargo, a także możliwe kierunki rozwoju segmentu SWL w ramach DB Cargo.
- (62) Alternatywne sposoby postępowania określone w badaniu SWL były następujące:
- (1) dalszy rozwój segmentu dzięki dodatkowej pomocy i wsparciu ze strony państwa: Segment SWL byłby dalej rozwijany dzięki ukierunkowanej optymalizacji modelu biznesowego oraz programowi wzrostu i innowacji. Zwiększona zostałaby wydajność transportu i zasięg obszaru. Działalność operacyjną w ramach SWL należałoby wspierać w ramach ukierunkowanej pomocy. Promowane byłyby inwestycje w modernizację, a tym samym w długoterminowy wzrost wydajności;
 - (2) dalszy rozwój bez dodatkowego wsparcia ze strony państwa: segment SWL byłby rozwijany w taki sposób, aby wspierać przesunięcie ruchu towarowego z drogowego na kolejowy. Przeprowadzona zostałaby podobna optymalizacja modelu biznesowego (jak w przypadku dalszego rozwoju z opcją pomocy i wsparcia ze strony państwa), a także zostałby wdrożony program na rzecz wzrostu i innowacji. Ze względu na ograniczone zdolności inwestycyjne wynikające z braku wsparcia ze strony rządu inwestycje w innowacje i wzrost gospodarczy zostałyby jednak uwzględnione w sposób wybiórczy i odroczone;

⁽²⁶⁾ W latach 2009–2015, w kontekście „procesu zarządzania strategicznego” w ramach grupy DB, poszczególne segmenty branżowe przedstawiały swoje strategie kierownictwu grupy. Ten regularny proces został przerwany w 2016 r.

- (3) skupienie się na głównych klientach: W tym scenariuszu segment SWL zostałby zmniejszony, aby skoncentrować się na rdzeniu gospodarczym. Celem podejścia dotyczącego skupienia się na głównych klientach byłoby dostosowanie oferty dla „głównych klientów” ⁽²⁷⁾ do dużego i stabilnego ruchu. Stacje transportu towarowego, które nie mogłyby być eksploatowane w sposób racjonalny pod względem kosztów (*eigenwirtschaftlich*), zostałyby poddane przeglądowi wraz z klientami w celu osiągnięcia cen pokrywających koszty. Gdyby nie udało się wypracować z klientami rozwiązania pokrywającego koszty, usługa na rzecz stacji transportu towarowego zostałaby wstrzymana. Jedynie stacje transportu towarowego obsługujące w dzień roboczy co najmniej jeden wagon byłyby regularnie obsługiwane bez dodatkowych opłat;
- (4) zamknięcie segmentu: scenariusz ten dotyczy uporządkowanego wycofania się z segmentu SWL.
- (63) W badaniu SWL uwzględniono następujące wkłady segmentu SWL w zarobki DB Cargo w latach 2023 i 2030 w ramach czterech rozważanych scenariuszy:

Tabela 7

Wkład każdego scenariusza w zarobki DB Cargo w latach 2023 i 2030

(w mln EUR)

	Rozwój przy wsparciu ze strony państwa	Rozwój bez wsparcia ze strony państwa	Cel ogólny	Wycofanie się
Rok 2023	[...]	[...]	[...]	[...]
Rok 2030	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Badanie SWL przedstawione przez Niemcy.

- (64) Te cztery scenariusze oceniono na podstawie sześciu kryteriów:
- (1) korzyści dla gospodarki narodowej (*Volkswirtschaftlicher Nutzen*): ocena wpływu na Niemcy jako lokalizacji przemysłowej;
 - (2) korzyści ekologiczne (*ökologischer Nutzen*): ocena wpływu na zrównoważony charakter transportu towarowego w Niemczech;
 - (3) określenie strategicznej pozycji DB Cargo (*Strategische Positionierung DB Cargo*): ocena wpływu na model biznesowy DB Cargo;
 - (4) finanse DB Cargo (*Finanzen DB Cargo*): ocena wpływu na finanse DB Cargo przy użyciu kluczowych wskaźników skuteczności działania. Nacisk kładzie się na wpływ segmentu SWL na zyski DB Cargo i zakres, w jakim można wypełnić lukę w zyskach;
 - (5) personel DB Cargo (*Personal DB Cargo*): ocena wpływu na sytuację zatrudnienia. W kryterium tym uwzględnia się „szczególną odpowiedzialność”, jaka spoczywa na przedsiębiorstwie państwowym w odniesieniu do ponad 17 000 pracowników w Niemczech w 2018 r.;
 - (6) krajowy i europejski system kolei (*Nationales & Europäisches Bahnsystem*): wskaźnikiem oceny wpływu na europejski system kolei jest udział transportu transgranicznego w segmencie SWL. Ponadto ocenia się, w jaki sposób można elastycznie rozszerzyć powstałą sieć w Niemczech i Europie, aby reagować na zmieniającą się dynamikę rynku.
- (65) Kierując się tymi kryteriami, w badaniu SWL scenariusz dalszego rozwoju segmentu SWL z dodatkowymi ulgami i wsparciem państwa został uznany za najbardziej korzystny, podczas gdy skupienie się na głównych klientach miało największy pozytywny wpływ na finanse DB Cargo. Na wykresie 4 przedstawiono matrycę wniosków sformułowanych w badaniu SWL.

⁽²⁷⁾ „Klientów głównych” należało określić na podstawie czynników ilościowych i jakościowych: czynniki ilościowe: przychody z frachtu, liczba wagonów, tonokilometry taryfowe; czynniki jakościowe: stabilność i przewidywalność ruchu, zależność klientów od transportu SWL, gotowość do uiszczenia zapłaty, długoterminowy potencjał biznesowy klienta.

Wykres 4

Ocena końcowa scenariuszy SWL

10. Zusammenfassende Bewertung

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

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

Źródło: Badanie SWL przedstawione przez Niemcy ⁽²⁸⁾.

⁽²⁸⁾ Tłumaczenie oryginału w języku niemieckim:

Kryteria oceny						
Podejście	Korzyści dla gospodarki krajowej	Korzyści ekologiczne	Pozycja strategiczna DB Cargo	Finanse DB Cargo	Personel DB Cargo	Krajowy i europejski system kolejowy
Dalszy rozwój segmentu dzięki dodatkowej pomocy i wsparciu ze strony państwa						
Dalszy rozwój bez dodatkowego wsparcia ze strony państwa						
Skupienie się na głównych klientach						
Zamknięcie segmentu						

++ = ocena bardzo pozytywna, + = ocena pozytywna, 0 = ocena neutralna
 - = ocena negatywna, -- = ocena bardzo negatywna.

- (66) W 2020 r. spółka DB Cargo powołała nowy zespół zarządzający oraz opracowała nową strategię biznesową („Silne Cargo” – „Starke Cargo”). Wnioski z badania SWL nie zostały bezpośrednio wdrożone do ogólnej strategii biznesowej DB Cargo, ale stanowiły ważną podstawę do stworzenia strategii „Starke Cargo”. Nowa strategia biznesowa opierała się zasadniczo na strategii wzrostu, a w odniesieniu do segmentu SWL przewidywała strategię, która była zbieżna z wariantem „Dalszy rozwój segmentu dzięki dodatkowej pomocy i wsparciu ze strony państwa” przewidzianym w badaniu SWL. Wynikało to z dwóch powodów: (i) oczekiwano wsparcia ze strony państwa ze względu na polityczną wolę dalszego zwiększania przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na kolejowy, (ii) ryzyko negatywnych skutków dla sieci w scenariuszu redukcji uznano za wysokie. Zgodnie z planem średnioterminowym z 2020 r. segment SWL nadal przynosiłby straty operacyjne (pod względem EBIT) w perspektywie długoterminowej (zob. wykres 5).

Wykres 5

Wskaźniki planu średnioterminowego DB Cargo z 2020 r. według segmentów branżowych

Dabei bleibt DB Cargo bei einer Wachstumsstrategie: KV/GV verdoppeln ihren Umsatz post-Corona bis 2030, +40% Umsatz im EV, dadurch Break-Even in 2024



Umsatz, EBIT und Capital Employed in Mio. €

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Wachstum 20-30
KV/GV (inkl. Sonst.)	Umsatz GF													
	thm GF													
	EBIT GF													
	EBIT-Marge GF													
	Capital Employed GF													
EV	ROCE GF													
	Umsatz GF													
	thm GF													
	EBIT GF													
	EBIT-Marge GF													
DB Cargo	Capital Employed GF													
	ROCE GF													
	Umsatz GF													
	thm GF													
	EBIT GF													
	EBIT-Marge GF													
	Capital Employed GF													
	ROCE GF													

DB Cargo | AR-Vorlage Planung 2021 - 2025

20

Źródło: Plan średnioterminowy z 2020 r. przedłożony przez Niemcy ⁽²⁹⁾.

- (67) W momencie wdrażania strategii „Starke Cargo” już od 1 lipca 2018 r. do 30 czerwca 2023 r. obowiązywało wsparcie państwa *Trassenkostenentlastung* (obniżenie opłat za dostęp do torów) o wartości 350 mln EUR rocznie, którym to wsparciem objęto cały sektor (później wsparcie to zostało przedłużone na okres po 2023 r.) ⁽³⁰⁾. Ponadto, począwszy od planu średnioterminowego z 2020 r., spółka DB Cargo dodatkowo przewidywała wsparcie państwowe „Anlagenpreisförderung” (wsparcie na składy pociągów) o łącznej wartości 200 mln EUR w latach 2021–2025 (faktycznie wprowadzone w 2020 r. przez Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu) ⁽³¹⁾.

⁽²⁹⁾ Tłumaczenie oryginału w języku niemieckim [tylko wyróżniona część]:
SWL EBIT GF.

⁽³⁰⁾ Zatwierdzone decyzją Komisji C(2018) 8744 final z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie SA.51956 – Program pomocy na rzecz promowania kolejowego transportu towarowego (Dz.U. C 14 z 11.1.2019, s. 1), zmieniony i przedłużony decyzją Komisji C(2023) 9130 final z dnia 19 grudnia 2023 r. w sprawie SA.109540 (2023/N) – Przedłużenie i zmiana programu pomocy na rzecz promowania kolejowego transportu towarowego poprzez częściowe finansowanie opłat za dostęp do infrastruktury (Dz.U. C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj>).

⁽³¹⁾ Zatwierdzone decyzją Komisji C(2020) 7533 final z dnia 4 listopada 2020 r. w sprawie SA.58046 (2020/N) – Wsparcie dla kolejowego transportu towarowego (jednowagonowego) (Dz.U. C 421 z 4.12.2020, s. 1).

- (68) Podobnie jak w przypadku planu średnioterminowego z 2020 r. plany średnioterminowe z lat 2021 i 2022 obejmują również pomoc państwa na rzecz segmentu SWL w ramach DB Cargo, jak pokazano na wykresie 6: Plan średnioterminowy z 2020 r. – wsparcie państwa dotyczące segmentu SWL.

- (69) Plany na lata 2021 i 2022 obejmują jednak nie tylko wsparcie na składy pociągów (*Anlagenpreisförderung* – APS), ale również dodatkowe wsparcie dla segmentu SWL. W tym względzie w planie średnioterminowym z 2022 r. wspomniano o potrzebie dodatkowych 198 mln EUR oprócz 102 mln EUR uwzględnionych w budżecie federalnym.

Wykres 6

Plan średnioterminowy z 2020 r. – wsparcie państwa dotyczące segmentu SWL

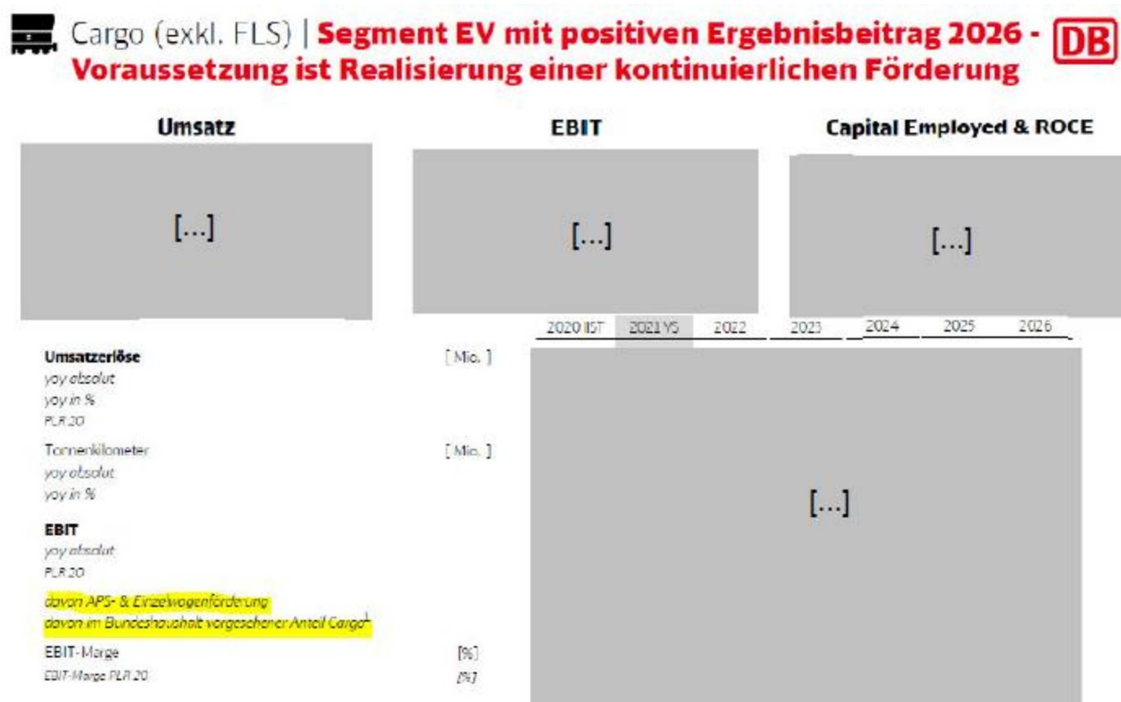
[illegible]

Źródło: Plan średnioterminowy DB Cargo z 2020 r. przedstawiony przez Niemcy ⁽³²⁾.

⁽³²⁾ Tłumaczenie oryginału w języku niemieckim [tylko wyróżniona część]:
Dotacje na segment SWL.

Wykres 7

Plan średnioterminowy z 2021 r. – wsparcie państwa dotyczące segmentu SWL



Źródło: Plan średnioterminowy DB Cargo z 2021 r. przedstawiony przez Niemcy ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Tłumaczenie oryginału w języku niemieckim [tylko wyróżniona część]:
W tym wsparcie na składy pociągów i dotacje na SWL
Z czego część DB Cargo przewidziana w budżecie federalnym.

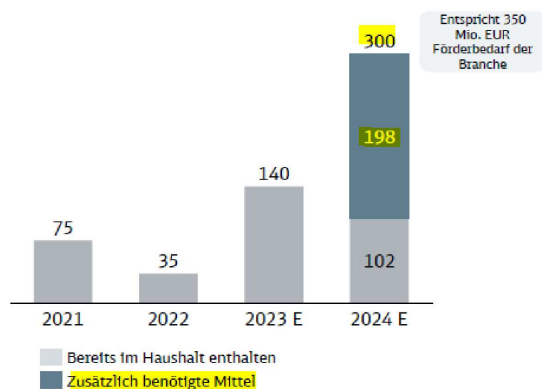
Wykres 8

Plan średnioterminowy z 2022 r. – wsparcie państwa dotyczące segmentu SWL

DB Cargo wirbt weiterhin für eine EV-Förderung in Höhe von 350 Mio. EUR p.a. für die Branche – Förderrichtlinie in Branchenabstimmung



EBIT-Effekt aus EV-Förderung
in Mio. EUR



(1) Anlagenpreisförderung + Einzelwagen-Förderung

- Da flächendeckende Einzelwagen-Systeme nicht eigenwirtschaftlich durch EVUs betrieben werden können, **unterstützen immer mehr Länder den Einzelwagenverkehr** mit substantiellen Förderungen
- Aktuell sind Förderrichtlinien mit vergleichbarem Netzwerk vorhanden in Österreich, Frankreich, Ungarn und Slowenien
- Belgien folgt vsl. in 2023, ggf. auch Schweiz
- Auf Deutschland skaliert, entsprechen die **Fördervolumina 200-400 Mio. EUR**
- Der Bund hat für **2023 eine deutlich gestiegene EV-Förderung** im Haushalt hinterlegt in Höhe von 165 Mio. EUR¹ – **Höhe aber nicht ausreichend für Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung** des Einzelwagenverkehrs in heutiger Dimension
- Die Ausarbeitung einer Förderrichtlinie ist **gestartet** – eine **Übergabe an die EU wird in Q2 erwartet**

Źródło: Plan średnioterminowy DB Cargo z 2022 r. przedstawiony przez Niemcy ⁽³⁴⁾.

2.3.2. Ustalanie cen usług wewnątrzgrupowych („środek 2”)

- (70) DB AG świadczy różne usługi i pełni różne funkcje pomocnicze na rzecz spółek grupy DB, w tym DB Cargo, na podstawie umów wewnątrzgrupowych.
- (71) Komisja zidentyfikowała następujące usługi wewnątrzgrupowe świadczone na rzecz DB Cargo: (i) analityka (analiza dużych zbiorów danych, prognozy, modele ruchu), (ii) księgowość, (iii) nieruchomości, (iv) usługi informatyczne, (v) obsługa kadrowa, (vi) szkolenia (motyw 26 decyzji o wszczęciu postępowania).
- (72) Kosztami usług wewnątrzgrupowych obciąża się spółkę DB Cargo na podstawie umów wewnątrzgrupowych. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała jednak, że usługi wewnątrzgrupowe świadczone na rzecz DB Cargo mogą nie ograniczać się do usług wewnątrzgrupowych określonych w motywie 71: zgodnie z informacjami opublikowanymi przez DB AG (zob. np. sprawozdanie zintegrowane DB AG z 2016 r. ⁽³⁵⁾) koszty niektórych z tych usług, takich jak usługi marketingowe, kadrowe, komunikacyjne i prawne, nie zostały przeniesione na DB Cargo, lecz były ponoszone przez DB AG (motywy 27 i 28 decyzji o wszczęciu postępowania).

⁽³⁴⁾ Tłumaczenie oryginału w języku niemieckim [tylko wyróżniona część]:

Dodatkowe niezbędne środki finansowe

1) Wsparcie na składy pociągów i dotacje na SWL.

⁽³⁵⁾ Sprawozdanie zintegrowane DB AG z 2016 r., s. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (wyświetlono dnia 3 grudnia 2021 r.): „Koszty funkcji Grupy nie są przenoszone na jednostki biznesowe (brak »obciążeń Grupy«). Aby zapobiec zakłóceniom lub arbitralnym żądaniom zapłaty, koszty świadczonych usług ponosi sama spółka holdingowa i nie są na nią przenoszone. Oznacza to, że przedsiębiorstwa należące do Grupy nie płacą żadnych opłat grupy za te usługi”.

2.3.3. Korzystne warunki finansowania pożyczek oferowanych przez DB Treasury („środek 3”)

- (73) DB Cargo uzyskuje pożyczki krótko- i długoterminowe od DB Treasury. DB Treasury jest jednostką DB AG odpowiedzialną za zarządzanie środkami pieniężnymi i finansowanie grupy.
- (74) Pożyczki wewnątrzgrupowe na rzecz jednostek zależnych należących w 100 % do DB AG, takich jak DB Cargo, nie są zabezpieczone, ponieważ DB AG, jako jedyny akcjonariusz DB Cargo, działa zarówno jako dostawca kapitału, jak i pożyczkodawca. W związku z tym DB Cargo jest w stanie zawierać umowy kredytowe bez wykorzystywania swoich aktywów jako zabezpieczenia.
- (75) Niemcy potwierdziły również istnienie pożyczek krótkoterminowych oraz fakt, że od 2013 r. spółka DB Cargo otrzymała od DB Treasury następujące niespłacone pożyczki długoterminowe:

Tabela 8

Niespłacone pożyczki długoterminowe (stan na dzień 24 czerwca 2020 r.)

	Wielkość nominalna (EUR)	Wartość rezydualna na 20.3.2020 r. (EUR)	Złożenie podpisu Data	Data zaciągnię- cia	Data spłaty	Stopa procentowa
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Decyzja o wszczęciu postępowania.

2.3.4. Częściowe pokrywanie przez BEV wynagrodzeń urzędników służby cywilnej zatrudnionych przez DB Cargo („środek 4”)

- (76) Środek 4 dotyczy częściowego pokrywania przez państwo wynagrodzeń urzędników kolejowych (tj. urzędników państwowych, którzy wcześniej pracowali dla krajowego przedsiębiorstwa kolejowego Deutsche Bundesbahn, zanim zostało ono przekształcone w spółkę handlową i stało się DB AG), które są wypłacane pracownikom DB Cargo przez BEV.

- (77) W ramach procesu liberalizacji niemieckiego sektora kolejowego ⁽³⁶⁾, który to proces obejmował przekształcenie od 1994 r. niemieckich kolei państwowych w *Aktiengesellschaften* (zob. motywy 11 i 15), Niemcy utworzyły i finansowały z zasobów własnych Federalny Fundusz Kolejowy (*Bundeseisenbahnvermögen*, „BEV”). Jednym z celów Funduszu było przejęcie urzędników kolejowych zatrudnionych wcześniej w Deutsche Bundesbahn i wsparcie ich przydziału do pracowników DB AG (a w szczególności do jednostek zależnych grupy DB, takich jak DB Cargo) w zakresie, w jakim nie zostali oni przydzieleni gdzie indziej. BEV jest formalnym pracodawcą urzędników kolejowych, odpowiada również za obsługę emerytur emerytowanych urzędników i zarządza funduszem ubezpieczeń zdrowotnych urzędników kolejowych. Biorąc pod uwagę, że zgodnie z prawem urzędników państwowych nie można przydzielić do pracy w prywatnym przedsiębiorstwie bez konkretnej podstawy prawnej – przydzielenie urzędników kolejowych przez BEV było możliwe dzięki wprowadzeniu do Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (ustawy zasadniczej Republiki Federalnej Niemiec) art. 143 lit. a) pkt 1, który stworzył podstawę prawną dla takiego systemu przydziału. Ustalono również, że BEV przydziela urzędników kolejowych prywatnym przedsiębiorstwom, takim jak konkurenci DB AG, oraz niektórym agencjom państwowym. Przydziały te, o ograniczonej skali, odbywają się wyłącznie na podstawie § 29 Bundesbeamtengesetz (federalnej ustawy o urzędnikach służby cywilnej, „BBG”) ⁽³⁷⁾, zgodnie z którym wymagana jest zgoda odpowiedniego urzędnika.
- (78) Proces przekształcenia niemieckich kolei przeprowadzono na podstawie ustawy o utworzeniu Deutsche Bahn AG (Deutsche Bahn Gründungsgesetz („DBGrG”), która między innymi określa relacje między BEV i DB AG. Zasadę przydziału urzędników kolejowych z BEV do DB AG określa § 12 DBGrG. Zgodnie z § 12 ust. 3 i 3 DBGrG urzędnicy kolejowi zatrudnieni w DB AG zachowują status prawny urzędników służby cywilnej. § 12 DBGrG uzupełniają §§ 21 i 23 DBGrG, które nakładają na DB AG obowiązek zwrotu BEV kosztów przydzielonych pracownikom zgodnie z „als-ob-Kosten-Prinzip” („zasada założenia istnienia kosztów”). Jak stanowi § 21 ust. 1 DBGrG, spółka DB AG „dokonuje płatności na rzecz BEV za urzędników przydzielonych jej zgodnie z § 12 ust. 2 i 3 DBGrG w wysokości równej wydatkom, które ponosi lub jest zobowiązana ponieść za pracę porównywalnych pracowników, którzy mają zostać nowo zatrudnieni przez spółkę, w tym udział pracodawcy w ustawowym ubezpieczeniu społecznym i dodatkowych pracowniczych świadczeniach emerytalnych” ⁽³⁸⁾.
- (79) Szczegółowe zasady systemu zwrotu kosztów reguluje umowa zawarta między BEV a DB AG na podstawie § 21 ust. 8 DBGrG. Koszty podlegające zwrotowi oblicza się oddzielnie dla każdego urzędnika, sumuje i zwraca BEV co miesiąc. DB AG płaci również BEV proporcjonalne koszty administracyjne personelu. Jak stanowi § 13 DBGrG, BEV jest uprawniony do sprawdzania poprawności klasyfikacji urzędników kolejowych przypisanych do odpowiedniej grupy płacowej, która w znacznym stopniu określa koszty personelu podlegające zwrotowi. Ponadto niezależny biegły rewident sporządza i poświadcza roczne zestawienie zwrotu kosztów osobowych.
- (80) Podziału kosztów dokonuje się na rzecz DB AG jako grupy, a nie na rzecz jednej z jej jednostek zależnych. W związku z tym DB AG zwraca BEV koszty osobowe urzędników przydzielonych do DB AG. DB Cargo nie dokonuje płatności bezpośrednich z tytułu kosztów personelu na rzecz BEV.

⁽³⁶⁾ Począwszy od 1991 r. Unia opracowała przepisy mające na celu otwarcie kolei na konkurencję, aby pomóc jej w odzyskaniu udziału transportu drogowego i lotniczego. W następstwie kolejnych wniosków Komisji prawodawca Unii przyjął cztery zestawy przepisów, znane jako cztery pakiety kolejowe (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_pl). Jest to drugi pakiet kolejowy, składający się z różnych aktów prawnych przyjętych w 2004 r., który uważa się za kluczowy dla liberalizacji usług kolejowego transportu towarowego dzięki pełnemu otwarciu rynku kolejowych przewozów towarowych na konkurencję. W odniesieniu do sektora kolejowych przewozów towarowych za datę pełnej liberalizacji uznaje się dzień 1 stycznia 2007 r., ponieważ począwszy od tej daty, na mocy dyrektywy 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj>), licencjonowanym przewoźnikom kolejowych przewozów towarowych przyznano, na sprawiedliwych warunkach, dostęp do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów towarowych.

⁽³⁷⁾ Zgodnie z tym przepisem urzędnicy państwowi mogą, za swoją zgodą, tymczasowo wykonywać działalność odpowiadającą ich obowiązkom w organie publicznym lub w innych organach, jeżeli wymaga tego interes publiczny.

⁽³⁸⁾ Przepisy § 21 DBGrG pozostały niezmienione od 1994 r. w odniesieniu do zasady „als-ob-Kosten”. W związku z niewielkimi zmianami wprowadzonymi do § 21 DBGrG w maju 2021 r. DB AG została zobowiązana do utrzymania zwrotu kosztów personelu, nawet jeśli przydzielony pracownik kolejowy został zwolniony w wyniku wdrożenia środków racjonalizacyjnych.

- (81) W sytuacjach, w których BEV przydziela urzędników kolejowych przedsiębiorstwom prywatnym innym niż DB AG, BEV zawiera umowę z odpowiednim przedsiębiorstwem kolejowym dotyczącą zwrotu kosztów wynajmu personelu. Postanowienia takich umów odpowiadają przepisom § 21 DBGrG ustanawiającym zasadę „als-ob-Kosten”.
- (82) Działanie 4 dotyczy wyłącznie puli urzędników kolejowych istniejących w momencie przekształcenia Deutsche Bundesbahn w 1994 r.; od 1993 r. nie zatrudniono żadnego nowego urzędnika kolejowego. Środek 4 dotyczy zatem stale zmniejszającej się grupy urzędników, która szybko się kurczy, biorąc pod uwagę strukturę wiekową tej grupy (ponad 60 % pracowników tej grupy przejdzie na emeryturę przed 2032 r.). W 2023 r. środek ten dotyczył jedynie około 8 % całkowitej siły roboczej DB Cargo.

2.4. Podstawy wszczęcia postępowania

- (83) Zgodnie ze wstępną oceną Komisji przedstawioną w decyzji o wszczęciu postępowania cztery badane środki stanowiły pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (84) W odniesieniu do PLTA, biorąc pod uwagę okres jej obowiązywania i brak jakiegokolwiek pułapu co do pokrycia strat w ramach tej umowy oraz ciągle straty od momentu zawarcia PLTA, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy dalsze pokrywanie przez DB ML i DB AG wielokrotnych strat DB Cargo bez uprzedniej oceny, czy należy wypowiedzieć PLTA w celu zachowania pozostałej części kapitału, mogło wiązać się z nienależną i selektywną korzyścią dla DB Cargo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W związku z tymi wątpliwościami Komisja zwróciła się o dalsze wyjaśnienia dotyczące otoczenia prawnego i struktury korporacyjnej, a także ustaleń umownych w ramach grupy DB AG, na mocy których jednostka dominująca przez lata absorbowała straty DB Cargo. Ponadto Komisja zauważyła, że PLTA można przypisać państwu niemieckiemu głównie na podstawie faktu, że DB Cargo i jej jednostka dominująca DB AG są w całości własnością państwa niemieckiego, co wiąże się z możliwością powoływania członków rad nadzorczych tych podmiotów, a także na podstawie ustawowego wymogu formalnego zatwierdzenia umowy o przeniesieniu zysków i strat przez akcjonariusza. Komisja przyznała, że spółki DB AG i DB Cargo są zarejestrowane jako *Aktiengesellschaften* na mocy prawa prywatnego, co oznacza, że walne zgromadzenia tych spółek nie mogą zasadniczo wydawać poleceń swoim zarządom. Komisja przyznała również, że rada nadzorcza DB AG nie składała się w większości z przedstawicieli rządu. W kontekście niniejszej sprawy, biorąc pod uwagę strategiczne znaczenie działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych dla polityki transportowej rządu federalnego, Komisja nie mogła jednak wykluczyć, że państwo, poprzez swoją obecność w radzie nadzorczej DB AG, mogło pośrednio wpływać na decyzje zarządu.
- (85) W odniesieniu do *cen usług wewnątrzgrupowych* Komisja zauważyła w szczególności, że zgodnie z informacjami opublikowanymi przez DB AG usługi wewnątrzgrupowe na rzecz DB Cargo były świadczone bezpłatnie lub poniżej cen rynkowych oraz że Niemcy nie przedstawiły żadnych analiz ani danych na poparcie twierdzenia, że usługi te były świadczone na warunkach rynkowych. Komisja stwierdziła, że wobec braku wystarczających dowodów na to, że usługi wewnątrzgrupowe świadczone na rzecz DB Cargo na podstawie umów zawartych z DB AG były zgodne z normalnymi warunkami rynkowymi, nie można wykluczyć, że usługi te były źródłem korzyści dla DB Cargo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Komisja zwróciła się do Niemiec o dostarczenie dalszych informacji i dowodów dotyczących usług wewnątrzgrupowych świadczonych na rzecz DB Cargo, w szczególności w odniesieniu do warunków umów o świadczenie usług na rzecz DB Cargo, ich podstawy kosztowej i innych informacji związanych z cenami rynkowymi. Ponadto Komisja nie mogła wykluczyć, że środek 2 można przypisać państwu niemieckiemu. W tym względzie Komisja wzięła pod uwagę fakt, że DB Cargo i jej jednostka dominująca DB AG są w całości własnością państwa niemieckiego, co wiąże się z możliwością samodzielnego podejmowania wszystkich decyzji na walnym zgromadzeniu DB AG, a także fakt, że decyzja DB AG o świadczeniu usług wewnątrzgrupowych na rzecz jej jednostek zależnych może mieć znaczący wpływ na budżet DB AG, a tym samym na interesy akcjonariuszy.
- (86) W odniesieniu do *warunków finansowania pożyczek udzielonych przez DB Treasury* Komisja zauważyła w szczególności, że Niemcy nie przedstawiły dowodów na poparcie swojego twierdzenia, że warunki te były zgodne z warunkami rynkowymi i zasadą ceny rynkowej. Komisja zauważyła ponadto, że Niemcy nie wzięły pod uwagę faktu, iż spółka DB Cargo cieszyła się lepszymi ratingami kredytowymi ze względu na istnienie PLTA, podczas gdy zgodnie z odpowiednimi unijnymi przepisami sektorowymi pożyczki między podmiotami prawnymi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo można udzielać wyłącznie z uwzględnieniem indywidualnego profilu ryzyka danego podmiotu. Ponadto Komisja wzięła pod uwagę brak jakiegokolwiek zabezpieczenia ze strony DB Cargo dla wszystkich niespłaconych pożyczek długoterminowych.

- (87) Na podstawie tych elementów Komisja stwierdziła, że nie można wykluczyć, iż DB Cargo potencjalnie otrzymało korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE w postaci warunków finansowania od DB Treasury, które nie były zgodne z warunkami rynkowymi. Komisja wezwała Niemcy i zainteresowane strony do dostarczenia dalszych informacji i dowodów w celu ustalenia, czy pożyczki udzielone DB Cargo przez DB Treasury są zgodne z warunkami rynkowymi. Ponadto Komisja nie mogła wykluczyć, że środek 3 można przypisać państwu niemieckiemu. W tym względzie Komisja wzięła pod uwagę fakt, że DB Cargo i jej jednostka dominująca DB AG są w całości własnością państwa niemieckiego. Komisja wstępnie uznała, że organizacja usług skarbowych oraz warunki cenowe mogą mieć znaczący wpływ na budżet DB AG. W związku z tym nie można wykluczyć, że decyzja o tym, w jaki sposób zapewnić finansowanie jednostkom zależnym i na jakich warunkach, miała fundamentalne znaczenie dla najwyższego szczebla kierowniczego grupy DB, a także dla jej akcjonariusza – państwa niemieckiego.
- (88) W odniesieniu do częściowego pokrywania przez BEV wynagrodzeń urzędników służby cywilnej Komisja zauważyła, że Niemcy nie przedstawiły dowodów na to, że koszty zatrudnienia urzędników służby cywilnej ponoszone przez DB Cargo faktycznie odpowiadały cenom rynkowym pracy podobnie wykwalifikowanego personelu. Komisja nie mogła zatem wykluczyć, że fakt, iż BEV pokrywa pewne koszty personelu zatrudnionego przez DB Cargo, stanowi korzyść dla DB Cargo. Komisja wezwała Niemcy i zainteresowane strony do dostarczenia dalszych informacji i dowodów dotyczących istnienia selektywnej korzyści w odniesieniu do środka 4. Ponadto w odniesieniu do możliwości przypisania środka 4 państwu Komisja zauważyła, że decyzja dotycząca podmiotu ponoszącego koszty wynagrodzeń urzędników służby cywilnej przydzielonych do DB AG opierała się na przepisie ustawowym DBGrG, zatwierdzonym przez parlament federalny, a zatem można ją było przypisać państwu.
- (89) Zgodnie ze wstępną oceną Komisji cztery badane środki angażowały zasoby Niemiec ze względu na fakt, iż Niemcy są wyłącznym właścicielem DB Cargo za pośrednictwem DB AG oraz ze względu na finansowanie publiczne BEV. Komisja wstępnie uznała również, że wszystkie przedmiotowe środki mogły poprawić pozycję konkurencyjną DB Cargo, a tym samym zakłócić konkurencję i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (90) W odniesieniu do zgodności z rynkiem wewnętrznym Komisja nie znalazła żadnych podstaw do stwierdzenia zgodności przedmiotowych środków i zauważyła, że Niemcy nie przedstawiły żadnych argumentów na poparcie stwierdzenia ich zgodności. Komisja zwróciła się do Niemiec i zainteresowanych stron o przedstawienie opinii i dowodów dotyczących ewentualnej zgodności takich środków z rynkiem wewnętrznym.

3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

3.1. ERFA

- (91) W swoich uwagach z dnia 19 września 2022 r. ERFA wyjaśnia, że europejski kolejowy transport towarowy jest wysoce konkurencyjny, a w ostatnich latach prywatni konkurenci stale zwiększają swój udział w rynku, który w 2020 r. osiągnął 48 %. Według ERFA w przyszłości prawdopodobnie udział ten jeszcze wzrośnie. ERFA twierdzi, że popiera Komisję w jej dążeniu do zapewnienia, aby pomoc państwa nie zakłócała konkurencji na rynku kolejowych przewozów towarowych. W tym względzie ERFA twierdzi, że straty, które są automatycznie przejmowane przez spółki holdingowe, powinny kwalifikować się jako pomoc państwa. ERFA podkreśla znaczenie jasnej struktury zarządzania państwowymi przedsiębiorstwami kolejowymi i twierdzi, że długotrwałe straty spółki DB Cargo w ostatnich latach, które były systematycznie pokrywane przez spółkę DB AG, sprawiają, że struktura zarządzania w tym przypadku nie wydaje się jasna. Według ERFA jakakolwiek niepewność w tym zakresie eliminuje potrzebę działania państwowych przedsiębiorstw kolejowych w normalnych warunkach rynkowych, zakłócając tym samym konkurencję. Ponadto ERFA wzywa do zapewnienia przejrzystości kosztów usług w przypadkach, gdy na rzecz państwowego przedsiębiorstwa kolejowego świadczone są usługi wewnątrzgrupowe przez spółkę holdingową lub spółkę siostrzaną lub gdy otrzymuje ono jakiekolwiek finansowanie od spółki holdingowej. ERFA zasadniczo jest zdania, że wszelkie zapewnione finansowanie musi odzwierciedlać normalne warunki rynkowe dostępu do finansowania, aby uniknąć subsydiowania skrótnego, które mogłoby dyskryminować konkurentów.

- (92) ERFA twierdzi również, że zgodna z prawem pomoc, taka jak pomoc dla przewozów lub transportu intermodalnego SWL, nie może być wykorzystywana jako środek finansowania przedsiębiorstw państwowych borykających się z trudnościami. ERFA twierdzi również, że taka pomoc państwa mająca na celu stymulowanie przesunięcia międzygałęziowego musi odzwierciedlać rzeczywiste koszty operacyjne usługi i mieć ograniczony zakres, aby nie konkurować bezpośrednio z innymi segmentami rynku, takimi jak przewozy pociągami odcinkowymi bezpośrednimi. Zdaniem ERFA taka pomoc państwa nie może być również wykorzystywana do zaniżania cen w celu przejęcia rynku przez nowe podmioty. Według ERFA przedsiębiorstwa państwowe, które otrzymują wsparcie publiczne na niektóre rodzaje działalności, takie jak SWL, powinny zapewnić oddzielenie księgowości i organizacji od innych rodzajów działalności – zwłaszcza tych, które konkurują z prywatnymi i niezależnymi operatorami. ERFA twierdzi, że nadmierna pomoc państwa dla rodzajów działalności, w których dominują państwowe przedsiębiorstwa kolejowe, takie jak SWL, zakłóca konkurencję.

3.2. Skarżący

- (93) W swoich uwagach z dnia 19 września 2022 r. skarżący z zadowoleniem przyjął wstępną ocenę Komisji, w której wskazano, że cztery przedmiotowe środki mogą stanowić pomoc państwa oraz że istnieją wątpliwości co do ich zgodności z rynkiem wewnętrznym. Skarżący ubolewa, że Niemcy nie zawiesiły skutecznie wdrożenia tych środków, jak wymaga tego utrwalone orzecznictwo.
- (94) Skarżący twierdzi, że wszystkie przedmiotowe środki wymienione w motywie 14 decyzji o wszczęciu postępowania stanowią pomoc państwa.
- (95) Po pierwsze, skarżący twierdzi, że wszystkie przedmiotowe środki obejmują zasoby państwowe. W szczególności w odniesieniu do środków 1, 2 i 3 w skardze podnosi się, że Niemcy są jedynym właścicielem DB AG i kontrolują głosy przypadające na akcje, a zatem DB AG należy uznać za przedsiębiorstwo publiczne w rozumieniu dyrektywy Komisji 2006/111/WE⁽³⁹⁾. Niemcy – jako jedyny akcjonariusz – są w stanie decydować o wykorzystaniu zasobów DB AG, co wystarcza do uznania ich za zasoby państwowe. Ponadto zdaniem skarżącego fakt, że środki te będą finansowane z zysków przedsiębiorstw generowanych w ramach grupy DB, jak twierdzą Niemcy, nie został wykazany, a w każdym razie jest nieistotny. W odniesieniu do środka 4 skarżący twierdzi, że środek ten jest finansowany przez BEV, który jest podmiotem państwowym i którego zasoby są zasobami państwowymi.
- (96) Po drugie, skarżący twierdzi, że przedmiotowe środki można przypisać państwu niemieckiemu. Skarżący zauważa, że DB AG jest przedsiębiorstwem publicznym, a środek można przypisać państwu, jeżeli można uznać, że organy publiczne były w taki czy inny sposób zaangażowane w jego przyjęcie. Skarżący przypomina, że możliwość przypisania określonego środka można wywnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym zastosowano dany środek, w tym wskaźników, które pokazują, że jest mało prawdopodobne, aby organy publiczne nie były zaangażowane w przyjęcie środka. Skarżący twierdzi ponadto:
- a) w odniesieniu do środka 1, że państwo niemieckie w swojej funkcji jako jedyny akcjonariusz DB AG wyraźnie zachęcało DB AG do przyjęcia PLTA w takiej formie, w jakiej ją zatwierdziło. Istnieją bezpośrednie dowody na zaangażowanie państwa w podjęcie tej decyzji. PLTA nie mogłaby być skuteczna bez zgody akcjonariusza DB AG. Fakt, że, jak argumentują Niemcy, ich zgoda byłaby jedynie formalna, nie ma znaczenia w świetle orzecznictwa⁽⁴⁰⁾. Niezależnie od sposobu wykonywania uprawnień przez państwo jako akcjonariusza rząd niemiecki mógłby zablokować przyjęcie PLTA, gdyby mu to nie odpowiadało. Ponadto przeniesienie zysków i strat następuje corocznie i wymaga zatwierdzenia przez radę nadzorczą DB AG reprezentującą w większości udziały państwa;

⁽³⁹⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

⁽⁴⁰⁾ Analogicznie wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 lutego 1988 r., Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Komisja, sprawy 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, pkt 34 i 36.

- b) w odniesieniu do środków 2 i 3 skarżący zauważa, że chociaż środki te w przeciwieństwie do PLTA nie zostały przyjęte bezpośrednio przez państwo, istnieje zestaw wskaźników wynikających z okoliczności sprawy i kontekstu, w którym zastosowano te środki, wskazujących na zaangażowanie państwa lub niewielkie prawdopodobieństwo braku jego zaangażowania. Aby ocenić możliwość przypisania środka 1, należy wziąć pod uwagę również następujące wskaźniki:
- (1) wbrew swoim twierdzeniom Niemcy kontrolują DB Cargo i inne przedsiębiorstwa należące do grupy DB. Kontrola ta wynika z faktu, że DB Cargo należy w całości do Niemiec, i potwierdza ją umowa o przeniesieniu zysków i strat pomiędzy DB Cargo i DB AG, na mocy której DB Cargo podporządkowuje DB AG zarządzanie swoją spółką. Potwierdza to również ustawowy obowiązek państwa niemieckiego dotyczący wywierania odpowiedniego wpływu na przedsiębiorstwa, w których posiada ono udziały, w tym pośrednio, jeśli udział ma szczególne znaczenie polityczne lub finansowe dla Niemiec ⁽⁴¹⁾;
 - (2) wbrew twierdzeniom władz niemieckich Niemcy kontrolują działalność DB AG, ponieważ państwo wyznacza połowę członków rady nadzorczej DB AG, która z kolei powołuje zarząd, tworząc łańcuch wpływów odzwierciedlający 100 % udziałów państwa i jego dominujący wpływ. Członkowie rady nadzorczej są zwolnieni z ogólnego obowiązku zachowania poufności, który ma zastosowanie w spółkach akcyjnych, w sprawozdaniach przedkładanych państwu ⁽⁴²⁾ i muszą brać pod uwagę szczególne interesy Niemiec w pełnieniu swoich obowiązków ⁽⁴³⁾;
 - (3) twierdzenia Niemiec, że środki 2 i 3 mają charakter decyzji dotyczących zarządzania przedsiębiorstwem, w które akcjonariusz DB AG nie jest zaangażowany (ani bezpośrednio za pośrednictwem walnego zgromadzenia, ani za pośrednictwem rady nadzorczej), nie są wiarygodne, biorąc pod uwagę ich potencjalny wpływ finansowy na budżet DB AG. Zgodnie bowiem z postanowieniami PCGK ⁽⁴⁴⁾ transakcje o podstawowym znaczeniu oraz inne decyzje zarządu mające istotny wpływ na działalność gospodarczą oraz sytuację majątkową, finansową lub dochodową przedsiębiorstwa wymagają zatwierdzenia przez radę nadzorczą;
 - (4) zainteresowanie państwa niemieckiego otrzymywaniem dywidend od grupy DB wskazuje, że państwo musiało być zaangażowane w środki 2 i 3;
 - (5) wbrew twierdzeniom Niemiec DB AG nie jest jedynie spółką prawa prywatnego korzystającą z najwyższego stopnia swobody i niezależności od swoich akcjonariuszy. Wręcz przeciwnie, zgodnie z odpowiednimi przepisami BHO i PCGK państwo ma obowiązek aktywnego wywierania wpływu na DB AG w celu zapewnienia realizacji interesu publicznego. Ponadto PCGK nakłada na przedsiębiorstwa, w których państwo niemieckie posiada udziały, kilka szczególnych obowiązków, które wykraczają poza to, czego można oczekiwać od przedsiębiorstwa prywatnego (w tym działanie w sposób odpowiedzialny i etyczny, wykorzystywanie zasobów przedsiębiorstwa w sposób ekonomiczny i zrównoważony, przestrzeganie unijnego prawa pomocy państwa). Ponadto DB AG korzysta z ciągłego i bezwarunkowego wsparcia państwa, a zatem nie prowadzi działalności w normalnych warunkach konkurencji z podmiotami prywatnymi, co jest dodatkowym wskaźnikiem wpływu państwa;
- c) w odniesieniu do środka 4 skarżący twierdzi, że wynika on z przepisów ustawowych DBGrG, a zatem można go przypisać państwu.

⁽⁴¹⁾ § 65 ust. 1 pkt 3 Bundeshaushaltsordnung (federalnej ordynacji budżetowej, „BHO”) oraz §§ 15 i 19 Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (kodeksu ładu korporacyjnego sektora publicznego, „PCGK”), s. 34 i 35.

⁽⁴²⁾ § 394 Aktiengesetz.

⁽⁴³⁾ § 65 ust. 1 i 3 BHO oraz §§ 15 i 19 PCGK.

⁽⁴⁴⁾ § 16 PCGK.

- (97) Po trzecie, zdaniem skarżącego przedmiotowe środki przynoszą korzyść gospodarczą DB Cargo. Skarżący twierdzi w szczególności:
- a) w odniesieniu do środka 1, że Niemcy nie dostarczyły żadnych istotnych informacji ani dowodów wskazujących na to, że działały jako akcjonariusz DB AG, a nie jako organ publiczny, i że w związku z tym test prywatnego inwestora nie ma zastosowania. Zdaniem skarżącego – gdyby Komisja uznała, że test ten ma zastosowanie – nie ma wystarczających przesłanek wskazujących na to, że prywatny inwestor, w sytuacji jak najbardziej zbliżonej do sytuacji DB AG, skutecznie zawarłby PLTA z jednostką zależną taką jak DB Cargo i na obowiązujących warunkach. W tym względzie skarżący wskazuje na ciągłe straty ponoszone przez spółkę DB Cargo w ramach PLTA obowiązującej w latach 1999–2012 oraz na fakt, że pomimo tych strat nowa PLTA, która była umową bezwarunkową, nieograniczoną co do zakresu ani kwoty, została zawarta w 2012 r., a następnie automatycznie przedłużona w 2016 r. i 2018 r. Skarżący zauważa ponadto, że na podstawie danych rynkowych dostępnych w 2012 r. i biorąc pod uwagę roczne pokrycie strat, można stwierdzić, że nie istniały perspektywy osiągnięcia zysku. Ponadto skarżący zwraca uwagę na fakt, że PLTA została przyjęta i utrzymana w mocy, mimo że Niemcy miały niezbędny margines swobody, aby nie zawierać takiej umowy w pierwszej kolejności i wypowiedzieć ją w dowolnym momencie. Skarżący zauważa również, że Niemcy, twierdząc w kontekście środka 3, że spółki DB AG i DB Cargo mają taki sam rating kredytowy dzięki istnieniu PLTA, uznały pozytywny wpływ PLTA na rating DB Cargo, a tym samym przyznały, że PLTA przynosi korzyść DB Cargo;
 - b) w odniesieniu do środka 2, że twierdzenie Niemiec, iż usługi wewnątrzgrupowe są świadczone na warunkach rynkowych, nie jest poparte żadną analizą ekonomiczną i w rzeczywistości jest sprzeczne z oficjalnie opublikowanymi informacjami;
 - c) w odniesieniu do środka 3, że twierdzenie Niemiec, iż DB Treasury udzieliło DB Cargo pożyczek na normalnych warunkach rynkowych, nie jest poparte żadnymi dowodami. Twierdzeniu temu przeczą bowiem publicznie dostępne zintegrowane sprawozdania DB AG, z których wynika, że przedmiotowe pożyczki nie miały na celu osiągnięcia zysku przez DB AG. Ponadto, dzięki istnieniu PLTA spółka DB Cargo jest klasyfikowana przez agencje ratingowe do tych samych grup jakości kredytowej, a tym samym odnosi korzyść w postaci zawyżonego ratingu kredytowego;
 - d) w odniesieniu do środka 4, że dodatkowe koszty DB Cargo związane z zatrudnieniem urzędników służby cywilnej w porównaniu z kosztami pracowników sektora prywatnego nie stanowią dla DB Cargo nadmiernego obciążenia, które mogłoby zostać zrekompensowane przez państwo, nie stanowią pomocy państwa. Takie dodatkowe koszty nie rekompensują kosztów wcześniejszego odstąpienia od ogólnego systemu (podwójne odstąpienie) ani też środek nie stanowi rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym zgodnie z kryteriami Altmark. Interwencje BEV przynoszą zatem korzyść DB Cargo.

4. UWAGI OTRZYMANE OD NIEMIEC

4.1. Wstępne uwagi ogólne

- (98) Niemcy twierdzą, że Komisja nie wywiązała się ze spoczywającego na niej ciężaru dowodu w odniesieniu do wykazania istnienia pomocy i nie wskazała wyraźnie wątpliwości co do zgodności czterech przedmiotowych środków z rynkiem wewnętrznym.
- (99) Ponadto Niemcy wskazują, że dynamika konkurencji na niemieckim rynku kolejowych przewozów towarowych jest wystarczająca, aby unieważnić twierdzenie skarżącego, jakoby rynek ten charakteryzował się zakłóceniami konkurencji wynikającymi z domniemanej interwencji państwa na rzecz DB Cargo. Niemcy zwracają szczególną uwagę na fakt, że konkurenci DB Cargo stale zwiększają swój udział w rynku niemieckim – udział ten wzrósł z 29 % w 2012 r. do 57 % w 2022 r. Natomiast w innych państwach członkowskich udział w rynku konkurentów jest znacznie niższy: 54 % we Włoszech, 51 % w Szwecji, 50 % w Polsce, 32 % w Austrii, 31 % w Szwajcarii i 30 % w Belgii ⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴⁵⁾ Dane przekazane przez Niemcy pochodzą z 9. rocznego sprawozdania IRG-Rail z monitorowania rynku oraz 9. rocznego dokumentu roboczego IRG-Rail dotyczącego monitorowania rynku z kwietnia 2021 r.

- (100) Niemcy wskazują, że dążą do zwiększenia udziału kolei w ogólnym rynku transportu towarów, w szczególności w celu dekarbonizacji transportu. W związku z tym wprowadzono szereg horyzontalnych środków wsparcia dla przedsiębiorstw kolejowego transportu towarowego. Zdaniem Niemiec wszczęcie formalnego postępowania stwarza niepewność dla całego sektora kolejowych przewozów towarowych, podważając cele dekarbonizacji i zielonej transformacji.

4.1.1. Uwagi dotyczące przedmiotowych środków

- (101) Niemcy twierdzą, że żaden ze środków wymienionych w decyzji o wszczęciu postępowania nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (102) W odniesieniu do środków 1–3 Niemcy uważają, że ocena zawarta w decyzji o wszczęciu postępowania nie jest zgodna z pojęciem jednej jednostki gospodarczej.
- (103) Zdaniem Niemiec wszystkie przedsiębiorstwa należące do grupy należy traktować – do celów stosowania unijnych reguł konkurencji – jako jedno przedsiębiorstwo⁽⁴⁶⁾. W przypadku gdy jednostka dominująca (w tym przypadku DB AG) sprawuje kontrolę nad należącymi do niej w całości jednostkami zależnymi (w tym przypadku DB Cargo)⁽⁴⁷⁾, całą grupę należy zaklasyfikować jako jednostkę gospodarczą, a tym samym jako jedno przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE⁽⁴⁸⁾. W tym względzie Niemcy odnoszą się również do wyłączenia porozumień ograniczających konkurencję między jednostkami dominującymi a jednostkami zależnymi z zakresu stosowania art. 101 i 102 TFUE⁽⁴⁹⁾. Ponadto Niemcy odnoszą się do definicji przedsiębiorstw powiązanych zawartej w art. 3 ust. 3 akapit pierwszy załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014⁽⁵⁰⁾ oraz w art. 2 ust. 2 i motywie 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1407/2013⁽⁵¹⁾.
- (104) Ponadto Niemcy twierdzą, że żadne precedensy nie potwierdzają podejścia Komisji do badania wyłącznie transakcji wewnątrz grupy zgodnie z prawem pomocy państwa oraz że niezgodne z prawem subsydiowanie skrośne w ramach zintegrowanych przedsiębiorstw kolejowych jest skutecznie wykluczone dzięki sektorowym wymogom regulacyjnym Unii (w szczególności dyrektywy 2012/34/UE⁽⁵²⁾ i (UE) 2016/2370⁽⁵³⁾) oraz ich transpozycji do prawa krajowego.
- (105) Ponadto Niemcy są zdania, że argument Komisji jest sprzeczny z zasadą neutralności określoną w art. 345 TFUE. Wynika to z faktu, że przedsiębiorstwa prywatne mogą swobodnie kształtować swoje wewnątrzgrupowe relacje w zakresie wyników i nie muszą przestrzegać ograniczeń określonych w decyzji o wszczęciu postępowania. Gdyby w przyszłości Komisja miała oceniać wszystkie umowy i transakcje wewnątrzgrupowe (tylko) w przypadku przedsiębiorstw publicznych w świetle prawa pomocy państwa i – jak miało to miejsce w niniejszej sprawie – z zastrzeżeniem ogólnego podejrzenia i obowiązku uzasadnienia, stanowiłoby to poważną niekorzyść dla przedsiębiorstw będących własnością publiczną.

⁽⁴⁶⁾ Na przykład wyrok Sądu z dnia 14 października 2004 r. w sprawie T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Komisja, ECLI:EU:T:2004:304, pkt 50.

⁽⁴⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 września 2009 r., Akzo Nobel i in./Komisja, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

⁽⁴⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 listopada 1984 r. w sprawie 323/82, Intermills/Komisja, ECLI:EU:C:1984:345, pkt 9 i nast.

⁽⁴⁹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 października 1996 r. w sprawie C-73/95 P, Viho/Komisja, ECLI:EU:C:1996:405, pkt 16; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 października 2000 r. w sprawie C-286/98 P, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisja, ECLI:EU:C:2000:630, pkt 26 i nast.; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 25 października 1983 r. w sprawie C107/82, AEG/Komisja, ECLI:EU:C:1983:293, pkt 47 i nast.

⁽⁵⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

⁽⁵¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* (Dz.U. L 352 z 24.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj>). Motyw 4 stanowi, że „[d]o celów reguł konkurencji określonych w Traktacie przedsiębiorstwem jest każda jednostka, czy to osoba fizyczna czy osoba prawna, wykonująca działalność gospodarczą niezależnie od jej formy prawnej i sposobu finansowania. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że wszystkie podmioty, które są kontrolowane (prawnie lub *de facto*) przez ten sam podmiot, należy traktować jako jedno przedsiębiorstwo”.

⁽⁵²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁵³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. L 352 z 23.12.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>).

4.1.1.1. Rekompensata rocznych strat DB Cargo w ramach umowy o przeniesieniu zysków i strat (środek 1)

- (106) Niemcy twierdzą, że w przypadku środka 1 nie chodzi o zasoby państwowe, ponieważ straty DB Cargo są pokrywane z zysków z działalności gospodarczej generowanych w ramach grupy DB. Aby środki prywatne, takie jak zyski z działalności gospodarczej grupy DB, mogły zostać zakwalifikowane jako zasoby państwowe, konieczne jest wykazanie, że środki te podlegają ciągłej kontroli publicznej, a tym samym znajdują się w dyspozycji właściwych organów krajowych⁽⁵⁴⁾. W tym względzie Niemcy powołały się również na wyrok Trybunału⁽⁵⁵⁾ dotyczący decyzji Komisji (UE) 2016/1208⁽⁵⁶⁾.
- (107) Ponadto Niemcy twierdzą, że decyzji o pokryciu strat DB Cargo nie można przypisać państwu, mimo że państwo uczestniczyło w zawarciu PLTA za pośrednictwem odpowiednich głosów na walnym zgromadzeniu, które umożliwiły zawarcie PLTA. Zdaniem Niemiec w przedmiotowej sprawie nie zostały spełnione kryteria stosowane w celu ustalenia możliwości przypisania środka państwu. W tym względzie Niemcy pogłębiają swoje argumenty opisane w motywie 65 decyzji o wszczęciu postępowania:
- a) DB AG została ustanowiona na mocy prawa prywatnego w formie spółki akcyjnej („Aktiengesellschaft”), która jest formą organizacji biznesowej zapewniającej kierownictwu (i radzie nadzorczej) swobodę i niezależność od poleceń akcjonariuszy (walne zgromadzenie nie ma możliwości wydawania poleceń członkom zarządu ani członkom rady nadzorczej). W związku z tym państwo nie kontroluje decyzji zarządczych DB AG, które są podejmowane przez zarząd. W skład zarządu nie wchodzi przedstawiciele rządu. Ponadto rada nadzorcza liczy tylko kilku przedstawicieli rządu wśród swoich 20 członków (trzech członków zarówno obecnie, jak i w momencie podpisania PLTA). Co więcej, w zarządzie spółki DB Cargo również nie było przedstawicieli rządu, a w radzie nadzorczej DB Cargo było tylko dwóch przedstawicieli rządu (jeden z Federalnego Ministerstwa Cyfryzacji i Transportu oraz jeden z Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Działalności w dziedzinie Klimatu). Jedynym akcjonariuszem DB Cargo na walnym zgromadzeniu była spółka DB AG;
 - b) zawieranie takich umów, regulowanych przez Aktiengesetz, jest powszechną praktyką w grupach przedsiębiorstw utworzonych na mocy prawa prywatnego. Spółka DB AG postępowała zgodnie ze standardową praktyką dla korporacji;
 - c) wprowadzie Niemcy przyznają, że przedstawiciel rządu federalnego na walnym zgromadzeniu DB AG wyraził zgodę na zawarcie umowy PLTA z DB Cargo, twierdzą jednak, że nie uzasadnia to przypisania tej decyzji państwu. Zatwierdzając zawarcie PLTA na walnym zgromadzeniu, przedstawiciel rządu federalnego działał wyłącznie w roli akcjonariusza zgodnie z AktG, w taki sam sposób, jaki ma to zastosowanie do spółek prywatnych (§ 293 AktG). Ponadto zgoda państwa na przyjęcie środka nie może sama w sobie skutkować przypisaniem tego środka. W przeciwnym razie każde zatwierdzenie przez państwo czynności prawnej czyniłoby ją środkiem „państwowym”. Możliwość przypisania da się ustalić tylko wtedy, gdy organy publiczne były aktywnie zaangażowane w przyjęcie tego środka lub go narzuciły;
 - d) zdaniem Niemiec pogląd, że nie wszystkie środki wprowadzone przez przedsiębiorstwo publiczne na rzecz jednostki zależnej można przypisać państwu, potwierdziła Komisja w sprawie Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF)⁽⁵⁷⁾. Sprawa ta dotyczyła między innymi zastrzyków kapitałowych, gwarancji, pożyczek wewnątrzgrupowych oraz umów na dostawy i umów o świadczenie usług między portugalską koleją państwową Comboios de Portugal (CP) a należącą do niej w całości jednostką zależną EMEF;

⁽⁵⁴⁾ Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 grudnia 2020 r. w sprawie C-160/19 P, Commune di Milano/Komisja, ECLI:EU:C:2020:1012, pkt 30 oraz z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie C-405/16, Niemcy/Komisja, ECLI:EU:C:2019:268, pkt 58.

⁽⁵⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie C-425/19 P, Komisja Europejska/Republika Włoch i in., ECLI:EU:C:2021:154.

⁽⁵⁶⁾ Decyzja Komisji (UE) 2016/1208 z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie pomocy państwa wdrożonej przez Włochy na rzecz banku Tercas (sprawa SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (Dz.U. L 203 z 28.7.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj>).

⁽⁵⁷⁾ Decyzja Komisji (UE) 2021/2182 z dnia 6 marca 2020 r., SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) w sprawie środków na rzecz Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (Dz.U. L 444 z 10.12.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

- e) ponadto możliwość przypisania państwu środka na podstawie uchwały walnego zgromadzenia wymagałaby, aby państwo było w stanie zapobiec wprowadzeniu środka ze względu na brak zatwierdzenia⁽⁵⁸⁾, co nie miało miejsca. Nawet w przypadku braku PLTA spółka DB AG mogła przenosić zyski i straty. DB Cargo może przenieść zyski na DB AG na podstawie zwykłej decyzji akcjonariuszy. DB AG może w dowolnym momencie zrekompensować straty DB Cargo poprzez dalsze zastrzyki kapitałowe, na przykład poprzez zasilenie rezerwy kapitałowej. Takie środki zastosowane przez DB AG nie angażowałyby państwa, lecz byłyby środkami czysto wewnątrzgrupowymi. Dotyczy to tym bardziej indywidualnych rekompensat strat wypłacanych na podstawie PLTA. Wynika to z faktu, że miały one miejsce bez udziału państwa. Rekompensaty te zostały automatycznie zrealizowane zgodnie z wymogami prawnymi określonymi w § 302 AktG i niezależnie od jakichkolwiek indywidualnych decyzji;
- f) obowiązek prawny określony w § 65 ust. 2 w związku z § 65 ust. 3 federalnej ordynacji budżetowej (Bundeshaushaltsordnung – BHO) (zob. motyw [...]), na podstawie którego państwo musiało wyrazić zgodę na zawarcie PLTA, również nie wskazuje na możliwość przypisania, ponieważ przepisy BHO dotyczą „zmiany wpływu rządu federalnego” („Änderung des Einflusses des Bundes”), a zatem tylko tej części umowy, która dotyczy kontroli, a nie części dotyczącej automatycznego przenoszenia zysków i strat. W tym kontekście Niemcy wyjaśniają ponadto, że umowy o kontroli oraz umowy o przeniesieniu zysków i strat są wprawdzie często łączone w jedną umowę, tak jak w przypadku DB Cargo, ale są to dwa różne rodzaje umów. W każdym razie wymóg ten nie jest prawnie wiążącym wymogiem niezależnego zatwierdzenia przez państwo przedsiębiorstwa państwowego, w tym przypadku DB AG;
- g) sposób, w jaki państwo sprawuje nadzór nad DB AG, nie jest równoznaczny ze stopniem nadzoru organów publicznych nad DB AG, który byłby istotny jako wskaźnik możliwości przypisania. Żaden z organów publicznych nie sprawuje nadzoru administracyjnego nad kierownictwem DB AG, a w szczególności nad jednostkami zależnymi tej spółki:
 - a) działalność Federalnego Urzędu Kolejowego (Eisenbahn-Bundesamt – EBA) obejmuje konkretne zadania związane z zatwierdzaniem planów, homologacją pojazdów i zadaniami związanymi z bezpieczeństwem. Ponadto działalność EBA obejmuje swoim zakresem również prywatne przedsiębiorstwa kolejowe;
 - b) działalność Federalnej Agencji ds. Sieci („Bundesnetzagentur” – BNetzA) jako właściwego organu regulacyjnego monitoruje przestrzeganie wymogów regulacyjnych dotyczących kolei zarówno przez federalne, jak i niefederalne przedsiębiorstwa infrastruktury kolejowej;
 - c) działalność Federalnego Trybunału Obrachunkowego (Bundesrechnungshof) dotyczy rządu federalnego oraz jego zarządzania budżetem i gospodarką (w tym działań podejmowanych w przypadku udziałów posiadanych przez rząd federalny w spółkach utworzonych na mocy prawa prywatnego);
 - d) Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu nie sprawuje nadzoru administracyjnego nad ładem korporacyjnym DB AG i jej jednostek zależnych. Ministerstwo kieruje pracą wyspecjalizowanego departamentu odpowiedzialnego za realizację polityki transportowej w ramach rządu federalnego i jest za nią odpowiedzialne. Rząd federalny działa jako akcjonariusz poprzez zarządzanie udziałami w Federalnym Ministerstwie Cyfryzacji i Transportu. Obejmuje to wykonywanie praw i obowiązków (prywatnego) akcjonariusza;
 - e) Bundestag, jako organ ustawodawczy, nie sprawuje nadzoru administracyjnego nad DB AG. Jego kontrola dotyczy działań rządu federalnego, podobnie jak prace jego komitetów.

(108) Ponadto „strategiczne znaczenie” działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych dla „polityki transportowej” nie uzasadnia stwierdzenia możliwości przypisania, ponieważ zawarcie PLTA nie służyło realizacji celów polityki ani wdrożeniu prawa. Takiego stwierdzenia nie uzasadnia również znaczenie gospodarcze PLTA.

(109) Co więcej, uniemożliwienie DB AG jako przedsiębiorstwu państwowemu korzystania z instrumentu, z którego powszechnie korzystają również przedsiębiorstwa prywatne, dyskryminowałoby przedsiębiorstwa publiczne w porównaniu ze przedsiębiorstwami prywatnymi i byłoby sprzeczne z zasadą neutralności zapisaną w art. 345 TFUE.

⁽⁵⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 lutego 1988 r., Van der Kooy i in./Komisja, C-67/85, C-68/85 i C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, pkt 36.

- (110) Niemcy twierdzą również, że w PLTA nie występuje żadna korzyść gospodarcza.
- (111) PLTA są powszechnym elementem strukturalnym stosowanym w grupach przedsiębiorstw. Zawieranie PLTA i ich wdrażanie stanowi normalną praktykę rynkową. PLTA są powszechnym środkiem projektowania stosowanym przez grupy przedsiębiorstw, w szczególności przedsiębiorstwa prywatne, w Niemczech w celu ustanowienia *Vertragskonzern* ⁽⁵⁹⁾. Według Niemiec PLTA są regularnie wykorzystywane przez spółki reprezentowane w niemieckim indeksie giełdowym (*Deutscher Aktienindex DAX*). Oficjalne dane statystyczne dotyczące podatku dochodowego od osób prawnych również pokazują, że PLTA są powszechne i szeroko stosowane w Niemczech. Zgodnie z oficjalnymi danymi statystycznymi grupy przedsiębiorstw ⁽⁶⁰⁾ odpowiadały za prawie 50 % łącznych dochodów z podatku dochodowego od osób prawnych za okres rozliczeniowy 2017. Niemcy wskazują ponadto na skutki podatkowe PLTA (zob. motyw 43).
- (112) Ponadto Niemcy powtarzają, że skutki gospodarcze PLTA, tj. przeniesienie zysków i strat, można osiągnąć również bez PLTA.
- (113) Niemcy odnoszą się ponadto do rocznego planowania finansowego (którego częścią są plany średnioterminowe) w ramach grupy DB. Oczekiwane wyniki DB AG dotyczące przedsiębiorstw należących do grupy są definiowane w ramach rund planowania. Konkretnie oczekiwania DB AG dotyczące rentowności w stosunku do przedsiębiorstw należących do grupy – a tym samym również w stosunku do DB Cargo – można przedstawić na przykład w następujący sposób:
- a) DB AG ustala docelowy zwrot dla wszystkich nowych inwestycji przedsiębiorstw należących do grupy na poziomie przewyższającym rynkowe koszty kapitału;
 - b) poziom wynagrodzenia członków zarządu przedsiębiorstw należących do grupy zależy od wyników danego przedsiębiorstwa. Wyniki te obejmują zarówno wyniki w krótkiej jak i dłuższej perspektywie;
 - c) jeżeli przedsiębiorstwa należące do grupy nie osiągną zakładanych przez DB AG celów w zakresie rentowności, DB AG może również skorzystać z możliwości zastąpienia osób zajmujących najwyższe stanowiska kierownicze;
 - d) wdrożenie tej strategii jest możliwe właśnie dzięki elementowi kontrolnemu PLTA.
- (114) Niemcy twierdzą również, że domniemany brak wypowiedzenia PLTA nie stanowi pomocy, ponieważ brak wypowiedzenia nie stanowi działania, w związku z czym nie istnieje „działanie rzeczywiście wprowadzone w życie” ⁽⁶¹⁾. Z tego powodu ocena charakteru pomocy przyznanej na podstawie PLTA musi opierać się na zawarciu PLTA.
- (115) Biorąc pod uwagę oczekiwania dotyczące znacznej poprawy sytuacji w zakresie zysków, Niemcy twierdzą, że akcjonariusz prywatny działający w swoim długoterminowym interesie zaakceptowałby również straty poniesione w międzyczasie przez DB Cargo. Niemcy wskazują na wcześniejszą sprawę, w której Komisja nie dopatrzyła się korzyści gospodarczej dla zainteresowanego przedsiębiorstwa w przypadku wieloletniej rekompensaty strat przez jednostkę dominującą wypłaconej na podstawie PLTA ⁽⁶²⁾.
- (116) Należy wziąć także pod uwagę fakt, że Grupa DB w przeszłości zasilala kapitał DB Cargo lub otrzymywała zyski od DB Cargo. Akcjonariusz prywatny, który już zainwestował w przedsiębiorstwo, dokonał oceny ryzyka w inny sposób niż inwestor nieposiadający akcji. Z tego względu przy stosowaniu testu prywatnego inwestora należy wziąć pod uwagę fakt, że jednostka dominująca była w przeszłości ekonomicznie zaangażowana w DB Cargo.

⁽⁵⁹⁾ W przypadku *Vertragskonzern*, czyli grupy funkcjonującej w oparciu o umowy, umowa o kontroli ustanawia prawo jednostki kontrolującej do wydawania poleceń jednostce kontrolowanej.

⁽⁶⁰⁾ Grupy (*Organschaften*) określone w niemieckim prawie podatkowym.

⁽⁶¹⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 6 czerwca 2012 r., EDF/Komisja, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 83.

⁽⁶²⁾ Decyzja Komisji (UE) 2015/506 z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie środków podjętych przez Niemcy w odniesieniu do Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH i niektórych przewoźników lotniczych SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07) (Dz.U. L 89 z 1.4.2015, s. 1, ECLI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj>).

- (117) Ponadto zdaniem Niemiec prywatny operator zrekompensowałby również straty poniesione przez DB Cargo. Wynika to z faktu, że prognozy wyników zawarte w planach średnioterminowych w każdym przypadku pozwalały oczekiwać, że DB Cargo odzyska rentowność w perspektywie średnio- i długoterminowej (zob. motyw 55). Prognozy zawsze opierają się na rzetelnych i uzasadnionych ocenach zmian na rynku i działalności gospodarczej (zob. motyw 55). Ponadto spółka DB Cargo osiągnęła zyski w wysokości ponad pół miliarda euro tylko w latach 2006, 2007 i 2008 i przekazała je DB AG.
- (118) Według Niemiec istnieje kilka powodów, dla których sytuacja gospodarcza nie poprawiła się jeszcze zgodnie z oczekiwaniami, m.in.:
- a) od 2010 r. wzrost rynku kolejowych przewozów towarowych był znacznie niższy niż w poprzedniej dekadzie, wbrew początkowym oczekiwaniom DB Cargo i zewnętrznych ekspertów;
 - b) jednocześnie zmiany na rynku były znacznie bardziej dynamiczne;
 - c) w drugiej dekadzie XXI w. efekt struktury przewozów towarowych przyspieszył jeszcze bardziej. W rezultacie klienci z branż, które tradycyjnie były źródłem zysków dla kolejowego transportu towarowego (węgiel, rudy, olej mineralny, stal), stanowili coraz mniejszy udział w koszyku produktów;
 - d) w tym samym okresie koszty czynników produkcji DB Cargo znacznie wzrosły, między innymi z powodu zdecydowanych żądań płacowych związków zawodowych;
 - e) oprócz strat ilościowych spowodowanych przez konkurencję spółka DB Cargo odnotowała również straty ilościowe lub nie osiągnęła założonych ilości, ponieważ jakość produkcji nie była wystarczająca.
- (119) Ponadto w ostatnich latach spółka DB Cargo realizowała liczne programy mające na celu osiągnięcie trwałej poprawy rentowności (niektóre z tych programów zostały wymienione w motywie 57).
- (120) Niemcy twierdzą ponadto, że fakt, iż oczekiwania dotyczące zysków określone w planach średnioterminowych nie zrealizowały się w przewidywanym okresie lub zakresie, jest zasadniczo nieistotny, ponieważ jedynym decydującym czynnikiem dla testu jest ocena *ex ante* na podstawie dostępnych informacji i przewidywalnego rozwoju sytuacji w momencie przyjęcia przedmiotowego środka.
- (121) Jeżeli chodzi o analizy rentowności *ex ante*, Niemcy twierdzą, że opracowywanie analizy rentowności lub biznesplanu w odniesieniu do umów PLTA należy do rzadkości. Procesy ciągłej koordynacji pomiędzy DB AG i DB Cargo mają raczej na celu zapewnienie rentowności działalności.
- (122) Ponadto Niemcy utrzymują, że z orzecznictwa w sprawie EDF nie wynika żaden wymóg dotyczący analiz rentowności lub biznesplanów, ponieważ (i) sprawa EDF dotyczyła zastrzyku kapitałowego oraz (ii) dotyczy ona kwestii, czy wdrożony środek można przypisać państwu działającemu jako akcjonariusz ⁽⁶³⁾.
- (123) Ponadto w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Niemcy przedstawiły dwa sprawozdania ekonomiczne dotyczące zgodności PLTA z postępowaniem prywatnego inwestora. Sprawozdania te, przedłożone w dniach 8 czerwca 2023 r. („pierwsze sprawozdanie E.CA”) i 28 sierpnia 2023 r. („drugie sprawozdanie E.CA”), zostały sporządzone przez niezależnego doradcę ekonomicznego, E.CA Economics. W obu sprawozdaniach przyjęto perspektywę *ex ante*, mimo że zostały one opracowane na potrzeby postępowania po okresie objętym postępowaniem.

⁽⁶³⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 6 czerwca 2012 r., EDF/Komisja, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 81.

- (124) Pierwsze sprawozdanie E.CA składa się z jakościowej oceny dowodów dostarczonych przez Niemcy podczas postępowania. Wspomniano w nim o (i) wszechobecności umów PLTA, (ii) zaletach takich umów (kontrola, jedność podatkowa), (iii) istnieniu planowania finansowego dla całej grupy, w tym celów dotyczących wyników DB Cargo, (iv) planach średnioterminowych jako narzędziu planowania pokazującym oczekiwania dotyczące zysków (w tym szczegółowy opis treści planów), (v) przykładach przyczyn odchyleń między planowanymi zyskami a faktycznie poniesionymi stratami oraz (vi) odniesieniu do potencjalnych strat w scenariuszu alternatywnym (odniesiono się do strat związanych z wyjściem z działalności w przypadku zaprzestania działalności SWL). Ogólnie rzecz biorąc, w sprawozdaniu stwierdzono, że dowody przedstawione przez Niemcy w trakcie postępowania wykazały, że DB Cargo działała tak, jak działałby prywatny inwestor.
- (125) Drugie sprawozdanie E.CA zawiera:
- ocenę ilościową *ex post* obejmującą okres od 2017 r. do wybuchu pandemii COVID-19. Ocena ta opiera się na alternatywnym porównaniu z perspektywy *ex ante* od 2017 r.; porównuje się w niej średnioterminową prognozę DB Cargo (na lata 2018–2022) z alternatywnym scenariuszem zamknięcia przynoszącego straty segmentu SWL. Założenia dotyczące scenariusza alternatywnego opierają się na badaniu SWL. Na potrzeby testu dane finansowe planu średnioterminowego z 2017 r. oraz scenariusz wyjścia modelowany w badaniu SWL zostały przeliczone na przepływy pieniężne;
 - w odniesieniu do okresu od roku 2020, w którym wybuchła pandemia, do czasu opracowania planu przekształcenia (zob. motyw 175 i nast.) – analizę jakościową zgodności zachowania DB AG i DB Cargo (w kontekście zmieniających się warunków rynkowych) z zachowaniem porównywalnego prywatnego inwestora.
- (126) Do porównania scenariusza bazowego (plan średnioterminowy z 2017 r.) i scenariusza alternatywnego (wyjście z segmentu SWL) wykorzystano wolne przepływy pieniężne dla przedsiębiorstwa (FCFF) do DB AG po opodatkowaniu. Ujęte skutki podatkowe opierają się na wyniku EBT zgodnie z MSSF i podlegają założeniu, że straty w wysokości 50 % można uznać za przeniesienie strat przy stawce podatkowej wynoszącej 30 %, a dodatkowo wyniki z tytułu przeniesienia strat są opodatkowane efektywną stawką opodatkowania wynoszącą około 12 % w danym roku obrotowym. Jeśli chodzi o scenariusz alternatywny oparty na badaniu SWL, ponieważ badanie zostało zlecone w 2019 r., konieczne było przesunięcie scenariusza o dwa lata do przodu, tj. do 2017 r. Ponadto, z uwagi na fakt, że badanie SWL opierało się na zyskach netto, wpływ finansowy został przekształcony w FCFF.
- (127) Na potrzeby porównania obu scenariuszy przepływy pieniężne zostały zdyskontowane do 2017 r. przy zastosowaniu stopy WACC w wysokości 6,0 % po opodatkowaniu (zgodnie z danymi przedstawionymi w skonsolidowanym sprawozdaniu rocznym DB za 2017 r.), co ilustruje tabela 9 zawierająca porównanie.

Tabela 9

Porównanie wyników finansowych scenariusza bazowego i scenariuszy alternatywnych (w FCFF)

(w mln EUR)

	2018–2022	Od 2023	Od 2018
Scenariusz bazowy	[...]	[...]	[...]
Scenariusz alternatywny	[...]	[...]	[...]
Współczynnik delta	[...]	[...]	[...]
WACC	[...]		
Stopa wzrostu	[...]		

Źródło: Drugie sprawozdanie E.CA przedłożone przez Niemcy.

- (128) Na podstawie wyników porównania w sprawozdaniu stwierdzono, że zachowanie DB AG i DB Cargo w odniesieniu do kontynuacji działalności segmentu SWL zgodnie z planowaniem średnioterminowym i przy założeniach scenariusza alternatywnego można sklasyfikować jako zgodne z zachowaniem prywatnego operatora rynkowego znajdującego się w porównywalnej sytuacji. Sprawozdanie to obejmuje również cztery warianty wrażliwości: (i) zmianę czasu odwrócenia tendencji w scenariuszu bazowym, (ii) zmniejszenie korzyści zakresu między segmentem SWL a innymi segmentami, (iii) zmniejszenie przewidywanych podwyżek cen oraz (iv) zmianę okresu stażu pracowników, którzy mają zostać zwolnieni. W żadnym ze scenariuszy wrażliwości scenariusz alternatywny nie byłby bardziej korzystny ekonomicznie niż scenariusz bazowy.
- (129) W odniesieniu do jakościowej oceny okresu (po) pandemii COVID-19 (tj. począwszy od 2020 r.) w sprawozdaniu przypomniano zmiany w zarządzaniu i strategii DB Cargo w 2020 r. (strategia wzrostu „Strong Cargo”). Przypomniano również niepowodzenie tej strategii. Ponadto w sprawozdaniu wyjaśniono, że chociaż w swoim planie średnioterminowym z 2021 r. spółka DB Cargo założyła już prawdopodobieństwo wystąpienia na poziomie 70 % następujących kluczowych ryzyk: (i) spadku popytu związanego ze spełnieniem wymogów punktualności, (ii) spadku popytu spowodowanego zwiększonym niedoborem półprzewodników związanym z pandemią oraz (iii) długoterminowego wpływu strajków na lojalność klientów, w 2021 r. początkowo nie dokonano żadnej poważnej strategicznej zmiany kierunku. W sprawozdaniu stwierdzono jednak, że ze względu na wysoki stopień niepewności planowania zachowanie to było zgodne z tym, co zrobiłby porównywalnie usytuowany prywatny inwestor, a kierownictwo zareagowało na negatywny rozwój sytuacji biznesowej w 2022 r., zlecając opracowanie planu przekształcenia.
- (130) Niemcy przedstawiły również argumenty dotyczące powodów, dla których spółka DB Cargo nie zmniejszyła działalności w segmencie SWL, lecz liczyła na dalszą pomoc państwa dla działalności w tym segmencie. Według Niemiec w umowie koalicyjnej niemieckiego rządu (*Koalitionsvertrag*) z 2018 r. wyraźnie określono ambitne cele dotyczące wzmocnienia ogólnej konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych w porównaniu z transportem drogowym oraz wspierania rentowności przewozów ładunków jednowagonowych. Ponadto, sądząc po rozwoju sytuacji, oczekiwanie zwiększenia wsparcia ze strony państwa na rzecz segmentu SWL było uzasadnione, ponieważ w 2023 r. Niemcy postanowiły wprowadzić specjalny program pomocy państwa na rzecz SWL ⁽⁶⁴⁾.

4.1.1.2. Ustalanie cen usług wewnątrzgrupowych („środek 2”)

- (131) Niemcy zwracają uwagę, że środek 2 nie został jasno zdefiniowany, ponieważ termin „usługi wewnątrzgrupowe” jest niejednoznaczny w zakresie, w jakim może obejmować wszystkie usługi wewnątrzgrupowe świadczone w ramach grupy DB, w tym na rzecz przedsiębiorstw innych niż DB Cargo i przez te przedsiębiorstwa.
- (132) Z tych samych powodów, które przedstawiono w motywie 106, Niemcy twierdzą, że w tym przypadku nie występują zasoby państwowe, ponieważ świadczenie usług wewnątrzgrupowych jest procesem wewnętrznym w DB AG i jest finansowane ze środków własnych DB AG.
- (133) Ponadto decyzji o utworzeniu i realizacji usług nie można przypisać państwu. Żaden przedstawiciel państwa nie był zaangażowany w ustanowienie usług, ponieważ był to akt organizacyjny zarządu DB AG, który miał charakter czysto wewnętrzny dla spółki.
- (134) Ponadto Niemcy twierdzą, że żaden przedstawiciel państwa nie uczestniczy w podejmowaniu konkretnych decyzji dotyczących świadczenia usług wewnątrzgrupowych. W tym względzie należy również dokonać rozróżnienia między funkcjami usługowymi a funkcjami grupowymi:
- a) w grupie DB, w zależności od wartości finansowej danej umowy, decyzje zapadają wyłącznie na właściwych szczeblach hierarchii w poszczególnych przedsiębiorstwach (włącznie z określeniem warunków umowy). Umowy o świadczenie usług wewnątrzgrupowych zawiera się zatem na podstawie decyzji kierownictwa. Akcjonariusz DB AG nie uczestniczy w podejmowaniu tych decyzji – ani bezpośrednio poprzez walne zgromadzenie, ani za pośrednictwem rady nadzorczej;

⁽⁶⁴⁾ Zatwierdzonej decyzją Komisji C(2024) 3488 final z dnia 21 maja 2024 r. w sprawie SA.108800 (2024/N) – Wsparcie na rzecz kolejowego transportu towarowego (pociągi do ładunku jednowagonowego i do transportu grupami wagonów) (Dz.U. C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj>).

- b) jeśli chodzi o wykonywanie funkcji grupowych, od samego początku nie zawierano umów o gwarantowanym poziomie usług. W związku z tym nie ma żadnego punktu zaczepienia dla zaangażowania przedstawicieli państwa w jakiegokolwiek decyzje spółki dotyczące wykonywania funkcji grupowych. Brak odpowiednich umów o gwarantowanym poziomie usług wyjaśnia charakter funkcji grupowych. Służą one przede wszystkim prowadzeniu działalności grupy, ale nie przedsiębiorstw należących do grupy.

(135) Ponadto Niemcy wskazują na argumenty przedstawione w motywie 107 dotyczące możliwości przypisania środka 1 państwu, argumentując dalej, że środka 2 nie można przypisać państwu.

(136) Niemcy twierdzą również, że świadczenie usług wewnątrzgrupowych nie stanowi korzyści gospodarczej dla DB Cargo. Ponieważ Niemcy dokonują rozróżnienia pomiędzy funkcjami usługowymi i funkcjami grupowymi, Niemcy przedstawiają również odrębne argumenty dotyczące nieistnienia korzyści gospodarczej. Na wstępie Niemcy wyjaśniają jednak, że ustanawianie i wykonywanie funkcji usługowych i grupowych jest normalną praktyką rynkową. Dzięki centralizacji tych funkcji na poziomie holdingu uzyskuje się znaczące synergie, poprawia się jakość procesów i wspiera się jednolity ład korporacyjny.

(137) W odniesieniu do szczególnych warunków świadczenia usług i pełnienia funkcji grupowych w ramach grupy DB na rzecz DB Cargo Niemcy twierdzą, że:

- a) funkcje usługowe są rozliczane ze spółkami należącymi do grupy na podstawie umów o gwarantowanym poziomie usług na warunkach rynkowych. W odniesieniu do funkcji usługowych w swoim zintegrowanym sprawozdaniu grupa DB wyraźnie zobowiązuje się do działania zgodnie z warunkami rynkowymi (zasada ceny rynkowej). W zintegrowanym sprawozdaniu DB nie ma informacji o tym, że DB AG świadczy usługi na warunkach innych niż rynkowe. Ponadto, biorąc pod uwagę dużą liczbę transakcji, szczegółowe wyjaśnienie zgodności z rynkiem wszystkich poszczególnych wewnątrzgrupowych relacji usługowych byłoby niemal niemożliwe, a przynajmniej nieproporcjonalne w przypadku braku jakichkolwiek dowodów na stosowanie cen nierynkowych;
- b) Niemcy wyjaśniają, że w przypadku funkcji grupowych należy dokonać rozróżnienia, ponieważ w dużej mierze funkcje grupowe służą wyłącznie grupie. W tym zakresie funkcje grupowe nie świadczą żadnych usług na rzecz przedsiębiorstw należących do grupy. W zakresie, w jakim niektóre funkcje grupowe służą również przedsiębiorstwom należącym do grupy, grupa nie narzuca jednak odrębnych cen w stosunku do przedsiębiorstw należących do grupy. Wszelkie oszczędności kosztów przedsiębiorstw należących do grupy uwzględnia się jednak w oczekiwaniach grupy dotyczących zysków poszczególnych przedsiębiorstw.

4.1.1.3. Korzystne warunki finansowania pożyczek oferowanych przez DB Treasury („środek 3”)

(138) W odniesieniu do środka 3 Niemcy twierdzą, że z tych samych powodów, które przedstawiono w motywie 85, żadne zasoby państwowe nie są zaangażowane w udzielanie pożyczek przez DB AG Treasury na rzecz DB Cargo.

(139) Ponadto zdaniem Niemiec decyzji o utworzeniu DB AG Treasury oraz indywidualnych decyzji o udzieleniu poszczególnych kredytów nie można przypisać państwu, ponieważ:

- a) w utworzeniu DB AG Treasury nie brali udziału przedstawiciele państwa. Wręcz przeciwnie, był to akt organizacyjny zarządu DB AG, który miał charakter czysto wewnętrzny dla przedsiębiorstwa. Utworzenie i zarządzanie centralną jednostką ds. zarządzania zasobami finansowymi jest zadaniem kierownictwa;
- b) urzędnicy państwowi nie biorą również udziału w podejmowaniu indywidualnych decyzji dotyczących pożyczek udzielanych przez DB AG Treasury. Zgodnie z zasadami obowiązującymi w grupie DB o zaciąganiu pożyczek wewnątrzgrupowych decyduje wyłącznie dyrektor ds. finansów i zasobów finansowych w dziale finansowym DB AG.

(140) Niemcy powołują się również na argumenty przedstawione w motywie 107 dotyczące możliwości przypisania środka 1 państwu, argumentując dalej, że ani utworzenia DB AG Treasury, ani decyzji w sprawie poszczególnych pożyczek nie można przypisać państwu.

- (141) Niemcy twierdzą ponadto, że udzielenie spółce DB Cargo indywidualnych pożyczek przez DB AG Treasury nie stanowi dla DB Cargo korzyści ekonomicznej z następujących powodów:
- a) posiadanie jednostki centralnej ds. zarządzania zasobami finansowymi jest zgodne z normalnymi praktykami rynkowymi stosowanymi w grupach. Przykładowo takie jednostki są wykorzystywane przez prawie wszystkie przedsiębiorstwa z branży przemysłowej i handlowej reprezentowane w niemieckim indeksie giełdowym DAX. Specyficzna struktura DB AG Treasury również stanowi normalną praktykę rynkową. W innych grupach jednostki centralne ds. zarządzania zasobami finansowymi gromadzą środki umożliwiające np. udzielanie krótkoterminowych linii kredytowych w ramach łączenia środków pieniężnych lub pożyczek krótkoterminowych o stałym oprocentowaniu, a także udzielanie pożyczek długoterminowych spółkom należącym do grupy;
 - b) konkretne warunki umów pożyczki zawieranych pomiędzy DB AG a DB Cargo są ustalane na warunkach rynkowych w zależności od rynku, terminu zapadalności i ryzyka. W szczególności:
 - (1) określenie „w zależności od rynku” oznacza, że stopy procentowe zakontraktowane na rynku kapitałowym w danym czasie stanowią podstawę do obliczania stóp procentowych. Dane o aktualnych stopach procentowych pochodzą od dostawców usług informacyjnych, takich jak Refinitiv lub Bloomberg;
 - (2) określenie „w zależności od terminu zapadalności” oznacza, że każdą spłatę uwzględnia się przy obliczaniu średniej ważonej stopy procentowej według stopy procentowej obowiązującej w danym terminie, korzystając z krzywej rentowności (np. krzywej swapowej EUR);
 - (3) określenie „w zależności od ryzyka” oznacza, że premie od stóp procentowych zobrazowanych za pomocą krzywej rentowności zmieniają się w zależności od zdolności kredytowej. Na ogół premie są ustalane co miesiąc, po głównych ruchach rynkowych i są ustalane na podstawie „krzywych kredytowych” (tj. warunków finansowania przedsiębiorstw o identycznych ratingach) opracowywanych przez dostawców usług informacyjnych.
- (142) Jeżeli chodzi o premię za ryzyko, premia z tytułu zdolności kredytowej dla przedsiębiorstw infrastrukturalnych należących do grupy DB odpowiada zasadniczo marżom kredytowym DB AG na rynku pieniężnym i kapitałowym (tj. z uwzględnieniem własności rządu federalnego). Marże kredytowe dla przedsiębiorstw nieinfrastrukturalnych są wyższe i odzwierciedlają ocenę kredytową opartą na wskaźnikach oraz marże kredytowe notowane na rynku kapitałowym. Na przykład tylko w sektorze infrastruktury występuje korzyść wynikająca z poprawy ratingu dzięki własności państwowej (tzw. „Government Uplift”).
- (143) DB Cargo nie czerpie korzyści z poprawy ratingu kredytowego. W najlepszym przypadku rating tej spółki jest ustalany na poziomie „samodzielnego profilu kredytowego” („SACP”, Standard & Poor's) lub „podstawowej oceny kredytowej” („BCA”, Moody's), w przypadku których struktura własności nie ma znaczenia. Standardowo w grupach przedsiębiorstwa dzielone są na klasy zdolności kredytowej. Jeśli obowiązuje PLTA, przedsiębiorstwa przypisuje się do klasy wiarygodności zdolności kredytowej SACP lub BCA grupy. W przypadku istniejącej PLTA bank będzie również w swojej ocenie kredytowej uwzględniał zdolność kredytową spółki dominującej.
- (144) Pożyczki DB Cargo nie są zabezpieczone, co jest zgodne z normalną praktyką rynkową stosowaną w grupach. Spółka DB AG, jako akcjonariusz, działa w tym przypadku zarówno jako dostawca kapitału, jak i pożyczkodawca. Zabezpieczenie zapewniłoby spółce DB AG jedynie formalne, ale nie dodatkowe istotne zabezpieczenie. Każda znacząca sprzedaż aktywów wymagałaby uprzedniej zgody DB AG.
- (145) Innym aspektem, który przemawia przeciwko stosowaniu zabezpieczenia w ramach grup, jest sytuacja pożyczek akcjonariuszy w przypadku niewypłacalności, ponieważ pożyczki akcjonariuszy są podporządkowane wszystkim innym kategoriom roszczeń, tj. zajmują najniższą pozycję nawet w grupie roszczeń podporządkowanych.
- (146) Ponadto do celów testu prywatnego inwestora należy uwzględnić fakt, że pożyczka jest transakcją między dwoma przedsiębiorstwami należącymi do tej samej grupy oraz że w związku z tym istnieją szczególne względy strategiczne i efekty synergii.

4.1.1.4. Częściowe pokrywanie przez BEV wynagrodzeń urzędników służby cywilnej zatrudnionych przez DB Cargo („środek 4”)

- (147) Jeżeli chodzi o środek 4, uwagi Niemiec dotyczą przede wszystkim warunku selektywnej korzyści.
- (148) Niemcy twierdzą, że od samego początku celem środka 4 było uwolnienie DB AG, spółki prywatnej, od ciężaru kosztów osobowych wynikających ze szczególnej struktury i poziomu wynagrodzeń urzędników służby cywilnej. Niemcy twierdzą ponadto, że zgodnie z zasadą „als-ob-Kosten”, o której mowa w § 21 ust. 1 i § 23 DBGrG, DB AG płaci BEV koszty równe kosztom, które DB AG poniosłaby, gdyby rekrutowała swoich pracowników na rynku pracy zamiast oddelegowanych urzędników. Niemcy twierdzą, że DB Cargo terminowo ⁽⁶⁵⁾ dokonała wszystkich płatności na rzecz DB AG za przydzielonych jej pracowników, i przedstawiają kilka przykładów praktycznego wdrożenia zasady „als-ob-Kosten” w DB Cargo, a także raporty niezależnych audytorów dotyczące wydatków poniesionych przez DB AG, z których wynika, że poziom wydatków na pracownika kontraktowego w konkretnej sytuacji zawodowej (wiek, kwalifikacje, grupa płacowa) odpowiada poziomowi kosztów podlegających zwrotowi na rzecz BEV za przydzielonych urzędników w podobnej sytuacji zawodowej ⁽⁶⁶⁾.
- (149) Niemcy twierdzą ponadto, że środek jest ograniczony zarówno pod względem czasu, jak i zakresu i ma zastosowanie do stale zmniejszającej się siły roboczej, oraz stwierdzają, że środek nie stanowi pomocy państwa, ponieważ nie zwalnia spółkę DB Cargo z opłat, które musi ona normalnie ponosić. Wręcz przeciwnie, środek zwalnia DB Cargo z wygórowanych kosztów, których nie muszą ponosić inne prywatne przedsiębiorstwa kolejowe. Potwierdza to fakt, że urzędnicy zatrudnieni przez BEV są delegowani nie tylko do DB AG, ale także do innych przedsiębiorstw konkurujących z jednostkami zależnymi DB AG. W takiej sytuacji BEV przejmuje ponadrynkowe koszty oddelegowanych urzędników na podstawie indywidualnej umowy uwzględniającej zasadę „als-ob-Kosten”.
- (150) Co więcej, zdaniem Niemiec system kadrowy przyjęty przez Niemcy po przekształceniu niemieckich kolei jest również zgodny z zasadą prywatnego inwestora. Ustanawiając system, w ramach którego wyszkoleni kolejni urzędnicy służby cywilnej, którzy stali się zbędni, mogą zostać wynajęci na rynku za cenę rynkową, rząd federalny działał w taki sam sposób, w jaki działałby prywatny inwestor. System ten pozwolił państwu rozłożyć ciężar wynagrodzeń i emerytur tych wysoko wykwalifikowanych pracowników i ograniczyć presję na aktywa państwowe (w tym przypadku budżet federalny).
- (151) Niemcy twierdzą natomiast, że środek 4 jest istniejącą pomocą oraz że jest on pod każdym względem zgodny z rynkiem wewnętrznym.

4.1.1.5. Przedmiotowe środki jako istniejąca pomoc

- (152) W pismach z dnia 17 maja i 26 września 2023 r. Niemcy przedstawiły alternatywną argumentację, zgodnie z którą, jeżeli środki, o których mowa w decyzji o wszczęciu postępowania, miałyby zostać ostatecznie uznane za pomoc państwa, należy je zakwalifikować jako istniejącą pomoc w rozumieniu art. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ⁽⁶⁷⁾ („rozporządzenie proceduralne”).

⁽⁶⁵⁾ Płatności te dokonano na rzecz spółki DB AG, która następnie przelała pieniądze do BEV. Jak wyjaśniły władze niemieckie, personel jest przydzielany spółce DB AG, która działa jako pośrednik. W związku z tym DB AG zwraca BEV koszty osobowe urzędników przydzielonych do DB AG, w związku z czym DB Cargo nie dokonuje żadnych płatności bezpośrednich z tytułu kosztów personelu na rzecz BEV (zob. motyw 80).

⁽⁶⁶⁾ Uwagi przedłożone przez Niemcy w dniu 23 października 2023 r.

⁽⁶⁷⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (153) Niemcy twierdzą, że dotyczy to w szczególności PLTA. W celu zastosowania pojęcia „zmiana istniejącej pomocy” w kontekście art. 1 lit. b) pkt (v) rozporządzenia proceduralnego należy zastosować zasadę przewagi treści nad formą, co oznacza, że tylko daleko idące zmiany w treści istniejącego środka mogą skutkować ponowną kwalifikacją środka jako nowej pomocy. Niemcy powołują się w tym względzie na praktykę Urzędu Nadzoru EFTA⁽⁶⁸⁾ oraz Komisji⁽⁶⁹⁾ i twierdzą, że od 1999 r. istnieje nieprzerwany łańcuch identycznych umów o przeniesieniu zysków i strat łączących DB AG z DB Cargo bezpośrednio lub pośrednio – poprzez jedną lub dwie dodatkowe jednostki zależne (DB ML i Railion⁽⁷⁰⁾). Niemcy dodają, że zasady podziału zysków i strat podobne do tych, które leżą u podstaw PLTA, miały zastosowanie już w okresie od 1994 r., tj. od utworzenia DB AG, do 1999 r., kiedy różne jednostki biznesowe DB AG zostały włączone do odrębnych jednostek zależnych i powiązane z jednostką dominującą umowami przewidującymi przeniesienie zysków i strat.
- (154) Zdaniem Niemiec korekty techniczne dokonane w PLTA w 2012 r. i 2016 r. w kontekście reorganizacji grupy DB nie miały wpływu na treść tej umowy, a zatem są nieistotne w świetle art. 108 ust. 1 TFUE. Tym bardziej, że wszystkie przedsiębiorstwa uczestniczące w reorganizacji były w 100 % kontrolowane przez DB AG, a zatem stanowiły część tego samego przedsiębiorstwa.
- (155) Niemcy twierdzą ponadto, że wyjątek przewidziany w art. 1 lit. b) pkt (v) zdanie drugie rozporządzenia proceduralnego⁽⁷¹⁾ nie ma zastosowania w niniejszej sprawie z dwóch powodów. Po pierwsze, główny element PLTA, tj. przejmowanie strat DB Cargo przez jednostkę dominującą, istniał już od 1994 r., podczas gdy przyjmuje się, że wyjątek ten nie ma zastosowania z mocą wsteczną do sytuacji istniejących przed wejściem w życie tego rozporządzenia w 1999 r.⁽⁷²⁾ Po drugie, Niemcy twierdzą, że wyjątek ten nie może wykraczać poza przepisy art. 108 TFUE i tworzyć dodatkowych kategorii przypadków „nowej pomocy”. W tym sensie wątpliwe jest, czy art. 1 lit. b) pkt (v) zdanie drugie rozporządzenia proceduralnego jest w jakikolwiek sposób zgodny z prawem pierwotnym. Ponadto Niemcy twierdzą, że orzecznictwo ogranicza ten wyjątek tylko do przypadków, w których można było przewidzieć, że po liberalizacji rynku środek stanie się pomocą. Ponadto przepis ten ma zastosowanie wyłącznie w przypadkach, w których działalność jest otwarta na konkurencję na mocy prawa Unii w konkretnej dacie granicznej, którą można ustalić z wyprzedzeniem. Nie miałyby on zatem zastosowania w przypadku liberalizacji rynku przewozów towarowych, w którym do otwarcia rynku w długim okresie (w latach 2003–2007) przyczyniło się wiele różnych środków na szczeblu krajowym i europejskim.
- (156) Zdaniem Niemiec konsekwencją uznania PLTA za istniejącą pomoc byłoby zamknięcie przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego. Ponieważ PLTA jest pomocą indywidualną, a nie programem pomocy, Komisja nie byłaby w stanie zaproponować i wyegzekwować odpowiednich środków zgodnie z rozdziałem VI rozporządzenia proceduralnego regulującego procedurę dotyczącą istniejących programów pomocy.

⁽⁶⁸⁾ Decyzja Urzędu Nadzoru EFTA nr 082/23/COL z dnia 31 maja 2023 r. o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego zamówień na świadczenie usługi publicznej w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w Norwegii, pkt 182 i nast. oraz pkt 250 i nast.

⁽⁶⁹⁾ Niemcy odnoszą się w szczególności do decyzji Komisji z dnia 20 października 2014 r. w sprawie SA.30481 – Nielegalna pomoc państwa na rzecz Agence France-Press (AFP) (Dz.U. C 20 z 19.1.2018, s. 1); z dnia 24 kwietnia 2007 r. w sprawie SA.18957 – Finansowanie nadawców publicznych w Niemczech, motyw 196 (Dz.U. C 185 z 8.8.2007, s. 1); z dnia 27 lutego 2008 r. w sprawie SA.21395 – Finansowanie VRT, motyw 118 (Dz.U. C 143 z 10.6.2008, s. 1).

⁽⁷⁰⁾ Niemcy wyjaśniają, że Railion utworzono jako narzędzie do otwarcia DB Cargo na europejskie linie kolejowe partnerskie.

⁽⁷¹⁾ Zgodnie z art. 1 lit. b) pkt (v) rozporządzenia proceduralnego „istniejąca pomoc” oznacza pomoc, jaka została uznana za pomoc istniejącą, ponieważ można stwierdzić, że w czasie gdy została wprowadzona w życie, nie stanowiła pomocy, a w okresie późniejszym stała się pomocą ze względu na rozwój rynku wewnętrznego bez wprowadzenia zmian przez państwo członkowskie. W przypadku gdy niektóre środki stają się pomocą po liberalizacji danego działania przez prawo Unii, środków takich nie uznaje się za pomoc istniejącą po terminie przyjętym dla liberalizacji.

⁽⁷²⁾ Niemcy odnoszą się do rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE, Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj>.

4.1.2. Uwagi dotyczące uwag zainteresowanych stron

4.1.2.1. Uwagi Niemiec dotyczące uwag ERFA

- (157) Zdaniem Niemiec uwagi ERFA potwierdzają, że niemiecki sektor kolejowych przewozów towarowych jest wysoce konkurencyjny i że w ostatnich latach prywatni konkurenci stale zwiększają swoje udziały w rynku. Uwagi te obalają zarzuty skarżącego dotyczące antykonkurencyjnych skutków przedmiotowych środków. Niemcy dodają, że z art. 345 TFUE, który zakazuje dyskryminacji przedsiębiorstw ze względu na kryterium własności (publicznej lub prywatnej), wynika, że wdrożenie zasad pomocy państwa nie może prowadzić do faktycznego zakazu stosowania instrumentów organizacji stosunków wewnątrz grupy (umów o przeniesieniu zysków i strat, świadczenia usług wewnątrzgrupowych lub pożyczek), które miałyby zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw publicznych.

4.1.2.2. Uwagi Niemiec dotyczące uwag skarżącego

- (158) Niemcy przeanalizowały kolejne uwagi skarżącego i w odniesieniu do warunku wykorzystania zasobów państwowych twierdzą, że środki 1–3 wiążą się z wykorzystaniem dochodów z działalności gospodarczej grupy DB, które nie są zasobami państwowymi. Przychody z działalności gospodarczej przedsiębiorstwa handlowego utworzonego na podstawie prawa prywatnego nie mogą być uznawane za zasoby państwowe wyłącznie na podstawie faktu, że państwo jest akcjonariuszem. Należy wykazać, że państwo, wywierając dominujący wpływ, jest w stanie kontrolować wykorzystanie środków⁽⁷³⁾. Niemcy powtarzają swój argument, opierając się na art. 345 TFUE (zob. motyw 105).
- (159) W odniesieniu do możliwości przypisania Niemcy przyznają, że ustanowienie PLTA zostało zatwierdzone przez przedstawiciela rządu federalnego na walnym zgromadzeniu DB AG. Zgoda państwa na zastosowanie środka nie jest jednak wystarczająca do ustalenia możliwości przypisania na podstawie art. 107 TFUE⁽⁷⁴⁾, ponieważ orzecznictwo wymaga wykazania, że organy publiczne aktywnie uczestniczyły w przyjęciu środka lub że narzuciły przedsiębiorstwu środek lub nakazały mu działanie w określony sposób⁽⁷⁵⁾. Ponadto możliwości przypisania nie można ustalić na podstawie zatwierdzenia rocznego i skonsolidowanego sprawozdania finansowego DB AG przez radę nadzorczą, biorąc pod uwagę, że (i) takie zatwierdzenie nie pociąga za sobą żadnej zgody na wyrównanie strat oraz (ii) reprezentacja rządu w radzie nadzorczej jest zbyt mała, aby skutecznie wpływać na decyzje tego organu.
- (160) W odniesieniu do środków 2 i 3 Niemcy powtarzają, że przypisanie tych środków państwu nie może opierać się wyłącznie na fakcie, że państwo posiada 100 % udziałów w DB AG. Niemcy twierdzą, że w przyjęciu tych środków nie uczestniczył żaden przedstawiciel państwa. W szczególności zgodnie ze statutem DB AG i regulaminem rady nadzorczej DB AG środki takie jak środki 2 i 3 nie muszą być zatwierdzane i w rzeczywistości nie zostały zatwierdzone przez radę nadzorczą.
- (161) Niemcy dodają, że możliwości przypisania środków 2 i 3 nie można wywnioskować z czynników wymienionych przez skarżącego. Po pierwsze, domniemany czysto finansowy interes państwa niemieckiego w otrzymywaniu dywidend od grupy DB nie wskazuje na udział państwa w tych dwóch środkach. Interes finansowy akcjonariusza nigdy nie pojawił się w orzecznictwie jako kryterium istotne dla możliwości przypisania środka i słusznie, ponieważ oznaczałoby to, że wszelkie decyzje podejmowane przez organy spółek można by przypisać państwu, ponieważ każda decyzja może mieć wpływ na interes finansowy akcjonariusza.

⁽⁷³⁾ Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, z dnia 29 kwietnia 2004 r., Grecja/Komisja, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 oraz z dnia 8 maja 2003 r., Włochy i SIM 2 Multimedia/Komisja, C-328/00 i C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

⁽⁷⁴⁾ Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie C-425/19 P, Komisja/Włochy i in., ECLI:EU:C:2021:154 oraz wyrok Sądu z dnia 15 grudnia 2021 r., Oltchim/Komisja, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

⁽⁷⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 września 2017 r., ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, pkt 20 oraz wyrok Sądu z dnia 22 września 2021 r., DEI/Komisja, T-639/14 RENV, T-352/15 i T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Niemcy powołują się również na decyzję (UE) 2021/2182.

- (162) Niemcy twierdzą także, że możliwości przypisania środków 2 i 3 nie można również wywnioskować z przepisów § 65 BHO ani z przepisów PCGK, ponieważ akty te stanowią jedynie uzupełnienie przepisów ustawowych dotyczących zarządzania przedsiębiorstwami z udziałami federalnymi i nadzoru nad takimi przedsiębiorstwami i nie zawierają żadnych wymogów dotyczących zatwierdzania operacji wykraczających poza powszechnie obowiązujące przepisy prawa spółek.
- (163) Ponadto Niemcy uważają, że inne czynniki możliwości przypisania, na które powołuje się skarżący, są nieistotne lub niezrozumiałe.
- (164) W odniesieniu do warunku korzyści Niemcy twierdzą, że ciężar dowodu, czy przesłanki zastosowania testu inwestora prywatnego działającego w warunkach gospodarki rynkowej zostały spełnione, spoczywa na Komisji. Fakt, że Komisja nie dysponuje dowodami niezbędnymi do ustalenia, czy inwestor prywatny wprowadziłby przedmiotowe środki, nie może działać na niekorzyść państwa członkowskiego⁽⁷⁶⁾. Jedynie w przypadkach, w których kwestionuje się możliwość zastosowania testu prywatnego inwestora, państwo członkowskie musi ustalić na podstawie obiektywnych i możliwych do zweryfikowania dowodów, że wprowadziło przedmiotowy środek jako akcjonariusz, a nie jako organ publiczny.
- (165) Ponadto Niemcy twierdzą, że skarżący odnosi się do orzecznictwa dotyczącego zastrzyków kapitałowych, które są operacjami, w przypadku których analizy rentowności lub biznesplanu sporządza się czasami również w sektorze prywatnym. Nie przeprowadza się natomiast analiz rentowności *a priori*, które nie mają sensu w przypadku instrumentów takich jak PLTA, które są neutralnym, strukturalnym elementem grupy. Brak analizy rentowności przeprowadzonej przed przyjęciem PLTA nie ma zatem znaczenia dla oceny, czy zachowanie państwa było zgodne z zachowaniem prywatnego inwestora. Ponadto Niemcy zwracają uwagę, że przekazały Komisji odpowiednie plany średnioterminowe, które są zbieżne z badanymi faktami i które zawierają dogłębne analizy zmian rentowności DB Cargo w nadchodzących latach.
- (166) W szczególności w odniesieniu do środka 1 Niemcy są zdania, że skarżący niesłusznie koncentruje swoje uwagi na fakcie, że umowa PLTA została przedłużona w 2012 r. pomimo ciągłych strat i rzekomego braku perspektyw na zyski. Skarżący nie wziął przy tym pod uwagę, że (i) w latach 2006–2008 spółka DB Cargo przekazała DB AG zyski przekraczające 500 mln EUR; (ii) straty w 2009 r. były bezpośrednim skutkiem kryzysu finansowego, a w kolejnych latach spółka DB Cargo zdołała je ograniczyć (2010 r.: -148 mln EUR, 2011 r.: -100 mln EUR, 2012 r.: -31 mln EUR); (iii) PLTA z 2012 r. zawarto w oczekiwaniu na powrót do zysków, których spodziewano się również w planach średnioterminowych; (iv) PLTA nie można postrzegać w oderwaniu, lecz należy postrzegać ją jako instrument pozwalający na ustanowienie jedności podatkowej, dzięki której straty jednej jednostki zależnej mogą być kompensowane na poziomie całej grupy.
- (167) W odniesieniu do środka 2 Niemcy odsyłają do swoich uwag dotyczących niejednoznaczności pojęcia „usług wewnątrzgrupowych” i powtarzają argumenty przedstawione w uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania dotyczące rozróżnienia między funkcjami usługowymi a funkcjami grupowymi oraz ich wyceny.
- (168) W odniesieniu do środka 3 Niemcy twierdzą, że zarzuty skarżącego są błędne. Niemcy twierdzą, że umowy pożyczki między DB AG a DB Cargo zawarto na warunkach rynkowych, i powtarzają w tym względzie argumenty przedstawione w uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania. Ponadto zdaniem Niemiec fakt, że spółka DB Cargo jest własnością państwa, nie ma wpływu na warunki pożyczek zaciągniętych przez DB Cargo.
- (169) W odniesieniu do środka 4 Niemcy powtarzają argumenty dotyczące wdrożenia zasady „als-ob-Kosten”, które przedstawiły w swoich uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania. Ponadto Niemcy twierdzą, że niniejsza sprawa różni się od sprawy C-211/15 P, Orange/France Télécom/Komisja. W szczególności, w przeciwieństwie do DB AG w niniejszej sprawie, spółka France Télécom płaciła niższe składki na ubezpieczenie społeczne niż jej konkurenci.

⁽⁷⁶⁾ Niemcy odsyłają do opinii rzecznik generalnej J. Kokott w sprawie C-160/19 P, Commune di Milano/Komisja, ECLI:EU:C:2020:591, pkt 98.

- (170) Niemcy kwestionują również argumenty skarżącego dotyczące kwestii proceduralnych. Niemcy są zdania, że nie ma potrzeby zawieszania czterech kwestionowanych środków, ponieważ nie stanowią one pomocy państwa. Niemcy uważają natomiast, że środki te stanowią istniejącą pomoc, i powtarzają argumenty przedstawione w tym względzie w pismach z dnia 17 maja i 26 września 2023 r.

4.1.3. *Zgodność z rynkiem wewnętrznym*

- (171) Niemcy są zdania, że przedmiotowe środki nie stanowią pomocy państwa, w związku z czym nie pojawia się kwestia ich zgodności z rynkiem wewnętrznym. Niemcy twierdzą natomiast, że cztery kwestionowane środki stanowią istniejącą pomoc, a wszelkie kwestie związane z ich zgodnością należy zbadać w ramach określonych w rozdziale VI rozporządzenia proceduralnego.
- (172) Jako argument dodatkowy Niemcy i DB AG/DB Cargo postanowiły objąć DB Cargo planem transformacji gospodarczej, który jednocześnie, zdaniem Niemiec, spełnia wymogi planu restrukturyzacji w rozumieniu wytycznych Komisji dotyczących ratowania i restrukturyzacji ⁽⁷⁾ („wytyczne R&R”).

4.1.4. *Plan restrukturyzacji DB Cargo*

4.1.4.1. *Opis planu restrukturyzacji i towarzyszącej mu pomocy na restrukturyzację*

- (173) W lipcu 2022 r. zarząd DB Cargo AG i zarząd DB AG podjęły decyzję o uruchomieniu procedury, która ostatecznie zakończyła się przyjęciem planu przekształcenia polegającym na zatrudnieniu firmy konsultingowej do opracowania strategii przekształcenia dla trzech segmentów branżowych DB Cargo (transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, transport ładunków jednowagonowych i transport kombinowany) w celu zapewnienia przedsiębiorstwu solidnych podstaw ekonomicznych w perspektywie trzech lat. We wrześniu 2022 r. zarząd DB Cargo AG i zarząd DB AG wybrały firmę konsultingową Roland Berger w celu opracowania strategii przekształcenia. Wdrożenie przez DB Cargo planu przekształcenia było konieczną reakcją na poważne wyzwania stojące przed spółką.
- (174) W dniu 30 października 2023 r., a następnie w drodze różnych aktualizacji, Niemcy przedłożyły Komisji wspomniany plan, który jest już w trakcie realizacji, w kontekście niniejszego postępowania, w celu jego oceny jako planu restrukturyzacji w rozumieniu wytycznych R&R.

4.1.4.1.1. *Plan restrukturyzacji DB Cargo*

4.1.4.1.1.1. *Przegląd planu przekształcenia DB Cargo*

- (175) Niemcy wyjaśniają, że plan przekształcenia DB Cargo ma na celu wzmocnienie pozycji DB Cargo w perspektywie długoterminowej, tak aby spółka mogła wnieść niezbędny wkład w osiągnięcie celów korporacyjnych DB AG. Plan działania opracowano zgodnie z hasłem „Europa potrzebuje silnego dostawcy usług logistyki kolejowej. Z myślą o klimacie i zrównoważonej gospodarce”. Niemcy oczekują, że za sprawą tego planu spółka DB Cargo w znacznym stopniu przyczyni się do zwiększenia udziału kolei w niemieckim i europejskim rynku transportowym, jednocześnie poprawiając własną stabilność ekonomiczną.
- (176) Niemcy wyjaśniają, że w celu osiągnięcia rentowności i konkurencyjności DB Cargo przekształci swój model biznesowy. Przekształcenie jest konieczne, ponieważ wysoce złożony wspólny system produkcji nie był w stanie elastycznie reagować na wymagania klientów w ramach obecnej infrastruktury. Skutkiem tego jest malejąca produktywność i duże dodatkowe obciążenia finansowe, które mają drastyczny wpływ na zyski. Niemcy twierdzą ponadto, że spółka DB Cargo musi przeprowadzić transformację, aby odzyskać rentowność i konkurencyjność. Niemcy wyjaśniają, że aby umożliwić spółce DB Cargo szybsze reagowanie na te wyzwania i żądania klientów, spółka dostosuje swój model biznesowy tak, aby powstały mniejsze, bardziej skoncentrowane obszary biznesowe. Dostosowanie to opiera się na sektorach biznesowych/grupach klientów. W tym kontekście w segmencie ładunków jednowagonowych nadal będzie prowadzona ścisła wymiana usług ze wszystkimi takimi sektorami biznesowymi/grupami klientów.

⁽⁷⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1).

- (177) Niemcy wskazują, że te bardziej skoncentrowane obszary biznesowe otrzymają pełną autonomię, odpowiedzialność i wszystkie zasoby dla swojej działalności. Oczekuje się, że dzięki takiemu sposobowi prowadzenia działalności drastycznie ograniczy się złożoność modelu produkcji, co powinno znacznie zmniejszyć koszty i poprawić konkurencyjność.
- (178) Jeśli chodzi o logistykę kolejową, Niemcy wskazują, że obecnie DB Cargo systematycznie oferuje swoim klientom usługi specyficzne dla branży w łańcuchach dostaw swoich klientów, aby wzmocnić swoją obecność na rynku jako dostawca usług logistyki kolejowej. Są to rozwiązania logistyczne, które zasadniczo obejmują usługę kolejową i uzupełniają ją o dodatkowe moduły (na przykład transport drogowy, magazynowanie i inne indywidualne usługi logistyczne).
- (179) Obszar transportu jednowagonowego, który jest kluczowym elementem dzisiejszego kolejowego transportu towarowego w Niemczech i Europie, nie może być obsługiwany na zasadach czysto komercyjnych jako sieć o pełnym zasięgu, biorąc pod uwagę obecne ogólne ramy. W związku z tym, wraz z wdrożeniem planu przekształcenia DB Cargo, Niemcy oczekują, że transport jednowagonowy będzie dalej rozwijany w kierunku zorientowanej na podaż, znormalizowanej i odpornej sieci elastycznych opcji towarowych, z uwzględnieniem finansowania przewidzianego w budżecie federalnym na 2024 r., oraz że będzie on zorganizowany w znacznie bardziej opłacalny sposób. Niemcy twierdzą ponadto, że w perspektywie średnio- i długoterminowej efektywność systemu wzrośnie również dzięki nowym technologiom, takim jak automatyczny sprzęg cyfrowy (DAC).
- (180) Niemcy wyjaśniają również, że transport kombinowany jest rynkiem przyszłości w kolejowym transporcie towarowym. Niemcy wskazują, że aby móc oferować konkurencyjne usługi, spółka DB Cargo również zamierza w przyszłości wdrożyć środki strukturalne.
- (181) Ponadto Niemcy wyjaśniają, że w ramach planu przekształcenia spółka DB Cargo zainwestuje w nowoczesne lokomotywy wielosystemowe i nowe technologie wagonów. Niemcy spodziewają się, że dzięki postępom w cyfryzacji i automatyzacji spółka DB Cargo będzie również w stanie przeprowadzać procesy w transporcie kolejowym, tj. formowanie pociągów, czyszczenie i konserwację wagonów, znacznie skuteczniej i szybciej, zwiększając tym samym swoją konkurencyjność.
- (182) Niemcy wskazują, że dzięki nowoczesnemu sprzętowi transportowemu, który spełnia wymagania klientów, spółka DB Cargo chce być w stanie jeszcze bardziej zintegrować się z łańcuchami logistycznymi klientów. Niemcy wyjaśniają, że w związku z tym DB Cargo intensywnie rozwija swoje wagony towarowe.
- (183) Niemcy zwracają uwagę, że koncentrując się na cyfryzacji, optymalizacji kosztów i zrównoważonym rozwoju, DB Cargo dąży zarówno do przezwyciężenia obecnych trudności, jak i do zabezpieczenia swojej przyszłości jako wiodącego gracza na europejskim rynku kolejowych przewozów towarowych. W związku z tym Niemcy twierdzą, że strategiczne inicjatywy przedstawione w planie przekształcenia zapewniają jasną drogę do przywrócenia rentowności poprzez długoterminową stabilność i wzrost.

4.1.4.1.1.2. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji DB Cargo

- (184) Niemcy wyjaśniają, że spółka DB Cargo rozpoczęła realizację planu restrukturyzacji, który zakłada radykalne zmiany w systemie produkcji, likwidację wzajemnych powiązań między segmentami, optymalizację portfela, współpracę z partnerami zamiast operacji wewnętrznych oraz zasadnicze dostosowanie wymagań w zakresie zasobów.
- (185) Niemcy wskazują ponadto, że poszczególne środki określone w planie restrukturyzacji zostały opracowane na podstawie segmentów dla pojedynczych wagonów, pociągów blokowych oraz odpowiednich działów transportu morskiego, kontynentalnego i przewoźników w segmencie transportu kombinowanego. Co więcej, opracowano dodatkowe nadrzędne środki restrukturyzacyjne ukierunkowane na europejskie jednostki zależne, a także struktury kosztów ogólnych administracyjnych i związanych z produkcją oraz organ kontroli ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁸⁾ Opis organu kontroli DB Cargo znajduje się w motywie 237 i nast.

- (186) W tym kontekście Niemcy wyjaśniają, że spółka DB Cargo zakończyła wymagane prawem negocjacje w celu uzgodnienia interesów z przedstawicielami pracowników w odniesieniu do redukcji kosztów personelu, które nadal wynoszą ponad 100 mln EUR rocznie po podwyżkach płac, które weszły w życie w międzyczasie. W dniu 2 października 2024 r. komitet pojednawczy doszedł do porozumienia i uzgodnił redukcję zatrudnienia o 4 582 pracowników pełnoetatowych (ok. 25 % siły roboczej) do dnia 31 grudnia 2026 r. w porównaniu z grudniem 2023 r. oraz dodatkową redukcję o 361 pracowników pełnoetatowych do grudnia 2029 r., co daje łączną redukcję o 4 943 pracowników pełnoetatowych (ok. 27 % siły roboczej). Niemcy wskazują ponadto, że spółka DB Cargo skoncentrowała się początkowo na transporcie kombinowanym, kosztach ogólnych administracyjnych i związanych z produkcją oraz kosztach ogólnych związanych z organem kontroli, i wyjaśniają, że DB Cargo będzie dalej koncentrować się, zgodnie ze środkami określonymi w planie restrukturyzacji w kolejnych sekcjach, w szczególności na transporcie wagonowym i kolejowym, w tym na redukcji zatrudnienia.

Tabela 10

Wyniki porozumienia osiągniętego przez komitet pojednawczy, dnia 2 października 2024 r. – zmniejszenie EPC DB Cargo AG

EPC	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028	Rok 2029
Personel operacyjny (maszyniści, operatorzy stacji rozrządowych itp.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Obsługa techniczna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogólne związane z produkcją, z uwzględnieniem organu kontroli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ogólne koszty administracyjne (w tym IT)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
DB Cargo AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 29.

4.1.4.1.1.3. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu przewozów jednowagonowych

- (187) Niemcy wyjaśniają, że transport jednowagonowy w ramach spółki DB Cargo obejmuje odbiór i dostawę pojedynczych wagonów i grup wagonów od różnych nadawców na terenie całego kraju. Po odbiorze wagony są łączone w pociągi dalekobieżne na wielu etapach. Następnie pociągi dalekobieżne muszą zostać rozdysponowane z powrotem na pojedyncze wagony lub pociągi dowozowe przed ostateczną dostawą. Wysoce złożony proces łączenia wymaga rozległych zasobów infrastrukturalnych, a także zdolności w zakresie operacji przeprowadzanych manualnie i zarządzania w odniesieniu do planowania i wysyłek.
- (188) Niemcy wskazują ponadto, że transport jednowagonowy jest postrzegany jako bardziej zrównoważona alternatywa dla jego bezpośredniej konkurencji, jaką jest transport drogowy małych i średnich przesyłek z wykorzystaniem samochodów ciężarowych. Konieczna jest restrukturyzacja modelu produkcji i modelu biznesowego, a także wdrożenie programów pomocy państwa w celu przezwyciężenia niekorzystnej sytuacji systemowej transportu jednowagonowego w porównaniu z transportem samochodowym i zapewnienia bardziej przyjaznego dla środowiska transportu kolejowego zamiast drogowego. Niemcy twierdzą zatem, że środki przewidziane w planie restrukturyzacji DB Cargo w zakresie transportu jednowagonowego mają na celu spełnienie wymogów zapewnienia długoterminowej rentowności i zwiększenie konkurencyjności transportu jednowagonowego.

4.1.4.1.1.3.1. Środek 1. przewidziany w planie restrukturyzacji: optymalizacja sieci w segmencie przewozów jednowagonowych poprzez przegląd projektu

- (189) Niemcy wyjaśniają, że ogólnym celem przeprojektowania sieci transportu jednowagonowego jest: a) zdecydowane uproszczenie i zwiększenie solidności produkcji oraz b) wynikająca z tego standaryzacja oferty handlowej.
- (190) Jeśli chodzi o przyszły model produkcji, Niemcy twierdzą, że do segmentu przewozów jednowagonowych zostanie przydzielony personel i sprzęt, co stanowi radykalną zmianę w porównaniu z obecną zintegrowaną produkcją w obszarze transportu jednowagonowego, transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego. Niemcy oczekują, że ten środek restrukturyzacyjny doprowadzi do zwiększenia solidności/odporności, poprawy jakości i pozwoli na uzyskanie oszczędności kosztów, które przewyższą synergie zintegrowanej produkcji, tj. zmniejszenie opłat za anulowanie usługi i zwiększenie efektywnego gospodarowania zasobami (np. mniejsza liczba potrzebnych lokomotyw). Ponadto Niemcy twierdzą, że celem przyszłego projektu sieci DB Cargo będzie zwiększenie częstotliwości na długich trasach, konsolidacja krótszych połączeń i umożliwienie bardziej elastycznego kierowania wagonów, tj. lepsze rozłożenie kosztów stałych i zmniejszenie liczby miejsc docelowych.
- (191) Niemcy wskazują ponadto, że oferta handlowa zostanie w większym stopniu ujednolicona, co pozwoli zminimalizować liczbę indywidualnych wymogów klientów. Ponadto zdaniem Niemiec oczekuje się, że wyeliminowanie potrzeby ustalania priorytetów dla poszczególnych klientów zwiększy przepustowość stacji rozrządowych, a także znacząco uprości planowanie i obsługę wysyłek, tj. zwiększy efektywność kosztów ogólnych.
- (192) Niemcy twierdzą, że zmieniona sieć ma zostać uruchomiona od 2025 r.

4.1.4.1.1.3.2. Środek 2. przewidziany w planie restrukturyzacji: ogólne środki optymalizacji produkcji w segmencie przewozów jednowagonowych

- (193) Niemcy wskazują, że w projekcie sieci DB Cargo oraz w planie restrukturyzacji przewidziano dwa nadrzędne środki optymalizacji produkcji mające na celu poprawę kosztów przewozów jednowagonowych:
- a) przegląd obecnych usług dowozowych i dystrybucyjnych w transporcie jednowagonowym, tj. obecnie nieopłacalne usługi zostaną przeorganizowane, ograniczone lub wyeliminowane. Niemcy wskazują, że środek jest już wdrażany, a pierwszych efektów można spodziewać się natychmiast;
 - b) oszczędność kosztów energii dzięki wykorzystaniu lokomotyw elektryczno-spalinowych zamiast mniej paliwooszczędnych alternatywnych lokomotyw spalinowych. Niemcy wskazują, że pozytywnych skutków tego środka można spodziewać się od 2026 r.

4.1.4.1.1.3.3. Środek 3. przewidziany w planie restrukturyzacji: Poprawa jakości w segmencie przewozów jednowagonowych i środki korekty cen bazowych

- (194) Niemcy wskazują, że te ulepszenia w modelu produkcji doprowadzą do poprawy jakości usług dla klienta (np. zwiększenie solidności/odporności). Niemcy wyjaśniają, że oprócz tych ulepszeń w zakresie jakości DB Cargo negocjuje korekty cen w celu (i) lepszego pokrycia obecnego wzrostu kosztów transportu oraz (ii) lepszego uwzględnienia gotowości klientów do płacenia za usługi przewozów jednowagonowych. Niemcy precyzują, że odpowiednie korekty cen będą polegały na faktycznym podwyższeniu cen bazowych, oprócz kompensacji kosztów czynników produkcji, i wejdą w życie już w 2024 r.

4.1.4.1.1.3.4. Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu przewozów
jednowagonowych na prognozy EBIT DB Cargo

Tabela 11

**Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu przewozów
jednowagonowych na prognozy EBIT DB Cargo**

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028
Przewozy jednowagonowe	Optymalizacja sieci poprzez przegląd projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ogólne środki optymalizacji produkcji mające wpływ na transport jednowagonowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Poprawa jakości i korekta ceny bazowej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 30.

4.1.4.1.1.4. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu pociągów odcinkowych
bezpośrednich

(195) Niemcy wyjaśniają, że transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi charakteryzuje się bezpośrednim łąčeniem wolumenów z bocznic kolejowych/punktów załadunku do bocznic kolejowych/punktów rozładunku bez zmiany składu pociągu. W związku z tym kluczowym czynnikiem wpływającym na wydajność pociągów odcinkowych bezpośrednich jest wystarczające wykorzystanie przepustowości w transporcie dalekobieżnym. Niemcy wskazują, że w segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich spółka DB Cargo koncentruje się na zapewnieniu szerokiego zasięgu sieci z różnymi formami transportu, w tym bardziej złożonych rozwiązań logistycznych. Główne środki przewidziane w planie restrukturyzacji dla segmentu pociągów odcinkowych bezpośrednich zostały opisane poniżej i dotyczą przedstawienia się na działalność jako inteligentny dostawca usług logistycznych.

4.1.4.1.1.4.1. Środek 4. przewidziany w planie restrukturyzacji: rozwiązania logistyczne dla segmentu pociągów
odcinkowych bezpośrednich i optymalizacja portfela

(196) Niemcy twierdzą, że plan restrukturyzacji DB Cargo będzie koncentrować się na inteligentnych rozwiązaniach logistycznych w odniesieniu do transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi (np. rozwiązania niestandardowe lub ruch złożony/transgraniczny) i umożliwi przeprowadzenie ustrukturyzowanego przeglądu portfela w odniesieniu do dwóch kluczowych elementów:

- a) zmian w koncepcjach produkcyjnych w celu zwiększenia zarówno wydajności, jak i jakości, w przypadku których DB Cargo może zapewnić unikalną ofertę sprzedaży;
- b) zróżnicowania cen z cenami dostosowanymi do klientów o wyższej gotowości do zapłaty i silnej zależności od usług kolejowych. W tym kontekście może dojść do zaprzestania obsługi wybranych tras i klientów o mniej złożonych potrzebach (np. przewozy typu punkt-punkt) w celu wykorzystania uwolnionych zasobów do realizacji bardziej złożonych/inteligentnych rozwiązań logistycznych (potencjalnie we współpracy z partnerami), skutkujących wyższą marżą. Niemcy twierdzą, że zasadniczo spółka DB Cargo będzie kontynuować przewozy o pozytywnych perspektywach rozwoju gospodarczego. Niemcy wskazują ponadto, że optymalizacja portfela zostanie wdrożona natychmiast, a jej skutki będą widoczne od 2024 r.

4.1.4.1.1.4.2. Środek 5. przewidziany w planie restrukturyzacji: zwiększenie odporności produkcji w segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich

- (197) Niemcy wyjaśniają, że obecnie pociągi odcinkowe bezpośrednie spółki DB Cargo są produkowane w ramach zintegrowanego systemu produkcji obejmującego transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, transport kombinowany i przewozy jednowagonowe. Niemcy wskazują ponadto, że potencjalne synergie wynikające z zintegrowanej produkcji w DB Cargo często nie są wykorzystywane (np. z powodu nieprzewidywalnych zdarzeń, takich jak prace budowlane w krótkim czasie, kwestie techniczne, dostępność zasobów), co prowadzi do wyższych rzeczywistych kosztów produkcji.
- (198) Niemcy wyjaśniają, że założeniem tego środka przewidzianego w planie restrukturyzacji jest realizowanie w przyszłości przewozów pociągami odcinkowymi bezpośrednimi z hermetycznym przydziałem specjalnych zasobów (podobnie jak w przypadku analogicznego środka w odniesieniu do przewozów jednowagonowych) w celu zminimalizowania zależności i podniesienia jakości produkcji. Podobnie Niemcy wskazują, że w ramach obecnego środka przewidzianego w planie restrukturyzacji zostanie jasna i spójna struktura własności dla poszczególnych branż, klientów i produktów.
- (199) Niemcy wyjaśniają ponadto, że dzięki wdrożeniu nowych układów zbiorowych pracy w celu zwiększenia elastyczności modeli zmianowych możliwe będzie szybsze wprowadzanie usprawnień na rzecz poprawy solidności⁽⁷⁹⁾ produkcji. W rundzie rokowań zbiorowych w 2023 r. spółkom DB AG i DB Cargo udało się uzyskać znaczny wkład ze strony związku zawodowego EVG w celu wsparcia przekształcenia DB Cargo, ponieważ związek ten ustanowił opcję rozszerzonych modeli zmianowych maszynistów lokomotyw, zwiększając tym samym elastyczność DB Cargo (w modelach tych grafik pracy maszynistów lokomotyw planuje się w taki sposób, że pracują oni (dobrowolnie) w wielodniowych cyklach pracy z kilkoma okresami odpoczynku poza domem (z zachętą pieniężną) i dłuższymi okresami odpoczynku w domu. Niemcy wskazują, że skutkuje to zwiększoną produktywnością ze względu na ograniczenie zmian personelu, a także możliwość rozmieszczania maszynistów niezależnie od pierwotnej lokalizacji. Niemcy przewidują, że wdrażanie zmienionego systemu produkcji DB Cargo rozpocznie się najpóźniej w 2025 r.

4.1.4.1.1.4.3. Środek 6. przewidziany w planie restrukturyzacji: poprawa jakości w segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich i związane z tym korekty cen bazowych

- (200) Niemcy twierdzą, że poprawa jakości usług świadczonych na rzecz klientów DB Cargo (np. zwiększenie solidności) uzasadni korekty cen, które są przedmiotem negocjacji w celu (i) lepszego pokrycia bieżącego wzrostu kosztów transportu oraz (ii) lepszego odzwierciedlenia gotowości klientów do płacenia za usługi świadczone za pomocą pociągów odcinkowych bezpośrednich o wyższej jakości. Niemcy wyjaśniają, że odpowiednie korekty cen spółki DB Cargo będą polegały na faktycznym podwyższeniu cen bazowych, oprócz kompensacji kosztów czynników produkcji, i wejdą w życie już w 2024 r.

4.1.4.1.1.4.4. Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu pociągów odcinkowych bezpośrednich na prognozy EBIT DB Cargo

Tabela 12

Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu pociągów odcinkowych bezpośrednich na prognozy EBIT DB Cargo

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Pociągi odcinkowe bezpośrednie	Rozwiązania logistyczne i optymalizacja portfela	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zwiększenie solidności produkcji (w tym nowe układy zbiorowe pracy)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Poprawa jakości i korekta ceny bazowej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 31.

⁽⁷⁹⁾ Niemcy wyjaśniają, że spółka DB Cargo zamierza zwiększać dokładność i spójność wyników i prognoz modelu produkcyjnego, nawet jeżeli jedna zmiana wejściowa lub jedno założenie wejściowe lub większa ich liczba wymagałaby zmiany ze względu na nieprzewidziane okoliczności.

4.1.4.1.1.5. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu transportu kombinowanego

- (201) Niemcy wyjaśniają, że transport kombinowany opiera się na transporcie multimodalnym, z wykorzystaniem samochodów ciężarowych na początkowym i końcowym odcinku do terminali lub portów, przy jednoczesnym wykorzystaniu kolei na odcinkach długodystansowych pomiędzy nimi. Segment ten dzieli się na trzy podsegmenty: (i) morski transport kombinowany obejmujący transport kontenerów między portami a odpowiednim zapleczem, (ii) kontynentalny transport kombinowany obejmujący transport kontenerów luzem, naczep i nadwozi wymiennych od terminala do terminala oraz (iii) sprzedaż na rzecz przewoźników, która obejmuje świadczenie wyłącznie usług trakcyjnych dla zewnętrznych przewoźników kolejowych lub spedytorów.
- (202) Niemcy wskazują, że w pierwszych dwóch segmentach podmioty obsługują poszczególne elementy łańcucha wartości (trakcja, operacje terminalowe, operator) albo oferują wszystkie usługi w ramach łańcucha wartości jako zintegrowany operator. Niemcy wyjaśniają również, że spółka DB Cargo jest zarówno operatorem w segmencie morskim za pośrednictwem swojej jednostki zależnej TFG, jak i dostawcą usług trakcyjnych (tj. DB Cargo). Niemcy wskazują, że w segmencie kontynentalnym spółka DB Cargo jest ponownie dostawcą usług trakcyjnych, a ponadto posiada udziały (ale nie ma kontroli większościowej) w spółce Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Niemcy wskazują, że w obszarze sprzedaży na rzecz przewoźników DB Cargo oferuje wyłącznie usługi trakcyjne.
- (203) W poniższej sekcji przedstawiono najważniejsze środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do każdego z tych trzech poszczególnych podsegmentów.

4.1.4.1.1.5.1. Środek 7. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmiana produkcji w podsegmencie morskiego transportu kombinowanego

- (204) Niemcy wyjaśniają, że obecnie pociągi transportu kombinowanego są produkowane w ramach zintegrowanego systemu produkcji w ramach działalności obejmującej transport jednowagonowy i transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi. Synergie uzyskiwane dzięki tej zintegrowanej produkcji są mniejsze niż wynikająca z niej złożoność, co prowadzi do zakłóceń związanych z jakością i zwiększonego zapotrzebowania na zasoby w porównaniu z zasobami bezpośrednich konkurentów (np. ładunki obronne lub węglowe w transporcie jednowagonowym lub transporcie pociągami odcinkowymi bezpośrednimi o wyższym priorytecie w porównaniu z ładunkami intermodalnymi powodującymi opóźnienia w morskim transporcie kombinowanym). Niemcy wskazują ponadto, że plan restrukturyzacji obejmuje dwa środki, które zostaną wdrożone przez DB Cargo:
- a) specjalne zasoby (maszyniści, lokomotywy i wagony towarowe) zostaną przydzielone do segmentu transportu morskiego w celu poprawy jakości produkcji i umożliwienia produkcji pociągów, które wcześniej zostały zlikwidowane z powodu niedostępności produkcji;
 - b) w dniu 2 października 2024 r. komitet pojednawczy osiągnął porozumienie w sprawie zmiany obowiązujących przepisów dotyczących pracy przedsiębiorstwa w odniesieniu do morskiego transportu kombinowanego. W rezultacie zakłada się taki sam wzrost produktywności jak w alternatywnym wariantcie przekształcenia, który polega na ograniczeniu świadczenia usług trakcyjnych przez DB Cargo i przeniesieniu świadczenia usług trakcyjnych do jednostek zależnych świadczących takie usługi, z zapewnieniem większej elastyczności w zawieranych z nimi umowach o pracę, co przełoży się na wyższą produktywność maszynistów (np. postoje na stacjach zewnętrznych, specjalna rekompensata za czas podróży). Niemcy wyjaśniają ponadto, że dzięki osiągnięciu tego porozumienia w październiku 2024 r. spółka DB Cargo będzie teraz w stanie zredukować liczbę własnych maszynistów, koszty ogólne związane z produkcją i liczbę personelu organu kontroli ze względu na nowe przepisy prawa pracy, które pozwolą na zwiększenie produktywności. W związku z tym spółka DB Cargo nie będzie musiała przenosić działalności do jednostek zależnych świadczących usługi trakcyjne.

4.1.4.1.1.5.2. Środek 8. przewidziany w planie restrukturyzacji: przeprojektowanie sieci podsegmentu morskiego transportu kombinowanego

- (205) Niemcy wyjaśniają, że w obecnym modelu sieci spółki DB Cargo operator morski TFG wykorzystuje koncepcję pracy manewrowej do dystrybucji ruchu między niemieckimi portami morskimi a zapleczem, podczas gdy konkurenci korzystają z terminali transportu kombinowanego. Niemcy twierdzą, że w ramach planu restrukturyzacji trasy obsługiwane przez TFG zostaną z czasem przestawione odpowiednio na terminale węzłów transportu kombinowanego zamiast operacji manewrowych na stacjach rozrządowych, co pozwoli na zwiększenie wykorzystania pociągów, zwiększenie przepustowości pociągów i efektywniejsze kosztowo przenoszenie kontenerów. Niemcy wskazują ponadto, że spółka DB Cargo planuje wdrożenie nowego modelu produkcji do 2026 r. ze względu na wymagany dostęp do terminali hubowych i zmianę rozkładów jazdy.

4.1.4.1.1.5.3. Środek 9. przewidziany w planie restrukturyzacji: integracja terminali podsegmentu morskiego transportu kombinowanego

- (206) Niemcy wyjaśniają, że terminal kontenerowy jest ważną częścią łańcucha wartości w transporcie kombinowanym, a operatorzy integrujący operacje terminalowe w łańcuchu trakcyjnym są w stanie osiągnąć rentowność. Niemcy wskazują ponadto, że plan restrukturyzacji DB Cargo obejmuje rozszerzenie operacji terminalowych poprzez lepszą współpracę z dostawcą terminali DUS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), aby spółka DB Cargo mogła oferować bardziej zintegrowaną gamę produktów (np. obejmującą składowanie kontenerów), optymalizować swoją produkcję (np. lepsze dostosowanie torów i slotów terminalowych) oraz wykorzystywać synergie w lokalizacjach, w których już prowadzi zajezdnie, a DUS prowadzi operacje terminalowe przy obiektach DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Środek 10. przewidziany w planie restrukturyzacji: optymalizacja portfela podsegmentu morskiego transportu kombinowanego

- (207) Niemcy wskazują, że plan restrukturyzacji spółki DB Cargo przewiduje optymalizację portfela tras ruchu morskiego, zwłaszcza w odniesieniu do tras o niskim zapotrzebowaniu i niskiej rentowności, a efekt tego środka będzie widoczny w 2024 r.

4.1.4.1.1.5.5. Środek 11. przewidziany w planie restrukturyzacji: ocena wariantów partnerstwa w podsegmentie morskiego transportu kombinowanego

- (208) Niemcy wskazują, że w ramach segmentu rynku morskiego przewoźnicy żeglugi liniowej oraz operatorzy terminali realizują strategię integracji pionowej w celu zwiększenia lojalności klientów, zabezpieczenia zdolności przewozowych i internalizacji marż. Niemcy twierdzą ponadto, że dla TFG, operatora morskiego DB Cargo, takie strategiczne działania konkurentów stanowią ryzyko utraty wolumenu w przypadku, gdy ich kluczowi klienci, tj. przewoźnicy liniowi, przeniosą swój wolumen do konkurentów, z którymi współpracują w kontekście np. wspomnianej integracji pionowej. Jednocześnie Niemcy uważają, że inwestycja partnera mogłaby pozwolić TFG na zabezpieczenie wolumenów i uzyskanie bezpośredniego dostępu do klientów końcowych. Niemcy wyjaśniają również, że analizują obecnie opcje partnerstwa w tym zakresie w ramach planu restrukturyzacji DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.6. Środek 12. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmiana wymiaru podsegmentu kontynentalnego transportu kombinowanego spółki Kombiverkehr

- (209) Niemcy wskazują, że DB Cargo posiada udziały (ale nie ma kontroli większościowej) w spółce Kombiverkehr GmbH & Co. KG („KVG”), jednego z dwóch wiodących europejskich operatorów (50 % udziałów należy do DB Cargo, a pozostałe 50 % do ponad 200 spedytorów). Niemcy uważają, że zmiany w obecnym modelu biznesowym, w którym DB Cargo jest dostawcą wyłącznie usług czysto trakcyjnych, są konieczne w celu osiągnięcia długoterminowej konkurencyjności. Niemcy wyjaśniają ponadto, że w sierpniu 2023 r. zainicjowano wspólne rozmowy na temat nowego modelu biznesowego opartego na partnerstwie w celu osiągnięcia rentowności, ale rozmowy te nie zakończyły się sukcesem.
- (210) W tym kontekście Niemcy wyjaśniają także, że najpóźniej do stycznia 2025 r. nastąpi stopniowe wycofywanie połączeń, które nie generują wymaganych marż. Od trzeciego kwartału 2024 r. spółka KVG zaczęła przedstawiać dużą część swojego programu kolejowego na zewnętrznych dostawców usług trakcyjnych, tak aby spedytorzy zlecający usługi transportu kombinowanego nadal mieli dostęp do większości sieci tras KVG w przyszłości. Wszystkie usługi DB Cargo świadczone wspólnie z KVG, które nie zapewniają ekonomicznie opłacalnej perspektywy dla DB Cargo, zostały w międzyczasie wycofane, aby powstrzymać dalsze straty.

4.1.4.1.1.5.7. Środek 13. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmiana produkcji w podsegmencie kontynentalnego transportu kombinowanego

- (211) Niemcy wyjaśniają, że obecnie pociągi na potrzeby transportu kombinowanego są produkowane w ramach zintegrowanego systemu produkcji w ramach działalności obejmującej transport jednowagonowy i transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, ale synergia wynikająca z zintegrowanej produkcji jest mniejsza niż wynikająca z tego złożoność prowadząca do problemów jakościowych związanych z zakłóceniami i zwiększonym zapotrzebowaniem na zasoby w porównaniu z bezpośrednimi konkurentami DB Cargo. W związku z tym Niemcy twierdzą, że w ramach planu restrukturyzacji wdrożone zostaną dwa środki:
- a) specjalne zasoby zostaną przydzielone do segmentu kontynentalnego transportu kombinowanego w celu poprawy jakości produkcji i umożliwienia produkcji pociągów, które wcześniej zostały zlikwidowane z powodu niedostępności produkcji;
 - b) w ramach uzgodnienia interesów, które zakończono dnia 2 października 2024 r., strony osiągnęły porozumienie w sprawie zmiany obowiązujących przepisów dotyczących pracy przedsiębiorstwa w odniesieniu do kontynentalnego transportu kombinowanego. W rezultacie obecnie osiąga się taki sam wzrost wydajności, jak w przypadku alternatywnego outsourcingu usług trakcyjnych na rzecz jednostek zależnych świadczących usługi trakcyjne, które oferują większą elastyczność w swoich umowach o pracę, a tym samym cechuje je większa produktywność maszynistów (np. przesiadka na stacjach, specjalna rekompensata za czas podróży), o którą początkowo się ubiegano. Niemcy wskazują ponadto, że po osiągnięciu tego porozumienia w październiku 2024 r. spółka DB Cargo będzie teraz w stanie zredukować liczbę maszynistów, koszty ogólne związane z produkcją i liczbę personelu organu kontroli ze względu na nowe przepisy prawa pracy, które pozwolą na zwiększenie produktywności od 2025 r. W związku z tym spółka DB Cargo nie będzie musiała przenosić działalności do jednostek zależnych świadczących usługi trakcyjne.

4.1.4.1.1.5.8. Środek 14. przewidziany w planie restrukturyzacji: optymalizacja portfela podsegmentu sprzedaży na rzecz przewoźników

- (212) Niemcy wyjaśniają, że optymalizację portfela zainicjowano już w ramach planu restrukturyzacji DB Cargo w 2023 r. w odniesieniu do tych operacji, które obecnie nie pozwalają na uzyskanie wymaganej marży i nie zapewniają ekonomicznie opłacalnej perspektywy. Niskomarżowe przewozy, które nie pozwalają na uzyskanie wymaganej marży operacyjnej lub w przypadku których klienci nie akceptują niezbędnych korekt cen, zostaną usunięte z portfela. Niemcy wyjaśniają ponadto, że reakcje klientów na korekty cen są obecnie szacowane na podstawie doświadczenia zespołu sprzedaży DB Cargo, czemu towarzyszy odpowiednie planowanie dostosowań. Niemcy spodziewają się, że wolumen zostanie zmniejszony o około [...] % w 2024 r. i około [...] % w 2025 r. w porównaniu z wolumenami z 2023 r., a jeżeli większa liczba klientów DB Cargo nie zaakceptuje korekt cen, stopień redukcji zostanie dostosowany.

4.1.4.1.1.5.9. Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu transportu kombinowanego na prognozy EBIT DB Cargo

Tabela 13

Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu transportu kombinowanego na prognozy EBIT DB Cargo

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Morski transport kombinowany	Model produkcyjny/centrum terminali w Maschen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Produkcja hermetyczna i przeprojektowanie sieci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie ogólnych kosztów administracyjnych we wszystkich przedsiębiorstwach zajmujących się morskim transportem kombinowanym (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Optymalizacja portfela i wzrost cen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Kontynentalny transport kombinowany i działalność przewoźników	Produkcja hermetyczna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie ogólnych kosztów administracyjnych w kontynentalnym transporcie kombinowanym	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Przeskalowanie sieci transportu kombinowanego (optymalizacja portfela i wzrost cen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 33.

4.1.4.1.1.6. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do europejskich jednostek zależnych DB Cargo

- (213) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo posiada zagraniczne jednostki zależne w 13 krajach: w Niemczech, we Francji, w Danii, we Włoszech, w Szwajcarii, Belgii, Zjednoczonym Królestwie, Hiszpanii, Polsce oraz w czterech państwach Europejskiego Korytarza Wschodniego, tj. w Czechach, Bułgarii, Rumunii i na Węgrzech. Te jednostki zależne działają głównie jako centra kosztów produkcji, które oferują usługi kolejowe jako rozszerzenie działalności kolejowej w całej Europie. Niemcy twierdzą, że celem europejskiej sieci DB Cargo jest oferowanie kompleksowych transgranicznych rozwiązań logistycznych na całym kontynencie, z miejscami wyjazdu i przeznaczenia w Niemczech i poza ich terytorium oraz Niemcami jako krajem tranzytowym lub krajem wysyłki/odbioru.
- (214) Niemcy wyjaśniają, że europejskie jednostki zależne DB Cargo zatrudniają około jednej trzeciej wszystkich pracowników spółki, w związku z czym mają one istotne znaczenie dla wyników ekonomicznych spółki. Niemcy twierdzą ponadto, że jednostki te stanowią kluczową część planu restrukturyzacji DB Cargo i zostały zbadane pod kątem możliwości obniżenia kosztów. W związku z tym Niemcy ogłaszają, że wdrożone zostaną trzy nadrzędne dźwignie optymalizacji kosztów.

4.1.4.1.1.6.1. Środek 15. przewidziany w planie restrukturyzacji: optymalizacja portfela europejskich jednostek zależnych

- (215) Po pierwsze, przeprowadzona zostanie optymalizacja portfela polegająca na przeglądzie operacji transportowych pod kątem rentowności, a następnie zdefiniowaniu środków poprawy efektywności w trzech segmentach: transportu jednowagonowego, transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego. Niemcy wyjaśniają, że nierentowne przewozy zostaną zoptymalizowane poprzez kombinację działań obejmujących korektę cen, zmniejszenie częstotliwości połączeń oraz łączenie miejsc wyjazdu i przeznaczenia lub DB Cargo zlikwiduje takie nierentowne przewozy. Niemcy wyjaśniają ponadto, że środek ten jest ściśle dostosowany do strategii we wszystkich trzech segmentach.

4.1.4.1.1.6.2. Środek 16. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmniejszenie kosztów europejskich jednostek zależnych

- (216) Po drugie, w ramach planu restrukturyzacji DB Cargo w celu zmniejszenia kosztów przeprowadzona zostanie konsolidacja magazynów, np. pomiędzy Niemcami a Niemcami lub Niemcami a Szwajcarią, lub redukcja powierzchni biurowej. Ponadto Niemcy twierdzą, że koszty ogólne produkcji i ogólne koszty administracyjne DB Cargo zostaną zmniejszone poprzez, na przykład, centralizację zadań związanych z obsługą klienta w organie kontroli lub zmniejszenie liczby pracowników zewnętrznych.

4.1.4.1.1.6.3. Środek 17. przewidziany w planie restrukturyzacji: efektywność operacyjna europejskich jednostek zależnych

- (217) Po trzecie, w ramach wdrażania planu restrukturyzacji DB Cargo wdrożone zostaną środki mające na celu zwiększenie efektywności operacyjnej dzięki optymalizacji transgranicznego wykorzystania kierowców (np. między Niemcami a Niemcami lub Niemcami, Szwajcarią i Włochami) oraz zwiększeniu produktywności aktywów, a także wdrożeniu ujednoliconej infrastruktury informatycznej w DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do europejskich jednostek zależnych DB Cargo na prognozy EBIT DB Cargo

Tabela 14

Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do segmentu europejskich jednostek zależnych na prognozy EBIT DB Cargo

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Europejskie jednostki zależne	Optimalizacja portfela	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie kosztów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Efektywność operacyjna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 34.

4.1.4.1.1.7. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do administracji DB Cargo

- (218) Niemcy wyjaśniają, że w DB Cargo dział administracji, pełniący funkcję ponadpodziałową, świadczy ważne usługi na rzecz DB Cargo. Niemcy twierdzą, że plan restrukturyzacji ma na celu wyeliminowanie nieefektywności wynikających ze zbędnych procesów, nadwyżki mocy produkcyjnych i usług o ograniczonej wartości dodanej.
- (219) Niemcy wyjaśniają, że zgodnie z oczekiwaniami zmniejszenie złożoności w poszczególnych jednostkach biznesowych DB Cargo ograniczy niezbędne zdolności administracyjne, a środki te powinny skutkować ogólną redukcją o ponad 80 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w porównaniu ze stanem zatrudnienia w lipcu 2023 r. (ok. 17 % rozważanych działów), począwszy od 2024 r.
- (220) Niemcy wyjaśniają, że szczegółowo przeanalizowano następujące centra kosztów DB Cargo: dział IT, koszty (wynajmu) budynków, dział dyrektora generalnego, dział dyrektora finansowego, dział zarządzania ofertami, koszty administracyjne krajowych jednostek zależnych oraz inne koszty administracyjne, a także struktury zarządzania.

4.1.4.1.1.7.1. Środek 18. przewidziany w planie restrukturyzacji: normalizacja informatyczna administracji

- (221) Niemcy twierdzą, że wysokie koszty bieżące wynikają ze znacznego stopnia zaległości w zakresie infrastruktury informatycznej i zaopatrzenia w tę infrastrukturę w spółce DB Cargo. Niemcy wyjaśniają, że w ramach planu restrukturyzacji DB Cargo koszty bieżące zostaną obniżone poprzez optymalizację umów o gwarantowanym poziomie usług, rozwiązania chmurowe i modernizację obecnych aplikacji, a także zamknięcie przestarzałych aplikacji. Ponadto Niemcy wskazują, że portfel projektów informatycznych zostanie znacznie ograniczony, a liczba personelu za pośrednictwem usługodawcy zewnętrznego zostanie zmniejszona.

4.1.4.1.1.7.2. Środek 19. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmniejszenie powierzchni biurowej administracji

- (222) Niemcy wyjaśniają, że spółka DB Cargo wynajmuje obecnie wiele nieruchomości w Niemczech (ok. 760). Niemcy twierdzą, że ze względu na powszechniejsze korzystanie z możliwości pracy zdalnej spółka DB Cargo rozwiąże umowy najmu, a tym samym zaoszczędzi ok. 25 % kosztów najmu w swoich głównych lokalizacjach (Moguncja, Duisburg, Mannheim, Monachium, Berlin i Lipsk) w 2024 r. Niemcy wskazują, że począwszy od 2025 r. spółka DB Cargo zmniejszy również powierzchnię biurową we wszystkich innych lokalizacjach w całych Niemczech w następstwie redukcji personelu związanego z produkcją we wszystkich regionach zarządzania DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Środek 20. przewidziany w planie restrukturyzacji: ograniczenie działalności marketingowej i strategicznej administracji realizowanej z DB AG

- (223) Niemcy wyjaśniają, że wyeliminowane zostanie powielanie zadań w obszarach strategii i polityki/regulacji DB Cargo, co przyczyni się do zmniejszenia zapotrzebowania na zasoby. Ponadto Niemcy twierdzą, że stosunkowo wysoki budżet marketingowy DB Cargo zostanie skorygowany w dół, ponieważ w związku z mniejszą liczbą kampanii marketingowych i projektów zmniejszy się zapotrzebowanie DB Cargo na działania marketingowe.

4.1.4.1.1.7.4. Środek 21. przewidziany w planie restrukturyzacji: cyfryzacja i automatyzacja finansowych procesów wykonywanych manualnie w administracji

- (224) Niemcy wyjaśniają, że dział podlegający dyrektorowi finansowemu DB Cargo składa się z głównych jednostek organizacyjnych ds. rachunkowości i rozliczania, kontroli podmiotów oraz kontroli nad produktami i logiki sterującej. Niemcy wskazują ponadto, że obecnie duża liczba procesów administracyjnych wykonywanych manualnie we wszystkich obszarach zostanie poddana cyfryzacji lub automatyzacji, w szczególności w obszarze procesów rozliczeniowych i sprawozdawczych, co kompleksowo zmniejszy ogólne koszty administracyjne.

4.1.4.1.1.7.5. Środek 22. przewidziany w planie restrukturyzacji: dostosowanie wielkości działów administracji zajmujących się zarządzaniem ofertami i projektowaniem usług

- (225) Niemcy wyjaśniają, że powielanie zadań i obowiązków w działach zarządzania ofertami i projektowania usług DB Cargo doprowadziło do powstania zbyt dużych struktur, które wykazują znaczny potencjał do przeprowadzenia optymalizacji. W ramach planu restrukturyzacji DB Cargo liczba pracowników w tych obszarach zostanie zmniejszona.

4.1.4.1.1.7.6. Środek 23. przewidziany w planie restrukturyzacji: harmonizacja struktury administracji i jednostek zależnych zajmujących się sprzedażą krajową

- (226) Niemcy wyjaśniają, że rozdział zadań i obowiązków wewnętrznych działów sprzedaży DB Cargo i jednostek zależnych zajmujących się sprzedażą jest niejasny. Niemcy twierdzą, że DB Cargo planuje uzyskać oszczędności w ogólnych kosztach administracyjnych poprzez konsolidację dublujących się funkcji.

4.1.4.1.1.7.7. Środek 24. przewidziany w planie restrukturyzacji: dostosowanie wielkości struktury zarządzania w administracji

- (227) Niemcy twierdzą, że ze względu na historyczny rozwój równoległych struktur w DB Cargo liczba członków kadry kierowniczej jest ponadprzeciętna, co prowadzi do nieefektywności i wysokich kosztów osobowych, takich jak powielanie zadań między poszczególnymi działami DB Cargo oraz krajowymi i zagranicznymi jednostkami zależnymi. Niemcy twierdzą ponadto, że złożoność organizacyjna zwiększa również nakład pracy związanej z administracją i zarządzaniem. Niemcy wskazują, że w planie restrukturyzacji przewiduje się redukcję stanowisk kierowniczych w działach administracyjnych, np. poprzez łączenie zespołów lub outsourcing.

4.1.4.1.1.7.8. Środek 25. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmniejszenie innych kosztów w administracji

- (228) Niemcy wyjaśniają, że inne koszty administracyjne, które mają zostać zmniejszone w ramach środków oszczędnościowych przewidzianych w planie restrukturyzacji, obejmują świadczenia pracownicze i nadmierną ofertę cateringową (biorąc pod uwagę powszechniejsze korzystanie z możliwości pracy zdalnej).

4.1.4.1.1.7.9. Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do administracji DB Cargo na prognozy EBIT DB Cargo

Tabela 15

Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do administracji na prognozy EBIT DB Cargo

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Koszty ogólne administracji	Przegląd infrastruktury informatycznej na potrzeby większej standaryzacji	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie powierzchni biurowych przy stosunkowo wysokich kosztach dodatkowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ograniczenie działalności marketingowej i strategicznej realizowanej wspólnie z DB AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Cyfryzacja i automatyzacja finansowych procesów wykonywanych manualnie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Dostosowanie wielkości działów zarządzania ofertami i projektowania usług	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Harmonizacja struktur DB Cargo i jednostek zależnych zajmujących się sprzedażą krajową	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Dostosowanie wielkości struktur zarządzania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie innych kosztów administracyjnych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 36.

4.1.4.1.1.8. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odniesieniu do kosztów ogólnych związanych z produkcją i kosztów ogólnych organu kontroli DB Cargo

- (229) Niemcy wyjaśniają, że jeżeli chodzi o koszty ogólne związane z produkcją i koszty ogólne organu kontroli, celem planu restrukturyzacji DB Cargo będzie zmniejszenie złożoności w zakresie planowania, dostępności zasobów i kierowania nimi, w szczególności zawężenie katalogu usług i uproszczenie procesów w celu zmniejszenia zasobów wymaganych do wykonania odpowiednich zadań.
- (230) W tym kontekście Niemcy twierdzą, że środki mające na celu uproszczenie modeli produkcji w każdym segmencie DB Cargo, np. przejście od zintegrowanej produkcji do specjalnych systemów produkcyjnych dla poszczególnych segmentów, przyczynią się do uproszczenia procesów w zakresie kosztów ogólnych związanych z produkcją oraz w organie kontroli. Niemcy wyjaśniają, że bezpośrednim skutkiem poprawy niezawodności sieci DB Cargo będzie zmniejszenie liczby pracowników potrzebnych m.in. do planowania i układania rozkładu jazdy pociągów oraz do kierowania zakładami produkcyjnymi. Niemcy twierdzą ponadto, że podobne efekty będzie można osiągnąć dzięki znacznie mniejszej liczbie interfejsów i potrzeb w zakresie dostosowania między planowaniem/wysyłką poszczególnych segmentów DB Cargo.
- (231) Niemcy wyjaśniają, że zgodnie z planami DB Cargo uproszczenie procesów pociągnię za sobą znaczną redukcję zatrudnienia w działach planowania i wysyłki, utrzymania ruchu, organu kontroli oraz hermetyzację transportu kombinowanego. Jeżeli chodzi o planowanie i wysyłkę, Niemcy twierdzą, że w ramach głównego podejścia DB Cargo planuje się połączenie funkcji w celu zwiększenia synergii, zwiększenia automatyzacji i ograniczenia nieistotnych etapów procesu, co powinno doprowadzić do redukcji wymaganego personelu o ponad 50 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w porównaniu z lipcem 2023 r. W tym celu w planie restrukturyzacji uwzględniono następujące środki.

4.1.4.1.1.8.1. Środek 26. przewidziany w planie restrukturyzacji: integracja kierowania zasobami i opracowywania harmonogramu pracy personelu w obszarze produkcji i w organie kontroli

- (232) Niemcy wyjaśniają, że integracja funkcji DB Cargo w zakresie zarządzania aktywami (opracowywania harmonogramu pracy na stacjach rozrządowych pociągów (ZBA)) i opracowywania harmonogramu pracy personelu skutkuje ujednoliconym nadzorem sprawowanym przez personel odpowiedzialny za planowanie. Rola personelu odpowiedzialnego za planowanie ogranicza się do określenia bezpośrednich ram czasowych (od czwartku do niedzieli następnego tygodnia). Niemcy wyjaśniają ponadto, że wszelkie modyfikacje zmian dokonane po rozpoczęciu planowania są zarządzane w ramach opracowywania harmonogramu pracy dla ZBA, w którym uwzględnia się konsekwencje dalszego planowania na następny tydzień (takie jak przerwy na odpoczynek pracowników). Niemcy uważają, że dzięki temu wzajemnemu uwzględnianiu aspektów planowania i realizacji zmniejszy się zapotrzebowanie na dyspozytorów personelu DB Cargo, co w konsekwencji umożliwi redukcję personelu DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Środek 27. przewidziany w planie restrukturyzacji: ograniczenie szczegółowego planowania w obszarze produkcji i w organie kontroli

- (233) Niemcy wyjaśniają, że dzięki usprawnieniu procedur planowania DB Cargo można znacznie ograniczyć podstawowe zadania, co przełoży się na zmniejszenie liczby pracowników potrzebnych do planowania aktywów. W szczególności Niemcy twierdzą, że w planowanym opracowywaniu harmonogramu stacji rozrządowych pociągów DB Cargo (ZBA) i stacji przesiadkowych (Kbf) nacisk zostanie położony wyłącznie na coroczne planowanie wstępne. Planowanie to będzie ograniczone do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących zmian i nie będzie obejmować modyfikacji w ciągu roku. Ponadto opracowany zostanie plan współpracy dla personelu naziemnego DB Cargo – operatorów stacji manewrowych (AB) i kierowników wagonów (TWB).

4.1.4.1.1.8.3. Środek 28. przewidziany w planie restrukturyzacji: konsolidacja funkcji dyspozycyjności załogi w obszarze produkcji i w organie kontroli

- (234) Niemcy wyjaśniają, że w celu zmniejszenia liczby regionalnych dyspozytorów pociągów DB Cargo i regionalnych zarządców sieci w przyszłości kontroler obszaru DB Cargo przejmie również obowiązki lokalnego dyspozytora obszaru. Niemcy twierdzą, że działania dyspozytorskie będą realizowane z głównego centrum sterowania albo bezpośrednio na miejscu, a proces ten będzie realizowany w ścisłej współpracy z kierownikami sieci stacjonującymi w organie kontroli.

4.1.4.1.1.8.4. Środek 29. przewidziany w planie restrukturyzacji: optymalizacja procesu planowania zmian na długich dystansach w obszarze produkcji i w organie kontroli

- (235) Niemcy wyjaśniają, że dzięki wdrożeniu systemu IPS (zintegrowane planowanie i kierowanie) proces planowania zmian na długich dystansach DB Cargo jest gotowy do optymalizacji i automatyzacji, co pozwoli na znaczne zwiększenie wydajności. Niemcy wyjaśniają również, że w przewidywanym stanie VT (dni pracy) połączenie VT, KT (dni kalendarzowe) i precyzyjnego planowania zmian będzie koordynowane za pomocą systemu IPS, obejmującego zarówno konsolidację, jak i automatyzację. Niemcy twierdzą, że to ujednolicone podejście oznacza przyjęcie odpowiedzialności proceduralnej i regionalnej za wszystkie trasy DB Cargo. Zdaniem Niemiec w rezultacie otrzymuje się pojedynczą, nadrzędną informację o zmianie, obejmującą zarówno personel obsługujący trasy dalekobieżne, jak i krótkobieżne. Niemcy uważają, że te usprawnienia procesu mogą przynieść znaczące oszczędności w planowaniu przepustowości DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Środek 30. przewidziany w planie restrukturyzacji: cyfryzacja obsługi technicznej w obszarze produkcji i w organie kontroli

- (236) Niemcy wyjaśniają, że w celu zmniejszenia liczby wymaganego personelu i ograniczenia kosztów DB Cargo do 2027 r. wdrożone zostaną cyfrowe rozwiązania w zakresie obsługi technicznej, na przykład poprzez znaczne zmniejszenie roli nadzorczej MöB (lokalnego personelu rozruchowego) nad obiektami poprzez płynną integrację działu aktywów i obsługi technicznej oraz wykorzystanie rozwiązań cyfrowych, takich jak BISON (wykrywanie złożliwego oprogramowania na podstawie obrazu) i WMS (system zarządzania warsztatami). Niemcy wyjaśniają również, że taka zmiana umożliwi podejmowanie dodatkowych działań bez konieczności każdorazowego uzyskiwania wyraźnej zgody, ponieważ obiekty będą funkcjonować na własną odpowiedzialność. Zamiast polegać w dużej mierze na rygorystycznym nadzorze przyszłe środki kontroli będą ukierunkowane na opłacalne strategie i ocenę opartą na wynikach. Niemcy uważają, że środki te powinny ograniczyć nadmierną działalność w zakresie obsługi technicznej w odniesieniu do wagonów towarowych DB Cargo. Co więcej, nadchodzące przyjęcie (wirtualnej) centralizacji, ułatwionej dzięki funkcji detekcji przy użyciu kamer, gwarantuje sprawniejsze zarządzanie szczytowymi obciążeniami. W związku z tym Niemcy stwierdzają, że ten środek przewidziany w planie restrukturyzacji daje personelowi MöB DB Cargo potencjał do realokacji zdolności produkcyjnych, wprowadzając bardziej wydajne ramy operacyjne.

4.1.4.1.1.8.6. Środek 31. przewidziany w planie restrukturyzacji: poprawa efektywności w obszarze produkcji i w organie kontroli

- (237) Niemcy wyjaśniają, że organ kontroli DB Cargo jest centralnym węzłem koordynacji operacji z klientami. Jego główna rola polega na nadzorowaniu wysyłek w całej Europie, angażując od początku do końca wszystkich partnerów. Łączy on perspektywę klienta z wykonalnością produkcji w celu optymalizacji rozwiązań dla klientów, koncentrując się na efektywności i wynikach DB Cargo. Organ kontroli zarządza ponad 650 000 pociągów i ponad 7 mln przewozów rocznie w całej Europie. Powstał on w 2022 r. i wywodzi się z dawnego Centrum Obsługi Klienta i Operacji DB Cargo.
- (238) Niemcy wyjaśniają, że plan restrukturyzacji DB Cargo obejmuje szereg inicjatyw mających na celu zwiększenie efektywności organu kontroli. Z jednej strony inicjatywy te koncentrują się na opracowaniu i wprowadzeniu dalszych procesów/aplikacji informatycznych, co umożliwi znaczne ograniczenie prac wykonywanych manualnie. Z drugiej strony, inicjatywy te koncentrują się na dalszym wdrażaniu zintegrowanego zarządzania wydajnością i przeprojektowaniu interfejsu klienta – wprowadzeniu standardów, które zastąpią obecną dużą liczbę indywidualnych rozwiązań, przy jednoczesnym uwzględnieniu odpowiednich wymagań klientów. Niemcy uważają, że takie inicjatywy spowodują zmniejszenie liczby wymaganego personelu DB Cargo o ponad 200 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w porównaniu z liczbą takich pracowników w lipcu 2023 r. (około 18 % branych pod uwagę działów, z wyłączeniem udziału w transporcie kombinowanym).
- (239) Niemcy wyjaśniają ponadto, że nowa strategia dla każdego podsegmentu DB Cargo w transporcie kombinowanym prowadzi do dalszej redukcji kosztów ogólnych związanych z produkcją i kosztów ogólnych organu kontroli. Niemcy uważają, że ogólnie należy spodziewać się redukcji pośrednich kosztów produkcji DB Cargo o ok. 130 ekwiwalentów pełnego czasu pracy oraz o ok. 155 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w dziale organu kontroli (obie liczby są dodatkowe w stosunku do danych przedstawionych w poprzednich sekcjach). Około 50 % tej redukcji personelu w DB Cargo nastąpi na poziomie jednostek zależnych. Na tej podstawie Niemcy uważają, że znaczne oszczędności kosztów można osiągnąć poprzez ograniczenie kosztów ogólnych i usprawnienie procesów.

Tabela 16

Wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji w odniesieniu do kosztów ogólnych związanych z produkcją i kosztów ogólnych organu kontroli na prognozy EBIT DB Cargo

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Środki dotyczące kosztów ogólnych związanych z produkcją i kosztów ogólnych organu kontroli	Planowanie i wysyłka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Obsługa techniczna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Organ kontroli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Hermetyzacja transportu kombinowanego	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 38.

4.1.4.1.1.9. Środki przewidziane w planie restrukturyzacji w odpowiedzi na zaistniałe dodatkowe rodzaje ryzyka

- (240) Niemcy wyjaśniają, że w latach 2023–2024 wystąpiło szereg rodzajów ryzyka, którym przeciwdziała się za pomocą łagodzących środków zaradczych w ramach rozszerzonego planu przekształcenia i restrukturyzacji. Niektóre rodzaje ryzyka, które się ziściły i w odniesieniu do których podjęto działania, obejmują zmniejszenie budżetów federalnych na systemy wsparcia kolejowych przewozów towarowych, strajk ostrzegawczy maszynistów, negatywne zmiany wolumenu, wzrost kosztów personelu i czynników produkcji oraz opóźnienia w przyspieszeniu wdrażania środków na rzecz przekształcenia.

4.1.4.1.1.9.1. Środek 32. przewidziany w planie restrukturyzacji: znaczne zmniejszenie liczby pracowników w odpowiedzi na negatywne tendencje w zakresie wolumenu

(241) Niemcy wyjaśniają, że decyzja komitetu pojednawczego podjęta dnia 2 października 2024 r. (motyw 186) umożliwia DB Cargo skompensowanie wzrostu kosztów personelu wynikającego z nowych układów zbiorowych pracy. Uzgodniona liczba pracowników pełnoetatowych jest wynikiem (i) decyzji i wdrożenia wielu środków restrukturyzacyjnych przewidzianych w planie przekształcenia, a ponadto (ii) zmniejszenia wolumenu przewozów oraz (iii) programu redukcji zatrudnienia w administracji pod nazwą „Together Strong”, zainicjowanego przez DB AG w celu zmniejszenia liczby stanowisk administracyjnych w działach finansów, IT i zasobów ludzkich (DB Cargo wdraża ten program oprócz środków redukcji zatrudnienia, które zostały już uwzględnione w planie przekształcenia).

4.1.4.1.1.9.2. Środek 33. przewidziany w planie restrukturyzacji: zmniejszenie kosztów czynników produkcji w odpowiedzi na negatywne tendencje w zakresie wolumenów

(242) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo wdroży kilka środków zaradczych mających bezpośredni wpływ na koszty materiałowe. Obejmują one (i) dostosowanie harmonogramów konserwacji, a także cykli zatrzymywania do zmniejszonych wolumenów transportu, (ii) anulowanie wszystkich projektów badawczo-rozwojowych w zakresie cyfryzacji procesów i aktywów z okresami amortyzacji dłuższymi niż trzy lata oraz (iii) przyspieszenie optymalizacji portfela w kontynentalnym transporcie kombinowanym i transporcie pociągami odcinkowymi bezpośrednimi.

4.1.4.1.1.9.3. Środek 34. przewidziany w planie restrukturyzacji: jednorazowy wpływ na dochód netto w 2024 r. w odpowiedzi na negatywne tendencje w zakresie wolumenów

(243) Niemcy wyjaśniają, że w 2024 r. odnotowano pewne pozytywne jednorazowe skutki dla wyniku operacyjnego i netto. Obejmują one (i) sprzedaż nieużytecznych już kontenerów z zakończonej działalności DB Cargo w Rosji, (ii) redukcję usług doradczych i innych oraz (iii) złomowanie [...] wagonów towarowych w segmencie transportu intermodalnego. Ponadto DB Cargo uwzględniło również jednorazową obniżkę o 51 mln EUR bieżących cen energii trakcyjnej od DB Energie w 2024 r.

4.1.4.1.1.9.4. Środek 35. przewidziany w planie restrukturyzacji: Wzrost wydajności obsługi technicznej DB Cargo

(244) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo wdraża program zwiększenia wydajności ukierunkowany na utrzymanie własnej obsługi technicznej lokomotyw i wagonów. Program jest planem służącym zmniejszeniu kosztów, ukierunkowanym na infrastrukturę obsługi technicznej, a także materiały i wydajność personelu. Oczekuje się, że pozwoli on na zmniejszenie kosztów o 25 mln EUR do 2026 r. i o 100 mln EUR do 2030 r.

4.1.4.1.1.9.5. Środek 36. przewidziany w planie restrukturyzacji: usługi wewnętrzne grupy DB i zmniejszenie kosztów energii trakcyjnej

(245) Niemcy wyjaśniają, że ze względu na ogólny spadek kosztów energii w Niemczech dostawca energii grupy DB – DB Energie – jest w stanie obniżyć swoje rynkowe ceny sprzedaży energii trakcyjnej w latach 2025–2030. Ponadto ceny obniży również wewnętrzny dostawca usług informatycznych DB AG (DB Systel). Oczekuje się, że wykorzystanie sztucznej inteligencji w tworzeniu usług cyfrowych spowoduje znaczny wzrost produktywności.

4.1.4.1.1.9.6. Środek 37. przewidziany w planie restrukturyzacji: amortyzacja i ograniczenie inwestycji

(246) Spółka DB Cargo dokonała przeglądu budżetów inwestycyjnych na lata do 2030 r. i ograniczyła je do minimum. Zmniejszenie wydatków inwestycyjnych spowoduje obniżenie odpisów amortyzacyjnych DB Cargo. Założenia dotyczące okresu użytkowania lokomotyw i wagonów zostaną dostosowane z uwzględnieniem amortyzacji do bieżącego okresu użytkowania parku pojazdów.

4.1.4.1.1.9.7. Środek 38. przewidziany w planie restrukturyzacji: sprzedaż i leasing zwrotny lokomotyw

(247) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo sprzedaje i odda w leasing zwrotny [...] lokomotyw, co wygeneruje ok. [...] EUR w ukrytych rezerwach na lokomotywę.

4.1.4.1.1.9.8. Środek 39. przewidziany w planie restrukturyzacji: konwersja lokomotyw z zakupionych na leasingowane

(248) Niemcy twierdzą, że zamiast dokonywać bezpośredniego zakupu [...] lokomotyw, DB Cargo weźmie je w leasing w celu zaoszczędzenia środków pieniężnych z góry i uelastycznienia modelu biznesowego poprzez rozłożenie kosztów leasingu takich lokomotyw w czasie.

4.1.4.1.1.9.9. Środek 40. przewidziany w planie restrukturyzacji: zwiększenie kapitału obrotowego

(249) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo sprzeda [...] EUR należności do końca 2024 r., aby zwiększyć całkowitą gotówkę i ograniczyć zadłużenie.

4.1.4.1.1.9.10. Środek 41. przewidziany w planie restrukturyzacji: wzrost cen w segmencie przewozów jednowagonowych

(250) Niemcy wyjaśniają, że DB Cargo będzie zwiększać gotowość swoich klientów do płacenia w segmencie przewozów jednowagonowych od 2026 r. Przełoży się to również na skutki ograniczonego dostępu do torów i dotacji na system stacji rozrządowych, które będą oddziaływać na cały sektor kolejowych przewozów towarowych w Niemczech od 2027 r.

4.1.4.1.1.10. Ogólny wpływ środków przewidzianych w planie restrukturyzacji na prognozy EBIT DB Cargo

(251) W tabeli 17 przedstawiono oczekiwane skutki finansowe kluczowych środków określonych w planie przekształcenia dla prognoz EBIT DB Cargo w odniesieniu do wskazanych okresów.

Tabela 17

Ogólny wpływ środków określonych w planie restrukturyzacji na prognozy EBIT DB Cargo

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Przewozy jednowagonowe	Optymalizacja sieci poprzez przegląd projektu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ogólne środki optymalizacji produkcji mające wpływ na transport jednowagonowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Poprawa jakości i korekta ceny bazowej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pociągi odcinkowe bezpośrednie	Rozwiązania logistyczne i optymalizacja portfela	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zwiększenie solidności produkcji (w tym nowe układy zbiorowe pracy)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Poprawa jakości i korekta ceny bazowej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Morski transport kombinowany	Model produkcyjny/węzeł terminali w Maschen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Produkcja hermetyczna i przeprojektowanie sieci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie ogólnych kosztów administracyjnych we wszystkich przedsiębiorstwach zajmujących się morskim transportem kombinowanym (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Optymalizacja portfela i wzrost cen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Rodzaj segmentu	Środek na rzecz przekształcenia	Wpływ na EBIT (w mln EUR)				
		2024	2025	2026	2027	2028 i kolejne lata
Kontynentalny transport kombinowany	Produkcja hermetyczna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
i sprzedaż na rzecz przewoźników	Zmniejszenie ogólnych kosztów administracyjnych w przypadku kontynentalnego transportu kombinowanego	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmiana wymiaru sieci obsługiwanej przez spółkę Kombiverkehr (optymalizacja portfela) i wzrost cen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Europejskie jednostki zależne	Optymalizacja portfela	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie kosztów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Efektywność operacyjna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ogólne koszty administracyjne	Przegląd środowiska informatycznego na potrzeby większej standaryzacji	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie powierzchni biurowych przy stosunkowo wysokich kosztach dodatkowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ograniczenie działalności marketingowej i strategicznej realizowanej wspólnie z DB AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Cyfryzacja i automatyzacja finansowych procesów wykonywanych manualnie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Dostosowanie wielkości działów zarządzania ofertami i projektowania usług	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Harmonizacja struktur DB Cargo i jednostek zależnych zajmujących się sprzedażą krajową	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Dostosowanie wielkości struktur zarządzania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Zmniejszenie innych kosztów administracyjnych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogólne produkcji	Planowanie i wysyłka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Obsługa techniczna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Organ kontroli	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Hermetyzacja transportu kombinowanego	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ogółem		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 38 i 39.

(252) W poniższej tabeli przedstawiono oczekiwane skutki finansowe dalszych środków będących przedmiotem oceny w odniesieniu do DB Cargo ze względu na ryzyko, które wystąpiło w latach 2023 i 2024 (zob. motyw 240).

Tabela 18

**Ogólny wpływ środków zaradczych przewidzianych w planie restrukturyzacji na prognozy EBIT DB
Cargo w scenariuszu bazowym**

Wpływ zastosowania środków zaradczych uwzględnionych w scenariuszu bazowym na EBIT		2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Scenariusz bazowy EBIT na 2023 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δ Zaistniałe ryzyko ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Środki zaradcze ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1)	Środki zaradcze wobec negatywnej tendencji w zakresie wolumenów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Liczba pracowników poniżej poziomu z poprzedniego scenariusza bazowego	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Środki zaradcze – koszty materiałów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Wzrost wydajności obsługi technicznej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Dalsza optymalizacja kosztów sieci transportu jednowagonowego, począwszy od 2029 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Zmniejszenie wkładu grupy, cen energii trakcyjnej i cen usług informatycznych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2)	Zmniejszenie amortyzacji poprzez zmniejszenie inwestycji i uwzględnienie rzeczywistego okresu użytkowania lokomotyw i wagonów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3)	Szczególny wzrost cen transportu jednowagonowego w 2026 r. oraz przeniesienie wpływu na ceny lub zmniejszenie budżetów federalnych na systemy wsparcia począwszy od 2027 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4)	Wzrost udziału podwykonawstwa w transporcie pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, w tym sprzedaż [...] lokomotyw w latach 2025/2026.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5)	Sprzedaż i leasing zwrotny [...] lokomotyw	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6)	Konwersja [...] lokomotyw z zakupionych na leasingowane	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7)	Zwiększenie kapitału obrotowego	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 44.

4.1.4.2. Finansowanie planu restrukturyzacji

- (253) Finansowanie planu restrukturyzacji i związanych z nim kosztów obejmuje przede wszystkim finansowanie pochodzące ze źródeł prywatnych (wkład własny) i tylko częściowo z finansowania pochodzącego z pomocy państwa.

(254) Koszty restrukturyzacji i ich wyżej wymienione źródła finansowania opisano w poniższych sekcjach.

4.1.4.2.1. Koszty restrukturyzacji

(255) Koszty restrukturyzacji DB Cargo wyniosą łącznie 4 187 mln EUR, zgodnie z zestawieniem zawartym w tabeli, i są one następujące:

- a) straty z działalności operacyjnej: Niemcy wskazują, że około połowę kosztów restrukturyzacji stanowią straty z działalności operacyjnej DB Cargo w latach 2022–2024 w wysokości 858 mln EUR w 2022 r., 584 mln EUR w 2023 r. i 472 mln EUR spodziewane w 2024 r. ⁽⁸⁰⁾;
- b) inne koszty restrukturyzacji: w okresie restrukturyzacji DB Cargo poniesie również inne koszty związane z restrukturyzacją lub koszty operacyjne, które nie zostaną pokryte spodziewanymi przychodami w trakcie realizacji planu restrukturyzacji, a które są niezbędne do jego pomyślnego zakończenia, takie jak:
 - a) koszty doradców, koszty pracy i płatności związane z personelem jednostek zależnych DB Cargo oraz koszty związane z przeniesieniem działalności do jednostek zależnych DB Cargo, a także
 - b) pozostałe wydatki inwestycyjne w planie inwestycyjnym pomimo ich planowanego zmniejszenia, kapitał obrotowy, koszty refinansowania zapadających kredytów oraz koszty operacyjne.

4.1.4.2.2. Źródła finansowania środków restrukturyzacyjnych

4.1.4.2.2.1. Pomoc na restrukturyzację

(256) Niemcy wskazują kwoty przekazane DB Cargo w ramach PLTA na pokrycie strat z działalności operacyjnej w latach 2022, 2023 i 2024 jako źródła finansowania pomocy na pokrycie kosztów restrukturyzacji, tj. 858 mln EUR w 2022 r., 584 mln EUR w 2023 r. i 472 mln EUR spodziewane w 2024 r. ⁽⁸¹⁾, co daje łączną kwotę 1 914 mln EUR.

4.1.4.2.2.2. Wkład własny beneficjenta

(257) Niemcy identyfikują następujące główne źródła udziału DB Cargo w kosztach restrukturyzacji i wskazują, że oczekuje się, iż wszystkie instrumenty finansowe wykorzystywane jako źródła wewnątrzgrupowego finansowania kosztów restrukturyzacji zostaną wyemitowane na warunkach rynkowych na rzecz DB Cargo AG i zostaną dostarczone w okresie restrukturyzacji, aby przyczynić się do skutecznego finansowania planu restrukturyzacji ⁽⁸²⁾:

- a) 842 mln EUR podporządkowanych pożyczek zamiennych dostępnych od dnia 15 listopada 2024 r. do dnia 31 grudnia 2026 r. łącznie ⁽⁸³⁾, w tym:
 - a) w dniu 15 listopada 2024 r. – podporządkowane pożyczki zamienne na łączną kwotę 218 mln EUR do dnia 31 grudnia 2031 r.;
 - b) w dniu 1 kwietnia 2025 r. – podporządkowane pożyczki zamienne na łączną kwotę 110 mln EUR do dnia 31 grudnia 2031 r.;
 - c) w 2025 r. – podporządkowane pożyczki zamienne na łączną kwotę 83 mln EUR do dnia 31 grudnia 2031 r.;
 - d) w dniu 1 grudnia 2026 r. – podporządkowane pożyczki zamienne na łączną kwotę 315 mln EUR do dnia 31 grudnia 2031 r.;
 - e) w 2026 r. – podporządkowane pożyczki zamienne na łączną kwotę 116 mln EUR do dnia 31 grudnia 2031 r.

⁽⁸⁰⁾ Prognoza na dzień 22 listopada 2024 r.

⁽⁸¹⁾ Kwota strat, które mają zostać przeniesione w 2024 r. (prognoza na dzień 22 listopada 2024 r.), obejmuje – bez wpływu na prognozowane wartości EBITDA i EBT – rezerwę z tytułu odroczonego podatku dochodowego oszacowaną na 18 mln EUR. Strata przeniesiona przez DB Cargo na DB AG wzrasta zatem w stosunku do straty, która zostałaby przeniesiona bez rozwiązania PLTA.

⁽⁸²⁾ Tabela 29: Pożyczki, linie kredytowe, tymczasowe linie kredytowe i kapitał typu mezzanine (podporządkowane pożyczki zamienne) DB Cargo AG w latach 2025–2029 zgodnie z „Planem restrukturyzacji pomocy państwa DB Cargo” przedłożonym przez w dniu 31 października 2024 r., z późniejszymi aktualizacjami.

⁽⁸³⁾ Informacje pochodzą z § 2 ust. 1 „Umowy pożyczki typu mezzanine dotyczącej ram finansowania w wysokości [842] 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

Pożyczki te mogą być wykorzystywane wyłącznie do refinansowania istniejących umów pożyczki między umawiającymi się stronami ⁽⁸⁴⁾.

Na stopę procentową wypłaconych transz składają się ⁽⁸⁵⁾: (i) stopa swapowa w EUR przez pięć lat (2,275 % od połowy listopada 2024 r.) ⁽⁸⁶⁾; (ii) spread ustalony zgodnie z warunkami rynkowymi refinansowania kredytodawcy (we wrześniu 2024 r. spread wynosił [...] % rocznie w przypadku wypłat w EUR) oraz ustalona zdolność kredytowa kredytobiorcy (kredytobiorca jest obecnie oceniany przez kredytodawcę jako „[...]”). Zazwyczaj ratingi są corocznie poddawane weryfikacji i korygowane; oraz (iii) marża w wysokości [...] % rocznie w celu odzwierciedlenia podporządkowania pożyczek. Marżę tę ustalono na podstawie porównania wyceny rynkowej obligacji podporządkowanej grupy DB z terminem zapadalności w 2029 r. z wyceną porównawczą obligacji gotówkowych uprzywilejowanych grupy DB. W związku z tym obowiązująca stopa procentowa wynosi obecnie [...] % w ujęciu rocznym.

Ponadto DB Cargo może skorzystać z pożyczek tylko wtedy, gdy w momencie składania wniosku przestrzegane są założenia planu restrukturyzacji. Oznacza to w szczególności, osiągnięcie przez DB Cargo następujących wskaźników finansowych ⁽⁸⁷⁾:

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

Zgodnie z tymi umowami pożyczki pożyczkodawca (DB AG) jest uprawniony w każdej chwili do konwersji jednej niespłaconej transzy lub kwoty lub większej liczby niespłaconych transz lub kwot na kapitał własny poprzez alokację rezerwy kapitałowej DB Cargo, pod warunkiem że spółka DB Cargo wygenerowała w ciągu co najmniej dwóch kolejnych lat kalendarzowych dodatnią roczną nadwyżkę, do dwukrotności skumulowanej rocznej nadwyżki od dnia 1 stycznia 2025 r., przy czym należy odliczyć kwoty już skonwertowane na kapitał własny ⁽⁸⁸⁾.

Ponadto kredytobiorca nie jest uprawniony do świadczenia usług kredytowych ani innych usług finansowych na rzecz osób trzecich (z wyjątkiem kredytodawcy i Deutsche Bahn Finance GmbH) ⁽⁸⁹⁾.

- f) 325 mln EUR linii kredytowej już udzielonej i podpisanej przez DB AG dostępnej od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2026 r. włącznie ⁽⁹⁰⁾. Obowiązującą stopę procentową dla poszczególnych wypłat oblicza się na podstawie stopy pożyczek międzybankowych (na przykład Euribor 6-miesięczny w wysokości 2,743 % od połowy listopada 2024 r., w ujęciu rocznym) ⁽⁹¹⁾ mającej zastosowanie do uzgodnionego okresu odsetkowego w momencie składania wniosku o pożyczkę (dane rynkowe Reuters) plus marża określona zgodnie z warunkami rynkowymi (obecnie wynosząca [...] % rocznie dla wypłat w EUR) w odniesieniu do refinansowania pożyczkodawcy i określonej zdolności kredytowej pożyczkobiorcy. Kredytobiorca jest obecnie oceniany przez kredytodawcę jako „[...]”. Ratingi są zazwyczaj poddawane przeglądowi i korygowane co roku. W związku z tym obowiązująca stopa procentowa np. za okres 6 miesięcy wynosi obecnie [...] % w ujęciu rocznym.

⁽⁸⁴⁾ Informacje pochodzą z § 1 ust. 3 „Umowy pożyczki typu mezzanine dotyczącej ram finansowania w wysokości [842] 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁸⁵⁾ Informacje pochodzą z § 5 ust. 1 i 2 „Umowy pożyczki typu mezzanine dotyczącej ram finansowania w wysokości [842] 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁸⁶⁾ Zgodnie z obliczeniami na podstawie publicznie dostępnych źródeł, takich jak [www.investing.com](https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data) (<https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data>).

⁽⁸⁷⁾ Informacje pochodzą z § 2 ust. 3 „Umowy pożyczki typu mezzanine dotyczącej ram finansowania w wysokości [842] 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁸⁸⁾ Informacje pochodzą z 7 lit. a) „Umowy pożyczki typu mezzanine dotyczącej ram finansowania w wysokości [842] 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁸⁹⁾ Informacje pochodzą z § 12 „Umowy pożyczki typu mezzanine dotyczącej ram finansowania w wysokości [842] 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁹⁰⁾ Informacje pochodzą z § 1 ust. 1 i 2 „Umowy ramowej dotyczącej linii kredytowej w wysokości 325 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁹¹⁾ Dane dostępne publicznie w takich źródłach, jak www.euribor-rates.eu (<https://www.euribor-rates.eu/en/>).

Zgodnie z tą umową pożyczki spółka DB Cargo nie jest uprawniona do świadczenia usług kredytowych ani innych usług finansowych na rzecz osób trzecich (z wyjątkiem pożyczkodawcy i Deutsche Bahn Finance GmbH)⁽⁹²⁾.

Ponadto spółka DB Cargo jest zobowiązana do uzyskania uprzedniej zgody komisji kredytowych DB AG na podjęcie następujących decyzji w zakresie polityki handlowej⁽⁹³⁾:

- a) pod warunkiem, że spółka DB Cargo wykorzystała w danym czasie linię kredytową w wysokości 250 mln EUR lub mniejszej: (i) projektów inwestycyjnych i dezinwestycyjnych, które nie są częścią bieżącego średnioterminowego planowania biznesowego, o łącznej wartości przekraczającej 10 mln EUR na projekt, oraz (ii) zaciągania innych przyszłych zobowiązań, które nie są częścią bieżącego średnioterminowego planowania biznesowego, o łącznej wartości przekraczającej 10 mln EUR na projekt;
- b) pod warunkiem, że spółka DB Cargo wykorzystała w danym czasie linię kredytową w wysokości ponad 250 mln EUR: (i) projektów inwestycyjnych i dezinwestycyjnych o łącznej wartości przekraczającej 5 mln EUR na projekt, oraz (ii) zaciągania innych przyszłych zobowiązań przekraczających 5 mln EUR na projekt;
- c) w przypadku projektów sprzedaży i leasingu zwrotnego spółka DB Cargo zobowiązuje się do sprawdzenia warunków rynkowych przez kredytodawcę.

Ponadto udostępnienie linii kredytowej jest uzależnione od zobowiązania się spółki DB Cargo do zapewnienia zgodności z następującymi wskaźnikami finansowymi oraz, w razie potrzeby, do podjęcia działań naprawczych w celu zapobieżenia przekroczeniu tych wskaźników. Jeśli wskaźnik zostanie przekroczony, wierzyciel ma prawo wypowiedzieć umowę o kredyt⁽⁹⁴⁾.

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

- b) 434 mln EUR tymczasowej linii kredytowej już udostępnionej i podpisanej przez DB AG, dostępnej od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. włącznie⁽⁹⁵⁾ na warunkach rynkowych. Obowiązującą stopę procentową oblicza się na podstawie międzybankowej stopy procentowej mającej zastosowanie do uzgodnionego okresu odsetkowego (na przykład Euribor 6-miesięczny w wysokości 2,743 % od połowy listopada 2024 r., w ujęciu rocznym)⁽⁹⁶⁾ w momencie składania wniosku o pożyczkę (na podstawie danych rynkowych w czasie rzeczywistym pochodzących z Reuters) plus marża określona zgodnie z warunkami rynkowymi (obecnie wynosząca [...] % rocznie dla wypłat w EUR) w odniesieniu do refinansowania pożyczkodawcy i określonej zdolności kredytowej pożyczkobiorcy⁽⁹⁷⁾. Pożyczkobiorca posiada obecnie rating „[...]”. Ratingi są zazwyczaj poddawane przeglądowi i korygowane co roku. W związku z tym, w momencie podejmowania decyzji przez Komisję, obowiązująca stopa procentowa np. za okres 6 miesięcy wynosi obecnie [...] % w ujęciu rocznym.

⁽⁹²⁾ Informacje pochodzą z § 12 ust. 1 „Umowy ramowej dotyczącej linii kredytowej w wysokości 325 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁹³⁾ Informacje pochodzą z § 12 ust. 2 „Umowy ramowej dotyczącej linii kredytowej w wysokości 325 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁹⁴⁾ Informacje pochodzą z § 12 ust. 3 „Umowy ramowej dotyczącej linii kredytowej w wysokości 325 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁹⁵⁾ Informacje pochodzą z § 1 ust. 1 i 2 „Umowy ramowej dotyczącej pomostowej linii kredytowej (»finansowanie pomostowe«) w wysokości 434 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

⁽⁹⁶⁾ Dane dostępne publicznie w takich źródłach, jak www.euribor-rates.eu (<https://www.euribor-rates.eu/en/>).

⁽⁹⁷⁾ Informacje pochodzą z § 5 ust. 1 „Umowy ramowej dotyczącej pomostowej linii kredytowej (»finansowanie pomostowe«) w wysokości 434 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

Do czasu całkowitej spłaty wszystkich kwot kredytu pozostających do spłaty w ramach tych linii kredytowych DB Cargo zobowiązuje się nie udzielać żadnych zabezpieczeń innym wierzycielom, w szczególności w formie obciążeń w odniesieniu do swoich obecnych lub przyszłych aktywów, chyba że kredytodawca wyraził uprzednią pisemną zgodę na udzielenie takich gwarancji ⁽⁹⁸⁾.

- c) [460–560] mln EUR z tytułu dezinwestycji, które mają zostać zrealizowane do 2026 r. (zgodnie z opisem w motywie 305 lit. a) i motywie 318), na które składają się:
- a) spodziewana sprzedaż aktywów (lokomotyw) w związku ze zwiększonym udziałem podwykonawstwa w transporcie pociągami odcinkowymi bezpośrednimi za około [...] mln EUR w latach 2025–2026;
 - b) planowana sprzedaż nadwyżek lokomotyw w transporcie kombinowanym za około [...] mln EUR w latach 2025–2026;
 - c) planowana sprzedaż nadwyżek lokomotyw z korytarza niemiecko-francuskiego za około [...] mln EUR w latach 2025–2026;
 - d) zbycie wybranych udziałów w jednostkach zależnych ([...]) za około [...] mln EUR w 2025 r. oraz;
 - e) spodziewana sprzedaż znacznego udziału w DB Cargo [...] w latach 2025–2026;
 - f) faktoring na kwotę [...] [100–140] mln EUR należności posiadanych przez DB Cargo, które mają korzystny profil kredytowy, a w konsekwencji niższe koszty finansowania;
 - g) przejęcie przez DB JobService GmbH wypłat wynagrodzeń i odpraw dla pracowników DB Cargo w łącznej wysokości [100–140] mln EUR, które wynikają z planu restrukturyzacji, zgodnie z umowami zbiorowymi pracy i obowiązującymi w grupie DB AG przepisami. DB JobService GmbH działa jako grupowa agencja zatrudnienia i pośrednictwa pracy, której centralizacja w ramach „wewnętrznego” rynku pracy leży w interesie DB AG, ze względu na synergie i oszczędności kosztów w zakresie dopasowania umiejętności lub wysokości odpraw w porównaniu z outsourcingiem agencji do zewnętrznych dostawców.

(258) Wkład własny beneficjenta w koszty restrukturyzacji wynikające z poszczególnych źródeł finansowania przedstawionych przez władze niemieckie, jak podsumowano w tabeli 19, wyniesie łącznie 2 291 mln EUR, czyli 54 % kosztów restrukturyzacji wynoszących 4 205 mln EUR, jak wynika z szacunków.

Tabela 19

Podsumowanie kosztów restrukturyzacji i źródeł ich finansowania (w mln EUR)

(w mln EUR)			
KOSZTY RESTRUKTURYZACJI		ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	
Rzeczywiste straty z działalności operacyjnej (2022–2023)	1 442	Wkład własny, w tym	2 291
Oczekiwane straty z działalności operacyjnej (2024 r.)	472	Podporządkowane pożyczki zamienne DB AG	842
Oczekiwane straty z działalności operacyjnej (2025 r.)	[...]	Instrument linii kredytowej DB AG	325
Wydatki związane z personelem (JobService GmbH)	[...]	Tymczasowa linia kredytowa DB AG	434
Pozostałe koszty przeniesienia działalności do jednostek zależnych DB Cargo	[...]	Zbycia	4 [...]
Refinansowanie zapadających kredytów, CAPEX, OPEX, kapitał obrotowy	2 020	Faktoring należności	[...]
		Wkład JobService GmbH	[...]
Łączne koszty restrukturyzacji	4 205	Pomoc na restrukturyzację, w tym	1 914
		Rzeczywisty zakres PLTA (2022–2023)	1 442
		Przewidywany zakres PLTA (2024)	472

⁽⁹⁸⁾ Informacje pochodzą z § 14 ust. 2 „Umowy ramowej dotyczącej pomostowej linii kredytowej (»finansowanie pomostowe«) w wysokości 434 000 000,00 EUR” (zgodnie z tłumaczeniem na język angielski).

4.1.4.2.3. Prognozy finansowe w scenariuszu bazowym i pesymistycznym

- (259) Niemcy wyjaśniają, że założenia, w ramach których spółka DB Cargo wdraża obecnie kompleksowy plan restrukturyzacji, mają na celu odzyskanie przez przedsiębiorstwo rentowności. Spółka DB Cargo opracowała swój plan restrukturyzacji w ścisłej współpracy z zewnętrznymi konsultantami, którzy pełnili rolę doradców. Niemcy wskazują, że plan restrukturyzacji jest już wdrażany i że rozpoczęto wymagane prawem konsultacje z przedstawicielami pracowników DB Cargo w odniesieniu do środków dotyczących personelu.
- (260) Niemcy wyjaśniają, że podstawowe założenia dotyczące kosztów na lata 2025–2029 opierają się na prognozach grupy DB, z wyjątkiem zmian kosztów lokomotyw i wagonów towarowych, które podlegają ogólnym oczekiwaniom dotyczącym zmian inflacji. W latach 2025–2029 prognozuje się następujące zmiany kosztów:

Tabela 20

Założenia dotyczące kosztów na lata 2025–2029

Kategorie kosztów (zmiana r/r)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025-2029
Energia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trasa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Infrastruktura sieci DB	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zakup usług międzynarodowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zakup usług krajowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wymiana usług międzynarodowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wymiana usług krajowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personel operacyjny	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszty ogólne personelu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inne koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 57.

- (261) Niemcy twierdzą, że założenia scenariusza bazowego planu restrukturyzacji mają wpływ na wszystkie segmenty branżowe DB Cargo (transport jednowagonowy, transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, transport kombinowany) i opierają się na czterech głównych filarach.
- (262) Po pierwsze, proponowana jest radykalna zmiana systemu produkcji, co pozwoli zlikwidować wzajemne powiązania między segmentami branżowymi i wzmocnić zachęty do zarządzania poszczególnymi liniami biznesowymi. Zmiana ta pozwoli zmniejszyć złożoność operacji, a tym samym zwiększyć solidność i jakość produkcji DB Cargo we wszystkich segmentach. Zmiana systemu produkcji pozwoli również na zmniejszenie kosztów ogólnych.
- (263) Po drugie, stawiając rentowność na pierwszym miejscu przed wzrostem, spółka DB Cargo koncentruje się na tych segmentach i klientach, w przypadkach których DB Cargo posiada lub osiągnie po wdrożeniu planu restrukturyzacji konkurencyjną pozycję rynkową, tj. tam, gdzie może produkować po najniższych kosztach lub oferuje unikalny portfel produktów.
- (264) Po trzecie, spółka DB Cargo jest otwarta na i aktywnie bada możliwości uelastycznienia działalności i współpracy z partnerami zewnętrznymi w celu realizacji umów podwykonawstwa lub tworzenia spółek joint venture na rynkach z przyszłymi możliwościami rozwoju, jeśli i kiedy takie możliwości zmaterializują się w przyszłości.

- (265) Ponadto plan restrukturyzacji pociąga za sobą znaczącą zmianę w sposobie organizacji transportu jednowagonowego. Niemcy twierdzą, że środek ten, wraz z systemem publicznego finansowania transportu jednowagonowego, powinien umożliwić przywrócenie rentowności tego segmentu znajdującego się w niekorzystnej sytuacji strukturalnej.
- (266) Niemcy wskazują, że w wyniku realizacji planu restrukturyzacji, zgodnie ze scenariuszem bazowym, DB Cargo osiągnie rentowność w 2026 r. i utrzyma ją w sposób trwały (z dodatnim wynikiem EBIT na poziomie 251 mln EUR w 2028 r. i 268 mln EUR w 2030 r.). Oznacza to marżę EBIT na poziomie 6,3 % w 2028 r., a także w 2030 r., co według Niemiec byłoby zgodne z obecnymi benchmarkami branżowymi.
- (267) W scenariuszu bazowym uwzględniono fakt, że podczas gdy ogólna pozycja rynkowa DB Cargo w niemieckim sektorze kolejowych przewozów towarowych, podobnie jak w poprzednich latach, najprawdopodobniej ulegnie dalszemu pogorszeniu, DB Cargo spodziewa się stosunkowo stabilnej bezwzględnej produkcji w nadchodzących latach w zakresie transportu jednowagonowego i transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi (w przeciwieństwie do spadku w transporcie kombinowanym), przyczyniając się tym samym do zwiększenia konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych, a tym samym do zwiększenia udziału kolei w przewozach modalnych.
- (268) Niemcy twierdzą ponadto, że plan restrukturyzacji zakłada znaczny wkład ze strony pracowników DB Cargo w odniesieniu do zwiększonej elastyczności i wdrożenia nowych, opcjonalnych (ale premiowanych) modeli zmianowych z dłuższym czasem pracy maszynistów. W dniu 2 października 2024 r. komitet pojednawczy DB Cargo uzgodnił redukcję zatrudnienia o 4 582 pełnoetatowych pracowników do końca grudnia 2026 r. (około 25 % siły roboczej w porównaniu z grudniem 2023 r.), która zostanie zwiększona do 4 943 pełnoetatowych pracowników (około 27 % siły roboczej) do końca grudnia 2029 r.
- (269) Biorąc pod uwagę obecne otoczenie gospodarcze, charakteryzujące się brakiem wykwalifikowanych pracowników, rosnący popyt sektora prywatnego na zrównoważone rodzaje transportu oraz wsparcie finansowe segmentu przewozów jednowagonowych, Niemcy uważają, że realizacji planu restrukturyzacji sprzyjać będą korzystne warunki zewnętrzne, a w okresie restrukturyzacji uda się przywrócić rentowność.
- (270) Opierając się na powyższych rozważaniach, Niemcy twierdzą, że scenariusz bazowy planu restrukturyzacji DB Cargo umożliwi spółce odzyskanie rentowności do końca okresu restrukturyzacji (31 grudnia 2026 r.), kiedy to oczekuje się, że wykaże ona dodatni dochód netto w wysokości 95 mln EUR.
- (271) Niemcy wyjaśniają, że taki wynik finansowy ma zostać osiągnięty dzięki wygenerowaniu dodatniego EBIT już do 2026 r. (z 188 mln EUR), co ma wynikać z umiarkowanego wzrostu przychodów ([...]) w stosunku do bazy kosztowej, która ma pozostać zasadniczo płaska w okresie restrukturyzacji ([...]) w połączeniu ze znaczną restrukturyzacją siły roboczej ([...]) i wzrostem produktywności poprzez uelastycznienie działalności (koszty materiałów i inne koszty operacyjne [...]).
- (272) Niemcy twierdzą, że umiarkowany wzrost przychodów w scenariuszu bazowym wynika zasadniczo z poszczególnych środków przewidzianych w planie restrukturyzacji opisanych powyżej w sekcji 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), a w szczególności z następujących środków:
- a) segment ładunków jednowagonowych: osiągnięta poprawa jakości produktów pozwoli na korekty ceny bazowej, a spodziewana federalna dotacja do transportu jednowagonowego ma przyczynić się do tego, że segment ładunków jednowagonowych osiągnie dodatni wynik operacyjny w 2026 r. i powróci do rozsądnej rentowności na poziomie dochodu netto począwszy od 2027 r. Zmiany cen odzwierciedlają przeniesienie wzrostu kosztów czynników produkcji. W rezultacie przewiduje się, że w latach 2025–2030 segment

przewozów jednowagonowych doświadczy umiarkowanego wzrostu wolumenu przy skumulowanym rocznym wskaźniku wzrostu („CAGR”) wynoszącym [...] %, podczas gdy ceny będą stale rosły przy CAGR na poziomie [...] %. Niemcy podkreślają jednak, że bez federalnego wsparcia dla jednego wagonu i pomimo obowiązujących środków przewidzianych w planie restrukturyzacji segment ten będzie nadal przynosił straty;

- a) segment pociągów odcinkowych bezpośrednich: zakładając wzrost produktywności i jakości, DB Cargo spodziewa się, że będzie w stanie umiarkowanie podnieść ceny przy prognozowanym skumulowanym rocznym wskaźniku wzrostu CAGR⁽⁹⁹⁾ wynoszącym około [...] % na rynku. Ponadto oczekuje się zwiększenia potencjału generowania przychodów w związku z efektem struktury przewozów towarowych wynikającym ze zmiany globalnej sytuacji politycznej (np. faworyzowanie sektora energetycznego i obronnego). W rezultacie przewiduje się, że w latach 2025–2030 segment pociągów odcinkowych bezpośrednich odnotuje marginalny wzrost wolumenu przy CAGR na poziomie [...] %, podczas gdy ceny będą stale rosły przy CAGR na poziomie [...] %. Zmiany cen odzwierciedlają przeniesienie wzrostu kosztów czynników produkcji;
- b) segment transportu kombinowanego: rozważane są opcje partnerstwa w segmentach rynku, które mają szansę na wzrost w przyszłości, tj. w segmencie morskiego transportu kombinowanego. Przewiduje się, że w latach 2025–2030 segment morskiego transportu kombinowanego odnotuje umiarkowany wzrost wolumenu przy CAGR na poziomie [...] %, podczas gdy ceny będą stale rosły przy CAGR na poziomie [...] %. Zmiany cen odzwierciedlają przeniesienie wzrostu kosztów czynników produkcji.

(273) Z drugiej strony Niemcy wyjaśniają, że obniżenie kosztów w scenariuszu bazowym wynika przede wszystkim z poszczególnych środków przewidzianych w planie restrukturyzacji opisanych powyżej w sekcji 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), a w szczególności z następujących środków:

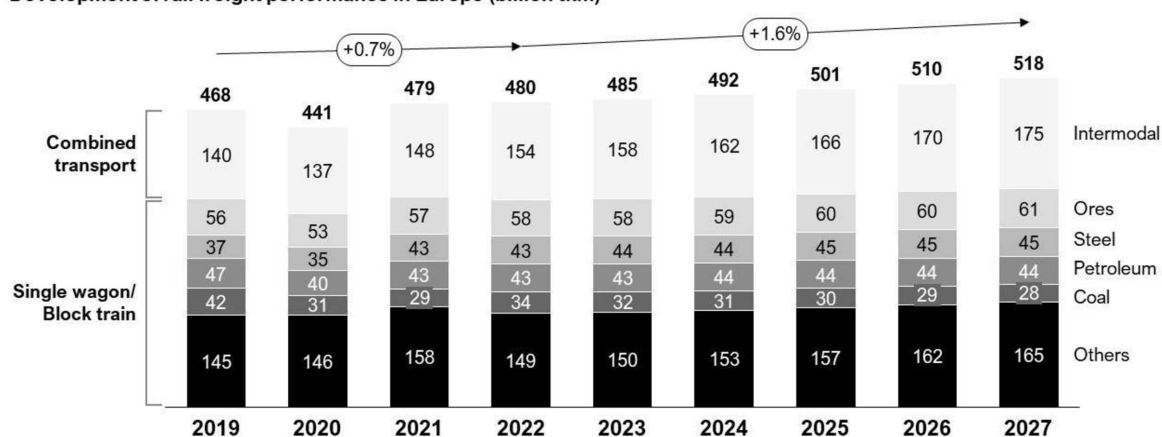
- a) segment ładunków jednowagonowych: radykalnej zmiany systemu produkcji (hermetyzacja) oraz gruntownej rewizji i przeprojektowania sieci transportu jednowagonowego DB Cargo poprzez m.in. zwiększenie częstotliwości podróży na długich trasach, przegląd usług dowozowych i dystrybucyjnych, a także standaryzację oferty handlowej;
- b) segment pociągów odcinkowych bezpośrednich: przekształcenia się w inteligentnego dostawcę usług logistycznych poprzez (i) optymalizację portfela klientów w kierunku kompleksowych i innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu kolejowego oraz wdrożenie specjalnych usług wahadłowych dla ważnych klientów, a także (ii) zwiększenie solidności i jakości produkcji, m.in. dzięki oddzieleniu produkcji pociągów odcinkowych bezpośrednich od transportu jednowagonowego oraz wzrost wydajności dzięki bardziej elastycznym umowom o pracę z dłuższym czasem pracy maszynistów (na zasadzie dobrowolności) i korzystaniu z usług zewnętrznych usługodawców;
- c) segment transportu kombinowanego: hermetyzacji produkcji i tworzenia samodzielnych przedsiębiorstw ze specjalnymi zasobami, co – jak oczekuje DB Cargo – wzmocni zachęty do zarządzania (w oparciu o kompleksową własność), a tym samym poprawi wydajność. Kluczowe środki to optymalizacja portfela poprzez stopniowe wycofywanie nierentownych transportów (np. redukcja ok. [...] % wolumenu sprzedaży na rzecz przewoźników), zmiana oferowanej sieci kontynentalnego transportu kombinowanego oraz wdrożenie zmienionego modelu produkcji, w którym stopniowo eliminuje się obecny model manewrowania wszystkimi wagonami morskimi w jednym hubie w Maschen (w pobliżu portu w Hamburgu). Ponadto usprawnianie procesów będzie odbywać się zgodnie z konkretnymi potrzebami biznesowymi. Ponadto w dniu 2 października 2024 r. komitet pojednawczy zgodził się zmodyfikować istniejący regulamin pracy DB Cargo w odniesieniu do transportu kombinowanego. Niemcy wyjaśniają, że prowadzi to do znacznego uproszczenia modelu biznesowego DB Cargo w zakresie transportu kombinowanego, co zapewni taki sam wzrost produktywności, jak w przypadku przedstawionej wcześniej propozycji zmniejszenia świadczenia usług trakcyjnych przez DB Cargo i przeniesienia ich do jednostek zależnych świadczących usługi trakcyjne, które mają bardziej elastyczne umowy o pracę, a co za tym idzie wyższą produktywność maszynistów (np. postój na stacjach zewnętrznych, specjalna rekompensata za czas podróży). Niemcy wyjaśniają ponadto, że zawarcie tego porozumienia w październiku 2024 r. umożliwi DB Cargo zredukowanie liczby własnych maszynistów, kosztów ogólnych związanych z produkcją i liczby personelu organu kontroli ze względu na nowe przepisy prawa pracy, które pozwolą na zwiększenie produktywności. W związku z tym spółka DB

(99) CAGR oznacza skumulowany roczny wskaźnik wzrostu.

Cargo nie będzie musiała przenosić działalności do jednostek zależnych świadczących usługi trakcyjne. Środki te oznaczają redukcję liczby maszynistów o ok. 330 ekwiwalentów pełnego czasu pracy, redukcję kosztów ogólnych pracowników działów planowania produkcji i kierowania odpowiadającą ok. 130 ekwiwalentom pełnego czasu pracy, a także redukcję liczby pracowników organu kontroli o ok. 155 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w porównaniu z faktyczną liczbą takich stanowisk w lipcu 2023 r. W związku z powyższym Niemcy uważają, że DB Cargo może osiągnąć znaczne oszczędności kosztów również w tym segmencie.

- (274) Ponadto Niemcy dodają, że plan restrukturyzacji obejmuje środki dotyczące ogólnych kosztów administracyjnych i kosztów ogólnych produkcji. Z jednej strony Niemcy oczekują, że zasada zysku ponad wzrost i optymalizacja portfela pozwolą na redukcję kosztów ogólnych, np. w zakresie personelu i wszystkich kosztów związanych z personelem, takich jak koszty wynajmu powierzchni biurowej. Z drugiej strony Niemcy wyjaśniają, że w ramach planu restrukturyzacji wdrożonych zostanie kilka środków zwiększających wydajność, w tym daleko idąca standaryzacja struktur informatycznych, redukcja powielonych struktur organizacyjnych, a także zmienione procedury planowania, wysyłki i organu kontroli oraz że środki te powinny przyczynić się do obniżenia kosztów i zapewnić możliwość oferowania rentownych usług po konkurencyjnej cenie. Środki te spowodują łączną redukcję o ponad 400 ekwiwalentów pełnego czasu pracy w porównaniu z faktyczną liczbą takich stanowisk w lipcu 2023 r. (oprócz środków dotyczących transportu kombinowanego, opisanych już powyżej).
- (275) Niemcy podkreślają ponadto, że plan restrukturyzacji DB Cargo różni się od wcześniejszych działań mających na celu zwiększenie wydajności i rentowności przedsiębiorstwa. W szczególności Niemcy wyjaśniają, że jego zakres wykracza poza bardziej etapowe działania mające na celu poprawę efektywności operacyjnej poprzez fundamentalną zmianę procesów produkcji DB Cargo, a także struktury organizacyjnej i strategii korporacyjnej.
- (276) Niemcy dodają, że zewnętrzne warunki pomyślnego wdrożenia planu restrukturyzacji będą bardziej korzystne niż w przeszłości z następujących powodów.
- a) Oprócz wzrostu w kluczowych branżach oczekuje się, że wsparcie polityczne (takie jak systemy handlu uprawnieniami do emisji) i inwestycje w infrastrukturę kolejową będą napędzać wzrost rynku kolejowych przewozów towarowych. Niemcy twierdzą, że mimo iż w przeszłości udział modalny kolejowych przewozów towarowych uległ stagnacji, obecnie zarówno rząd niemiecki, jak i Komisja Europejska są mocno zaangażowane w zwiększenie udziału kolejowego transportu towarowego, a wyższy priorytet nadany przez nie dekarbonizacji sektora transportu w kontekście polityki ochrony klimatu zaowocuje większymi inwestycjami w infrastrukturę kolejowego transportu towarowego i bezpośrednim wsparciem finansowym w celu zrekompensowania istniejących strukturalnych wad sieci transportu jednowagonowego w porównaniu z transportem ciężarowym.
 - b) Ponadto Niemcy uważają, że popyt na rodzaje transportu neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla rośnie równolegle w sektorze publicznym i sektorze prywatnym, co powinno prowadzić do większej gotowości do płaconia za rozwiązania w zakresie kolejowych przewozów towarowych przez obecnych i przyszłych klientów, co z kolei, jak oczekują Niemcy, przyczyni się do wzmocnienia kolei w intermodalnej konkurencji z transportem drogowym.
 - c) Niemcy są także zdania, że obecnie w DB Cargo zachodzą szybkie zmiany demograficzne, co sprzyja realizacji planu restrukturyzacji, ponieważ pracownicy, którzy dołączyli do przedsiębiorstwa w ramach dużych programów rekrutacyjnych w latach 80-tych XX wieku, zaczynają obecnie przechodzić na emeryturę, co skutkuje wskaźnikami odejść z powodu przejścia na emeryturę na poziomie ponad 3,5 % rocznie – proces ten będzie trwał do końca trzeciej dekady XXI wieku. Zdaniem Niemiec proces ten wspiera plan restrukturyzacji spółki DB Cargo, ponieważ redukcje nie spowodują dużej potrzeby zwolnień.
- (277) W związku z powyższym, podczas gdy okoliczności zewnętrzne, takie jak konflikty handlowe i pandemia COVID-19, doprowadziły do zmniejszenia aktywności gospodarczej, a tym samym do nieco niższego popytu na kolejowe przewozy towarowe w niedawnej przeszłości (podobnie jak w innych segmentach transportu towarowego), w nadchodzących latach oczekuje się, że rynek kolejowych przewozów towarowych ponownie wzrośnie, z CAGR na poziomie 1,6 % w latach 2022–2027.

Development of rail freight performance in Europe (billion tkm)



Źródło: Pismo Niemiec z dnia 31 października 2023 r., s. 2024, 58, dane uzyskane od firmy konsultingowej SCI/Verkehr.

(278) Rozpatrując każdy poszczególny segment branżowy z osobna, Niemcy przedstawiają następujące uwagi dotyczące wzrostu wolumenu:

- transport jednowagonowy/transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi: Niemcy wyjaśniają, że transport jednowagonowy lub transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi służy do przewozu szerokiej gamy towarów. Do najbardziej istotnych rodzajów towarów należą ruda, stal, ropa naftowa, węgiel, chemikalia, motoryzacja, odpady i towary konsumpcyjne. Podobnie jak w przypadku transportu kombinowanego transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transport jednowagonowy ucierpiał w ciągu ostatnich kilku lat w wyniku zakłóceń makroekonomicznych, co doprowadziło do spadku o 7 % w 2020 r., z szybkim ożywieniem w kolejnym roku (2021: 8,6 %);
- w latach 2022–2027 spodziewany jest ogólny umiarkowany wzrost wolumenu kolejowych przewozów towarowych na poziomie CAGR w wysokości 0,8 % rocznie. Niemcy twierdzą, że wzrost ten wynika z rozwoju podstawowych gałęzi przemysłu. Ze względu na przesunięcie gospodarki w kierunku produkcji półproduktów lub tendencję do korzystania z odnawialnych źródeł energii popyt na niektóre surowce (zwłaszcza rudę i węgiel) nie rośnie w całej Europie. W rezultacie oczekuje się, że popyt na transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transport jednowagonowy utrzyma się na stałym poziomie lub zmniejszy się w tych sektorach. Oczekuje się również, że inne rodzaje produktów (np. stal, chemikalia, przemysł motoryzacyjny, towary konsumpcyjne) wygenerują dodatkowy popyt na transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transport jednowagonowy. Na przykład oczekuje się silnego wzrostu w przemyśle motoryzacyjnym (CAGR w wysokości 8,6 % w latach 2022–2027) po przezwycięzeniu wcześniejszych wyzwań, takich jak np. zakłócenia w łańcuchu dostaw. Jednocześnie rozwijają się nowe rynki, które zgodnie z oczekiwaniami będą zapewniać dalszy potencjał wzrostu dla kolejowych przewozów towarowych. Niemcy wyjaśniają, że przykłady tych możliwości rynkowych obejmują rozwiązania w zakresie rurociągów kolejowych na potrzeby zielonego wodoru, które wymagają połączeń kolejowych w celu wypełnienia luk w istniejących sieciach rurociągów, koncepcje logistyczne dotyczące produkcji akumulatorów samochodowych, a także dekarbonizację przemysłu stalowego w Europie, która przyczyni się do powstania nowych rozwiązań w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym, przy czym złom będzie odgrywał znacznie większą rolę w produkcji stali w nadchodzących latach. W wyniku tych zmian wymagany wolumen transportu może doprowadzić do ożywienia kolejowych przewozów towarowych;
- transport kombinowany: Niemcy wskazują, że transport kombinowany stanowi jedną trzecią europejskiego rynku kolejowych przewozów towarowych, a także napędza wzrost ze wskaźnikami, które historycznie były powyżej średniej, wykazując silne ożywienie po pandemii COVID-19 w tempie 8,6 % w 2021 r. i 3,2 % w 2022 r., co daje CAGR na poziomie 4,2 % rocznie w latach 2017–2022. Niemcy wyjaśniają, że oczekuje się, iż w nadchodzących latach wzrost utrzyma się na wysokim poziomie CAGR wynoszącym 2,6 % (2022–2027), głównie dzięki wzrostowi PKB. Ponadto Niemcy twierdzą, że transport kombinowany odniesie korzyści ze względu na rosnące wolumeny, zwłaszcza wyrobów gotowych, rosnący ruch morski w kluczowych portach europejskich, rosnącą konteneryzację i nowe technologie obsługi naczep. Jednocześnie transport kombinowany staje się bardziej dostępny dzięki inwestycjom w infrastrukturę (zwłaszcza terminale), które pozwalają na zwiększenie przepustowości wraz ze wzrostem popytu.

(279) Biorąc pod uwagę powyższe oczekiwania dotyczące wzrostu rynku, Niemcy twierdzą, że założenia DB Cargo dotyczące wzrostu wolumenu są konserwatywne i że w perspektywie krótko- i średnioterminowej DB Cargo nie będzie polegać na napędzaniu przez rynek wzrostu transportu jednowagonowego. Niemcy uważają, że w segmencie transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego plany DB Cargo są poniżej stopy wzrostu rynku.

- (280) Ponadto Niemcy są zdania, że powyższe rozważania dotyczące planu restrukturyzacji należy oceniać nie tylko w kontekście silnej konkurencji intermodalnej z transportem drogowym, ale także wysoce konkurencyjnego rynku kolejowych przewozów towarowych z perspektywy transportu intermodalnego. W tym kontekście Niemcy wyjaśniają, że operatorzy inni niż DB Cargo posiadają łącznie 57 % wolumenu kolejowego transportu towarowego w Niemczech (w tonokilometrach wg stanu na 2022 r.), co stanowi znaczny udział w porównaniu z innymi państwami członkowskimi w Europie. W tym względzie Niemcy wskazują, że mimo że DB Cargo jest byłym operatorem zasiedziałym, udział DB Cargo w wielkości kolejowego transportu towarowego w Niemczech jest drugim najniższym udziałem jakiegokolwiek operatora zasiedziałego w odpowiednim kraju spośród wszystkich państw członkowskich, w których DB Cargo prowadzi działalność. Niemcy wskazują ponadto, że na przykład LINEAS posiada 57 % udziału w Belgii, Groupe SNCF posiada 67 % udziału we Francji, a CD Cargo – 65 % w Czechach. Jednocześnie udział DB Cargo w wielkości niemieckiego kolejowego transportu towarowego od 2016 r. zmniejszył się o 11 punktów procentowych.

4.1.4.2.3.1. Scenariusz bazowy dotyczący finansowania

- (281) Na podstawie powyższych założeń przyjętych na potrzeby prognoz finansowych zawartych w planie restrukturyzacji DB Cargo Niemcy wyjaśniają, że scenariusz bazowy planu restrukturyzacji uwzględnia szereg zmian, które miały miejsce w 2023 r. i na początku 2024 r., takich jak strajki maszynistów (od stycznia do kwietnia 2024 r.), zmniejszenie budżetów federalnych na systemy wsparcia, negatywna tendencja w zakresie wielkości transportu (bez uwzględnienia strajku i z uwzględnieniem utraty wielkości transportu ze względu na przenoszenie cen) ze względu na spowolnienie gospodarcze, inflację i wzrost wynagrodzeń personelu, zwiększoną konkurencję cenową oraz opóźnienia we wdrożeniu niektórych środków przewidzianych w planie restrukturyzacji DB Cargo. Niemcy wskazują, że w tym kontekście scenariusz bazowy obejmuje również środki zaradcze (motyw 242) mające na celu zaradzenie niekorzystnym skutkom tych zmian, tak aby zapewnić przywrócenie rentowności spółki DB Cargo w okresie restrukturyzacji.
- (282) W tabeli 21 przedstawiono ilościowy wpływ scenariusza bazowego w postaci prognozowanego rachunku zysków i strat DB Cargo w okresie restrukturyzacji (od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2026 r.).

Tabela 21

Rachunek zysków i strat DB Cargo – scenariusz bazowy

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Przychody	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozostałe przychody operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszt materiałów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynagrodzenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inne koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Usługi wewnętrzno- gru- powe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odsetki netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z inwestycji	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inne przychody finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody nadzwyczajne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podatki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EAT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przeniesienie zysków i strat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychód netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 16.

- (283) Jak wynika z tabeli 21, Niemcy oczekują, że w 2024 r. DB Cargo będzie nadal wykazywać stratę w wysokości 348 mln EUR na poziomie EBIT, natomiast od 2026 r. w scenariuszu bazowym planu restrukturyzacji DB Cargo wskazuje się dodatnie dane liczbowe dotyczące EBIT, począwszy od [...] mln EUR do końca okresu restrukturyzacji (koniec 2026 r.), ogólnie rzecz biorąc dzięki nowym koncepcjom produkcji umożliwiającym wzrost wydajności i zmniejszenie kosztów personelu w odpowiedzi na straty wolumenu.
- (284) Mimo że do 2025 r. nadal oczekiwana jest wartość ujemna (w wysokości [...] EUR), oczekuje się również, że przychód netto osiągnie wartość dodatnią do końca okresu restrukturyzacji (w wysokości [...] EUR), a w późniejszym okresie będzie wykazywał stały wzrost.
- (285) W odniesieniu do prognozowanych wskaźników bilansowych DB Cargo, jak wynika z tabeli 22, Niemcy oczekują, że DB Cargo utrzyma dodatnią pozycję kapitałową przez cały okres restrukturyzacji (od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2026 r.) i później.

Tabela 22

Bilans DB Cargo – scenariusz bazowy

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Aktywa ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa trwałe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rzeczowe aktywa trwałe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wartości niematerialne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa obrotowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zapasy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Należności z tytułu dostaw i usług	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inne należności i aktywa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Należności finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasywa ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał własny	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiąza- nia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezerwy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozostałe zobowiązania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 17.

(286) Na podstawie prognozowanego sprawozdania finansowego DB Cargo Niemcy wskazują, że oczekuje się, iż główne wskaźniki wyników finansowych DB Cargo będą się zmieniać w okresie restrukturyzacji, jak podsumowano w tabeli 23:

Tabela 23

Plan restrukturyzacji DB Cargo – scenariusz bazowy

Wskaźniki wyników finansowych w okresie restrukturyzacji i później

(w mln EUR)

KPI	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Kapitał zaangażowany	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozycja kapitałowa (na koniec roku)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stan środków pieniężnych (na koniec roku)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBITDA (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoE (%) (z wyłączeniem przeniesienia zysków i strat) ⁽¹⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoCE (%) ⁽²⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ RoE (stopa zwrotu z kapitału własnego) = zysk po opodatkowaniu (EAT)/kapitał własny

⁽²⁾ RoCE (stopa zwrotu z zaangażowanego kapitału) = EBIT/kapitał zaangażowany

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 19.

(287) Jak można wywnioskować z powyższej tabeli 23, Niemcy twierdzą, że scenariusz bazowy planu restrukturyzacji DB Cargo doprowadzi do poprawy wskaźników wyników finansowych DB Cargo w okresie restrukturyzacji, a wskaźnik ROCE DB Cargo przekroczy WACC ⁽¹⁰⁰⁾ DB Cargo do końca okresu restrukturyzacji.

(288) W tabeli 24 poniżej przedstawiono najnowsze dane (tj. za lata 2021 i 2023) dotyczące rentowności niektórych konkurentów DB Cargo w Unii Europejskiej. Porównanie to obejmuje trzy różne grupy, które można wyodrębnić w odniesieniu do zasięgu rynkowego związanego z produktem i z których każda wykazuje inny profil rentowności: (i) integratorów prowadzących działalność jednowagonową lub jej nie prowadzących, (ii) dostawców usług trakcyjnych oraz (iii) zintegrowanych operatorów transportu kombinowanego.

(289) Zgodnie z danymi przekazanymi przez Niemcy marża EBIT w grupie porównawczej, która składa się z europejskich operatorów kolejowych przewożących towarowych, wynosiła średnio 2 % w latach 2021–2023 (z medianą również na poziomie 2 %). Na podstawie prognozowanych danych liczbowych za 2025 r. oczekuje się, że marża EBIT DB Cargo w wysokości [...] % będzie kształtować się nieco poniżej średniej w branży. DB Cargo spodziewa się jednak zwiększyć swoją marżę EBIT do [...] % do końca okresu przekształcenia (koniec grudnia 2026 r.). Taki poziom wypada korzystnie w porównaniu z podgrupą integratorów nieprowadzących działalności jednowagonowej, w której marża EBIT wyniosła średnio 5 %.

⁽¹⁰⁰⁾ Niemcy twierdzą, że średni ważony koszt kapitału (WACC) DB Cargo wynosi [...] %. WACC jest sumą otrzymywaną z przemnożenia kosztu zadłużenia i kosztu kapitału własnego przez odpowiednie wagi. Koszt kapitału własnego w wysokości 20 % oblicza się przy użyciu modelu wyceny aktywów kapitałowych i składa się on (i) ze stopy procentowej wolnej od ryzyka wynoszącej 2,5 % oraz (ii) z premii z tytułu ryzyka specyficznej dla danego przedsiębiorstwa, która wynika z premii z tytułu ryzyka rynkowego w wysokości [...] %, pomnożonej przez współczynnik Beta ([...]). W oparciu o wewnętrzny rating kredytowy „[...]” zakłada się, że koszt zadłużenia wyniesie 4,5 %. Dobór wag bazuje na oczekiwanym poziomie zadłużenia na koniec roku obrotowego 2024 w wysokości [...] mln EUR oraz poziomie kapitału własnego w wysokości [...] mln EUR, a zatem na stosunku kapitału obcego do kapitału własnego na poziomie 370 %. Na podstawie tych założeń Niemcy twierdzą, że przewidywany WACC DB Cargo wyniesie około [...] %.

Tabela 24

Kluczowe wskaźniki w grupie porównawczej 2021/2023

Nazwa	Państwo	Segment branżowy	Przychody 2023 (w mln EUR) ⁽¹⁾	Marża EBIT Ø 2021–2023
ČD Cargo	Republika Czeska	Integrator (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Austria	Integrator (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Słowacja	Integrator (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Polska	Integrator (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Niemcy	Integrator (BT, CT)	250 ⁽¹⁾	4 % ²⁾
LINEAS	Belgia	Integrator (SW, BT, CT)	463	- 24 %
Green Cargo AB	Szwecja	Integrator (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Francja	Integrator (SW, BT, CT)	730	- 3 %
RheinCargo	Niemcy	TOC	175 ⁽¹⁾	2 % ⁽²⁾
Lokomotion	Niemcy	TOC	112 ⁽¹⁾	3 % ⁽²⁾
Hector Rail Germany	Niemcy	TOC	34	- 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) ⁽³⁾			621	16 %
	Republika Czeska	Zintegrowany operator CT		
PCC Intermodal	Polska	Zintegrowany operator CT	136	6 %
boxXpress	Niemcy	Zintegrowany operator CT	129	2 %
Loconi	Polska	Zintegrowany operator CT	49 ⁽¹⁾	5 % ⁽²⁾
Hupac	Szwajcaria	Zintegrowany operator CT	740	1 %
Naviland Cargo	Francja	Zintegrowany operator CT	167 ⁽¹⁾	6 %
Średnia arytmetyczna			508	2 %
Mediana			426	2 %
Średnia arytmetyczna – integratorzy bez SW			432	5 %

Uwaga: SW = pojedyncze wagony; BT = pociąg odcinkowy bezpośredni; CT = transport kombinowany; TOC = przedsiębiorstwo przewozów kolejowych

⁽¹⁾ Najnowsze dostępne dane za rok 2022.

⁽²⁾ Średnia marża EBIT odnosząca się do lat 2021–2022 ze względu na 1), zob. powyżej.

⁽³⁾ Metrans jest częścią segmentu intermodalnego spółki HHLA i w 2023 r. odpowiadała za ponad 95 % przychodów HHLA w tym segmencie.

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 27.

4.1.4.2.3.2. Scenariusz pesymistyczny dotyczący finansowania

(290) Niemcy wyjaśniają, że scenariusz pesymistyczny planu restrukturyzacji DB Cargo opiera się na scenariuszu bazowym skorygowanym o określone możliwe niekorzystne okoliczności.

(291) Takie możliwe niekorzystne okoliczności podsumowano w tabeli 25.

Tabela 25

Ryzyka uwzględnione w scenariuszu pesymistycznym dla DB Cargo

Ryzyka uwzględnione w scenariuszu pesymistycznym na rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Ryzyko netto zmniejszenia budżetów federalnych na systemy wsparcia kolejowych przewozów towarowych	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2) Ograniczenie systemu finansowania pojedynczych wagonów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3) Wyższe koszty operacyjne spowodowane odroczeniem wdrożenia systemu TAF/TSI DB InfraGO	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4) Mniejszy niż pierwotnie planowano wzrost wolumenu ze względu na przeniesienie zwiększonych opłat za dostęp do torów i urządzenia manewrowe na klientów, a także ze względu na przedłużające się osłabienie gospodarcze w przemyśle stalowym w Niemczech (wpływ na EBIT po wyeliminowaniu jedynie kosztów zmiennych, w szczególności kosztów dostępu do torów i energii)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δ Zaistniałe ryzyko ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 53.

(292) Jak wynika z tabeli 25, Niemcy uważają, że scenariusz pesymistyczny powinien odzwierciedlać ryzyko, takie jak m.in. dalsze redukcje w federalnych systemach wsparcia i mniejszy niż zakładano w scenariuszu bazowym wzrost wolumenu ze względu na przedłużającą się słabą koniunkturę gospodarczą w przemyśle stalowym w Niemczech, oprócz tych, które zostały już uwzględnione w scenariuszu bazowym.

(293) Niemcy wskazują również, że zidentyfikowano środki zaradcze, które mogłyby zostać wdrożone w przypadku urzeczywistnienia się scenariusza pesymistycznego. Oczekuje się, że takie środki zaradcze (przede wszystkim dalsze redukcje kosztów i personelu oraz operacje sprzedaży i leasingu zwrotnego lokomotyw) złagodzą wymienione powyżej dodatkowe ryzyko uwzględnione w scenariuszu pesymistycznym, jak wskazano w poniższej tabeli.

Tabela 26

Środki zaradcze uwzględnione w scenariuszu pesymistycznym dla DB Cargo

Środki zaradcze uwzględnione w scenariuszu pesymistycznym	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scenariusz bazowy EBIT na 2024 r.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δ Zaistniałe ryzyko ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1) Operacyjne środki zaradcze	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Środki zaradcze uwzględnione w scenariuszu pesymistycznym	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Sprzedaż i leasing zwrotny lokomotyw	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT przypadek pesymistyczny 2024	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 55.

- (294) Takie środki zaradcze powinny umożliwić DB Cargo osiągnięcie rentowności w 2026 r. (z planowanym zyskiem EBIT w wysokości [...] EUR) i później, pomimo ujemnego poziomu EBIT w wysokości [...] EUR w 2025 r., co potwierdzono w prognozowanym rachunku zysków i strat DB Cargo zawartym w scenariuszu pesymistycznym, który przedstawiono poniżej:

Tabela 27

Rachunek zysków i strat DB Cargo – scenariusz pesymistyczny

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Przychody	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozostałe przychody operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koszt materiałów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynagrodzenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inne koszty operacyjne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Usługi wewnętrzzgrupowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortyzacja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Odsetki netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody z inwestycji	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Inne przychody finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychody nadzwyczajne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Podatki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EAT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przeniesienie zysków i strat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Przychód netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 22 listopada 2024 r. (ostateczny plan restrukturyzacji), s. 49.

- (295) Niemcy oczekują, że przychód netto DB Cargo w scenariuszu pesymistycznym również osiągnie wartość dodatnią do końca okresu restrukturyzacji (w wysokości [...] EUR), mimo że do 2025 r. pozostanie znacząco ujemny (na poziomie [...] EUR), a w późniejszym okresie będzie wykazywał stały wzrost.
- (296) W odniesieniu do prognozowanych wskaźników bilansowych DB Cargo w scenariuszu pesymistycznym, jak wynika z tabeli 28, Niemcy oczekują, że DB Cargo utrzyma dodatnią pozycję kapitałową przez cały okres restrukturyzacji i później.

Tabela 28

Bilans DB Cargo – scenariusz pesymistyczny

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Aktywa ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa trwałe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rzeczowe aktywa trwałe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wartości niematerialne	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktywa obrotowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zapasy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(w mln EUR)

	Wynik w roku 2021	Wynik w roku 2022	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Należności z tytułu dostaw i usług	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Inne należności i aktywa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Należności finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pasywa ogółem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitał własny	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiąza- nia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rezerwy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania finansowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozostałe zobowiąza- nia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 31 października 2024 r., s. 49 i 50.

- (297) Na podstawie powyższego prognozowanego sprawozdania finansowego DB Cargo Niemcy wskazują, że główne wskaźniki wyników finansowych DB Cargo będą się zmieniać w okresie restrukturyzacji, jak podsumowano w poniższej tabeli:

Tabela 29

Plan restrukturyzacji DB Cargo – scenariusz pesymistyczny

Wskaźniki wyników finansowych w okresie restrukturyzacji

KPI (w mln EUR)	Wynik w roku 2023	Prog- noza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Kapitał zaangażowany	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pozycja kapitałowa (na koniec roku)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Stan środków pieniężnych (na koniec roku)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marża EBITDA (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

KPI (w mln EUR)	Wynik w roku 2023	Prognoza na rok 2024	Plan na rok 2025	Plan na rok 2026	Plan na rok 2027	Plan na rok 2028	Plan na rok 2029	Plan na rok 2030
Marża EBIT (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoE (%) (z wyłączeniem przeniesienia zysków i strat) ⁽¹⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoCE (%) ⁽²⁾	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ 1 RoE (stopa zwrotu z kapitału własnego) = zysk po opodatkowaniu (EAT)/kapitał własny

⁽²⁾ 2 RoCE (stopa zwrotu z zaangażowanego kapitału) = EBIT/kapitał zaangażowany

Źródło: Pismo Niemiec z dnia 31 października 2024 r., s. 50.

- (298) Jak można wywnioskować z powyższej tabeli 29, Niemcy twierdzą, że scenariusz bazowy planu restrukturyzacji DB Cargo doprowadzi do poprawy wskaźników wyników finansowych DB Cargo w okresie restrukturyzacji, a wskaźnik ROCE DB Cargo przekroczy WACC DB Cargo do końca okresu restrukturyzacji.

4.1.5. Środki ograniczające zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej

- (299) Po licznych rozmowach z Komisją, w celu złagodzenia negatywnego wpływu pomocy na restrukturyzację na konkurencję i wymianę handlową, Niemcy zaproponowały następujące środki, które zostały dodane do planu przekształcenia i towarzyszą mu, i które obowiązywałyby do dnia 31 grudnia 2026 r.:

4.1.5.1. Ogólne zobowiązania dotyczące polityki handlowej

- (300) Niemcy zobowiązują się do zapewnienia, w ramach możliwości wynikających z prawa spółek, aby spółka DB Cargo prowadziła rozsądną, rzetelną i zrównoważoną politykę handlową w trakcie realizacji planu przekształcenia w celu przywrócenia i utrzymania długoterminowej rentowności zgodnie z postanowieniami planu przekształcenia.
- (301) Niemcy zobowiązują się również do zapewnienia, aby spółka DB Cargo nie promowała faktu przyznania pomocy, o której mowa w niniejszej sprawie, ani korzyści z niej płynących.

4.1.5.1.1. Zakaz nabywania

- (302) Niemcy zapewniają, w granicach możliwości przewidzianych w § 65 BHO, że DB Cargo nie będzie nabywać żadnych udziałów do końca okresu restrukturyzacji. Ma to zastosowanie odpowiednio do nabywania spółek w drodze przeniesienia aktywów.

- (303) Zakaz nabywania nie obejmuje zbywania i restrukturyzacji wewnątrz grupy.

- (304) DB Cargo może nabyć udziały w spółce w wyjątkowych okolicznościach, za uprzednią zgodą Komisji, w szczególności gdy jest to konieczne do zapewnienia długoterminowej rentowności DB Cargo lub z innych nadrzędnych względów, takich jak interesy bezpieczeństwa państwa, takie jak zakupy związane z transportem dokonywane przez Bundeswehrę. Pozostaje to bez uszczerbku dla art. 346 TFUE.

4.1.5.1.2. Sprzedaż akcji lub udziałów

- (305) Niemcy zobowiązują się do zapewnienia, w granicach możliwości przewidzianych w § 65 BHO, aby DB Cargo sprzedała opisane poniżej udziały niezależnemu nabywcy [...]. Pojęcia „sprzedaż”, „zbycie” obejmują nie tylko przeniesienie udziałów w spółce, ale również przeniesienie aktywów spółki.

a) Zbycie udziałów w spółce w następującym obszarze terminalu:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

- d) [...]
 - e) [...]
 - f) [...].
 - b) Zbycie znacznego udziału mniejszościowego w morskim transporcie kombinowanym [...] (w tym zbycie [...] lokomotyw).
 - c) Zbycie udziałów w jednostkach zależnych zajmujących się logistyką:
 - a) [...]
 - b) [...]
 - c) [...].
- (306) Zbycie odbywa się w sposób niedyskryminujący, z zachowaniem zasad ekonomicznych i z rynkowymi gwarancjami sprzedawcy („oświadczenia i zapewnienia”).
- (307) Zbycie nastąpi tak szybko, jak to możliwe, a najpóźniej [...]. Sprzedaż uznaje się za dokonaną w dniu podpisania prawnie wiążącej umowy zakupu („umowy sprzedaży”). W przypadku sprzedaży części kilku nabywcom właściwą datą będzie data zawarcia ostatniej umowy sprzedaży.
- (308) Obowiązek zbycia udziałów w spółkach ma jednak zastosowanie tylko wtedy, gdy odbywa się to na ekonomicznie opłacalnych warunkach, a zatem nie zagraża powodzeniu planu restrukturyzacji. Oznacza to, że:
- a) [...]
 - b) [...]
 - c) [...].
- (309) W ramach procedury określonej w § 65 BHO i w miarę możliwości Niemcy zapewniają, aby spółka DB Cargo wszczynała procedurę sprzedaży na wczesnym etapie, tak aby można było dotrzymać odpowiednich terminów sprzedaży.
- (310) Nabywca, o którym mowa, musi:
- a) być niezależny od DB AG i DB Cargo;
 - b) dysponować zasobami finansowymi, wiedzą fachową i zachętami niezbędnymi do utrzymania i rozwijania nabywanej działalności lub aktywów w konkurencyjny sposób; oraz
 - c) na podstawie informacji, którymi dysponuje Komisja, nabycie nie może na pierwszy rzut oka budzić obaw związanych z konkurencją ani nie powinno istnieć ryzyko opóźnienia w realizacji zobowiązań. W szczególności nabywca musi być w stanie uzyskać wszystkie zezwolenia organów regulacyjnych niezbędne do nabycia zbywanej działalności.
- (311) W przypadku nieoczekiwanych opóźnień Komisja może, na wniosek, wyrazić zgodę na przedłużenie okresu sprzedaży. Niemcy złożą wniosek w odpowiednim czasie, ale co najmniej dwa tygodnie przed upływem pierwotnego terminu przewidzianego na realizację.
- (312) Jeżeli [...] okaże się, że wyżej wymienione zbycie lub jego część nie jest możliwe do [...], Niemcy i DB Cargo mogą zaproponować alternatywne środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji o porównywalnej wielkości i przedłożyć je Komisji do zatwierdzenia.
- (313) Do czasu przeniesienia DB Cargo zapewnia, z zachowaniem staranności zwykłego kupca (*ordentlicher Kaufmann*), aby zbywane przedsiębiorstwo zachowało swoją rentowność, zbywalność i konkurencyjność, oraz minimalizuje ryzyko utraty potencjału konkurencyjnego. DB Cargo w szczególności:
- a) nie podejmie żadnych działań, które mogłyby mieć znaczący negatywny wpływ na wartość zbywanej działalności, zarządzanie nią lub jej konkurencyjność, ani nie zmienia charakteru i zakresu działalności, jej strategii technicznej i handlowej lub polityki inwestycyjnej;
 - b) na podstawie i przy zachowaniu istniejących biznesplanów przydzieli lub zorganizuje zapewnienie wystarczających środków na rozwój aktywów przeznaczonych do zbycia;

- c) podejmie wszelkie uzasadnione kroki i, między innymi, utworzy odpowiednie zachęty (zwyczajowo stosowane w branży) w celu zapewnienia, aby pracownicy nie opuszczali zbywanej działalności, lub inicjuje wspomniane kroki i zachęty oraz nie rekrutuje ani nie przenosi personelu do pozostałej części działalności DB Cargo.

4.1.5.2. Środki mające na celu wzmocnienie konkurencji (zakup usług)

- (314) Niemcy zobowiązują się do zagwarantowania, że spółka DB Cargo będzie w coraz większym stopniu nabywać od zewnętrznych osób trzecich krajowe usługi transportu dalekobieżnego pociągami odcinkowymi bezpośrednimi. DB Cargo zwiększy zatem do końca okresu restrukturyzacji udział pociągokilometrów realizowanych corocznie za pośrednictwem usługodawców zewnętrznych w Niemczech [...] w stosunku do pociągokilometrów obsługiwanych dalekobieżnymi pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, które realizuje w Niemczech. Oczekuje się, że w 2024 r. DB Cargo będzie realizować 27,7 mln pociągokilometrów w całych Niemczech. Z tego oczekuje się, że DB Cargo zapewni 24,4 mln pociągokilometrów przy wykorzystaniu własnych zasobów produkcyjnych. Oczekuje się, że zewnętrzne przedsiębiorstwa kolejowe w imieniu DB Cargo (zakup usług) zrealizują 3,3 mln pociągokilometrów.
- (315) Cel, o którym mowa w motywie 314, jest uzależniony od osiągnięcia oczekiwanej liczby pociągokilometrów w segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich zgodnie ze scenariuszem bazowym planu restrukturyzacji. W przypadku niekorzystnego rozwoju sytuacji biznesowej i wynikającego z tego nieosiągnięcia oczekiwanego wolumenu pociągokilometrów cel zostanie zmniejszony w następujący sposób: jeżeli oczekiwana liczba pociągokilometrów jest niższa o [...] % (lub [...] %, zob. motyw 314) lub więcej, nie ma obowiązku zlecenia podwykonawstwa. W przedziale między tymi wartościami następuje proporcjonalne zmniejszenie procentowego zobowiązania do zlecenia podwykonawstwa, np. jeżeli osiągnięto jedynie [...] % oczekiwanej liczby pociągokilometrów w roku kalendarzowym, co najmniej [...] % musi zostać zlecone w ramach outsourcingu. Mechanizm ten gwarantuje, że jeżeli roczny wolumen krajowych pociągokilometrów dalekobieżnych DB Cargo w segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich będzie niewystarczający, unika się zwiększonej „jazdy na pusto” (*Leerlauf*) istniejących zdolności przewozowych, a tym samym dalszego spadku rentowności.
- (316) Zakup usług jest realizowany w sposób zgodny z zasadami rynkowymi według następujących podstawowych zasad:
- a) wybór usługodawcy ma być oparty na zasadach ekonomicznych i niedyskryminacyjny. Udzielanie zamówień usługodawcom opiera się na kryteriach komercyjnych.
- W szczególności usługodawca musi spełniać wszystkie wymagania jakościowe stawiane przez klientów DB Cargo;
- b) DB Cargo zamierza zapraszać odpowiednich dostawców z całej UE do zakupu większych pakietów usług i dołożyć starań, aby otrzymać co najmniej dwie oferty w pierwszej rundzie, jeśli istnieje więcej niż jeden odpowiedni dostawca dla planowanego podwykonawstwa. W celu zapewnienia przejrzystości oferty, których oferty zostały odrzucone, zostaną należycie poinformowani, a odrzucenie ich oferty zostanie należycie uzasadnione. Obowiązki opisane w poprzednim zdaniu mają zastosowanie wyłącznie do dostawców, którzy złożyli ofertę;
- c) usługodawca musi być już istniejącym lub potencjalnie skutecznym, niezależnym konkurentem dysponującym środkami finansowymi i udokumentowane doświadczenie, aby móc świadczyć usługi transportu dalekobieżnego pociągami odcinkowymi bezpośrednimi. Zawarcie umowy podlega normalnym wymogom rynkowym, tj. DB Cargo ma prawo odrzucić wniosek z powodów takich jak brak kompetencji, brak wiarygodności, brak zasobów finansowych lub względy zgodności;
- d) w przypadku gdy usługodawca nie wywiązuje się z umowy lub nie jest już w stanie świadczyć usług objętych umową, DB Cargo wyznaczy następcę na pozostały okres zgodnie z warunkami niniejszego zobowiązania. Jeśli to również nie jest możliwe, świadczenie umowne może być również wykonane w drodze dostawy własnej przez pozostałą część okresu.

4.1.5.3. Pułap wielkości przewozów

- (317) DB Cargo nie przekroczy krajowej wielkości przewozów z 2023 r. mierzonej w tonokilometrach w kolejowym transporcie towarowym do końca okresu restrukturyzacji. W 2022 r. spółka DB Cargo zrealizowała w Niemczech 58,9 mld tonokilometrów w ramach własnej produkcji. W 2023 r. wolumen usług zmniejszył się do 51,2 mld tonokilometrów.

4.1.5.4. Sprzedaż lokomotyw

(318) Niemcy zapewniają, aby spółka DB Cargo zbyła część swoich lokomotyw niezależnemu nabywcy, z zastrzeżeniem następujących warunków:

- a) w celu zapewnienia wdrożenia obowiązku zakupu usług (zob. sekcja 4.1.5.2) DB Cargo dokona zbycia [...] lokomotyw z sektora pociągów odcinkowych bezpośrednich na rzecz usługodawcy (usługodawców) na wniosek usługodawcy lub usługodawców. W przypadku zmniejszenia docelowego poziomu zakupu w związku z nieosiągnięciem oczekiwanej liczby pociągokilometrów (zob. motyw 315), liczba lokomotyw, które mają zostać sprzedane, zostaje odpowiednio dostosowana;
- b) w kontekście ograniczenia wolumenu transportu (zob. motyw 317) spółka DB Cargo dokona zbycia [...] lokomotyw niezależnym nabywcom. Zakłada to, że obiecane zmniejszenie ruchu w [...] przebiega zgodnie z planem;
- c) lokomotywy muszą zostać sprzedane do dnia [...] r., ale tylko w zakresie, w jakim co najmniej [...] można uzyskać w normalnych warunkach rynkowych (określonych na podstawie wspólnych metod wyceny);
- d) jeżeli w okresie restrukturyzacji okaże się, że sprzedaż lokomotyw, o których mowa powyżej, będzie niemożliwa, w całości lub w części, do [...] Niemcy i DB Cargo mogą zaproponować alternatywne środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji o porównywalnej wielkości lub wpływie i przedłożyć je Komisji do zatwierdzenia.

4.1.5.5. Przepisy ogólne i końcowe mające zastosowanie do zobowiązań

(319) Niemcy nie zmieniają kluczowych elementów planu restrukturyzacji i obecnych zobowiązań bez uprzedniej zgody Komisji.

(320) Niemcy podjęły te zobowiązania jedynie na rzecz Komisji jako jedyne adresata i wyłącznie do celów niniejszego postępowania (SA.50952). Na podstawie tych zobowiązań osoby trzecie nie mogą powoływać się na jakiegokolwiek prawa do żądania określonego postępowania ze strony Niemiec, DB AG lub DB Cargo.

(321) Niemcy zapewniają, w ramach swoich możliwości wynikających z prawa spółek, pełne wdrożenie planu restrukturyzacji, w tym wszystkich zobowiązań zgodnych ze wskazanym harmonogramem.

(322) W przypadku gdy nie określono terminu dla określonych zobowiązań, należy je zrealizować bez zbędnej zwłoki.

(323) Komisja może, w stosownych przypadkach, na należycie uzasadniony wniosek Niemiec, przedłużyć terminy określone w zobowiązaniach lub planie restrukturyzacji lub, w wyjątkowych okolicznościach, uchylić, zmienić lub zastąpić co najmniej jeden z obowiązków i warunków określonych w tych zobowiązaniach lub w planie restrukturyzacji. Jeżeli Niemcy występują z wnioskiem o przedłużenie terminu, należycie uzasadniony wniosek należy przedłożyć Komisji nie później niż na miesiąc przed upływem danego terminu.

4.1.5.6. Stan zaawansowania sprzedaży udziałów i lokomotyw

(324) Jak opisano w motywie 305 lit. a), grupa DB Cargo planuje zbyć następujące udziały w podmiotach działających na obszarach terminali:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...].

(325) Zbywanie udziałów w spółkach w obszarach terminali lub w [...] jest obecnie na różnych etapach zaawansowania, o czym Niemcy poinformowały ostatnio w dniu 21 listopada 2024 r., w szczególności:

- a) [...];
- b) w odniesieniu do zbywania w obszarach terminali, w szczególności:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...];
 - (4) [...];
 - (5) [...];
- c) w odniesieniu do jednostek zależnych zajmujących się logistyką, w szczególności:
 - (1) [...];
 - (2) [...];
 - (3) [...] ⁽¹⁰¹⁾, [...] ⁽¹⁰²⁾;
 - (4) [...].

(326) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Niemcy przedsiębiorstwa, których dotyczy sprzedaż udziałów grupy DB Cargo w różnych państwach członkowskich, okazały się przeciętnie i na przestrzeni dłuższego czasu przedsiębiorstwami rentownymi. W tabeli 30 przedstawiono zyski wygenerowane przez przedsiębiorstwa objęte postępowaniem w latach 2021, 2022 i 2023, wynoszące łącznie nie mniej niż [...] EUR przed opodatkowaniem, głównie z siedzibą w Niemczech.

Tabela 30

Zyski osiągnięte przez poszczególne przedsiębiorstwa

(w mln EUR [w zaokrągleniu])

		2021	2022	2023
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁰¹⁾ [...].⁽¹⁰²⁾ [...].

(w mln EUR [w zaokrągleniu])

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

⁽¹⁾ [...].
Źródło: Uwagi Niemiec.

- (327) [...] lokomotyw przeznaczonych do zbycia (motyw 318) będzie pochodzić z istniejącej floty DB Cargo; według Niemiec są one nowoczesne, wartościowe i utrzymywane zgodnie z obowiązującymi zasadami. Lokomotywy zostaną pogrupowane w trzy klastry: (i) standardowe krajowe lokomotywy elektryczne, (ii) wysokowydajne krajowe lokomotywy elektryczne oraz (iii) nowoczesne i interoperacyjne lokomotywy elektryczne.

5. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

- (328) W niniejszej sekcji oceniono, czy badane środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a jeżeli tak, to czy stanowią one nową pomoc. Oceniono również, czy są one zgodne z prawem, a także czy można je uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym.

5.1. Istnienie pomocy państwa

- (329) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „[z] zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (330) Aby dany środek na rzecz przedsiębiorstwa uznać za pomoc w rozumieniu powyższego postanowienia, muszą zatem być spełnione łącznie następujące warunki: (i) środek można przypisać państwu i musi on być finansowany z zasobów państwowych; (ii) musi on przynosić korzyść przedsiębiorstwu będącemu beneficjentem; (iii) korzyść ta musi być selektywna; oraz (iv) środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (331) W odniesieniu do argumentu podniesionego przez Niemcy, zgodnie z którym rozpatrywane środki dotyczą stosunków wewnętrznych w ramach jednej jednostki gospodarczej kierowanej przez DB AG (zob. motywy 102–104), należy przypomnieć, że do celów przepisów z zakresu pomocy państwa transfery w obrębie publicznej grupy kapitałowej również mogą stanowić pomoc państwa, na przykład jeżeli zasoby są przekazywane ze spółki dominującej do jej spółki zależnej, nawet jeśli z ekonomicznego punktu widzenia są one jednym przedsiębiorstwem⁽¹⁰³⁾. Fakt, że niektóre środki objęte postępowaniem dotyczą stosunków wewnętrznych w ramach grupy, na której czele stoi DB AG, nie wyklucza zatem oceny tych środków na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE.

⁽¹⁰³⁾ Zob. zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo. Zob. również wyrok Sądu z dnia 25 czerwiec 2015 r., SACE i SACE BT/Komisja, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

- (332) Ponadto, jak zauważono w motywach 10, 15, 23–38, spółka DB Cargo została założona jako spółka akcyjna (*Aktiengesellschaft*), posiadająca aktywa, personel i środki do świadczenia usług kolejowego transportu towarów za opłatą na rynkach geograficznych, na których prowadzi działalność. DB Cargo zarządza swoją działalnością w sposób autonomiczny w tym sensie, że samodzielnie decyduje o swojej polityce handlowej, marketingowej i strategicznej niezależnie od działalności DB AG. DB Cargo ma własnych klientów, którzy są specyficzni dla sektora kolejowych przewozów towarowych i różnią się od nabywców usług przewozu pasażerskiego. Ponadto trudności DB Cargo wynikają z własnej działalności i są specyficzne dla tej działalności (zob. motyw 449 i nast.). W podobnej sytuacji Komisja uznała już, że przedsiębiorstwo kolejowych przewozów towarowych należące do większej grupy kolejowej jest odrębnym przedsiębiorstwem do celów stosowania wytycznych R&R ⁽¹⁰⁴⁾.
- (333) Wynika z tego, że DB Cargo jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W przypadku stwierdzenia, że środki objęte postępowaniem zapewniają korzyść gospodarczą DB Cargo, oznacza to, że sprzyjają one przedsiębiorstwu będącemu jego beneficjentem.

5.1.1. Zaangażowanie zasobów państwowych

- (334) Jedynie korzyści przyznane bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych mogą stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE ⁽¹⁰⁵⁾. Zasoby państwowe obejmują wszystkie zasoby sektora publicznego ⁽¹⁰⁶⁾, w tym zasoby podmiotów wewnątrzpaństwowych ⁽¹⁰⁷⁾ oraz, w określonych okolicznościach, zasoby podmiotów prywatnych. Zasoby przedsiębiorstw publicznych stanowią również zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ państwo może decydować o ukierunkowaniu wykorzystania tych zasobów ⁽¹⁰⁸⁾, a także dlatego, że niedobór lub zysk osiągnięty przez przedsiębiorstwo publiczne zmniejsza lub zwiększa zasoby państwa.
- (335) Spółka DB AG jest w 100 % własnością państwa niemieckiego (motywy 11–13). Spółka DB ML należała w 100 % do DB AG, zanim została połączona z DB AG (motyw 14). W związku z tym zasoby DB AG są, a zasoby DB ML były finansowane z zasobów państwowych, a środki 1, 2 i 3 są finansowane z zasobów państwowych. Z uwagi na fakt, że środek 4 jest finansowany z zasobów organu publicznego – Fundusz Kolei Federalnych (BEV) – (motyw 77), jest w związku z tym również finansowany z zasobów państwowych.
- (336) W poniższych sekcjach Komisja oceni zatem, czy środki objęte postępowaniem można przypisać państwu, a jeżeli tak, to czy przynoszą one selektywną korzyść DB Cargo. Jeżeli warunki te zostaną spełnione, Komisja oceni, czy odpowiednie środki mogą zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

5.1.2. Możliwość przypisania państwu

- (337) Aby wykazać, czy środek przyznany przez przedsiębiorstwa publiczne można przypisać państwu, konieczne jest ustalenie, czy organy publiczne można uznać za zaangażowane, w ten czy inny sposób, w przyjmowanie tego środka. Możliwość przypisania państwu środka pomocy przyjętego przez przedsiębiorstwo publiczne można wykazać na podstawie zbioru wskazań wynikających z okoliczności sprawy oraz na podstawie kontekstu, w którym ów środek został przyjęty ⁽¹⁰⁹⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ Decyzja Komisji C(2004) 3955 wersja ostateczna z dnia 2 marca 2005 r. w sprawie N 386/2004 – France Aide à la restructuration à Fret SNCF (Dz.U. C 172 z 12.7.2005, s. 3), motyw 133–135 i 146.

⁽¹⁰⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 1978 r., Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, pkt 25 i 26; wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 1996 r., Air France/Komisja, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, pkt 63.

⁽¹⁰⁶⁾ Wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 1996 r., Air France/Komisja, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, pkt 56.

⁽¹⁰⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 października 1987 r., Niemcy/Komisja, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, pkt 17; wyrok Sądu z dnia 6 marca 2002 r. w sprawach połączonych T-92/00 i T-103/00 Territorio Histórico de Álava i in./Komisja, ECLI:EU:T:2002:61, pkt 57.

⁽¹⁰⁸⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 38. Zob. również wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 2004 r., Grecja/Komisja, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, pkt 53 i 54, wyrok z dnia 8 maja 2003 r., Włochy i SIM 2 Multimedia SpA/Komisja, sprawy połączone C-328/99 i C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, pkt 33 i 34, wyrok z dnia 10 grudnia 2020 r., Comune di Milano/Komisja, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, pkt 31, 34 i przytoczone tam orzecznictwo.

⁽¹⁰⁹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 marca 2021 r., Komisja/Włochy i in., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, pkt 59 i 60 oraz przytoczone w nim orzecznictwo.

- (338) W tym względzie nie można wymagać, aby na podstawie dokładnej instrukcji Komisja wykazała, iż organy publiczne rzeczywiście zachęcały przedsiębiorstwo publiczne do przyjęcia danych środków. Istotna jest każda wskazówka świadcząca w konkretnym przypadku o udziale organów publicznych bądź o nieprawdopodobieństwie braku udziału w przyjęciu środka, ze względu również na zakres tego środka, jego treść i wiążące się z nim warunki, lub też o braku udziału wspomnianych władz w przyjęciu danego środka ⁽¹¹⁰⁾.
- (339) Ponadto do wskazówek pozwalających stwierdzić istnienie możliwości przypisania środka państwu zaliczają się: okoliczność, że dane przedsiębiorstwo publiczne nie mogło podjąć kwestionowanej decyzji bez uwzględnienia wymogów organów publicznych lub wytycznych pochodzących od organów publicznych, włączenie przedsiębiorstwa publicznego w struktury administracji publicznej, charakter jego działalności i prowadzenie tej działalności na rynku w normalnych warunkach konkurencji z podmiotami prywatnymi, status prawny przedsiębiorstwa oraz stopień, w jakim organy publiczne sprawują nad nim nadzór ⁽¹¹¹⁾.

5.1.2.1. Rekompensata rocznych strat DB Cargo w ramach umowy o przeniesieniu zysków i strat („środek 1”)

- (340) Komisja zauważa, że spółka DB AG (a przed jej połączeniem z DB AG, również DB ML) są przedsiębiorstwami publicznymi zarejestrowanymi jako *Aktiengesellschaften* na mocy prawa prywatnego. Zarząd *Aktiengesellschaft* jest niezależny od rady nadzorczej i walnego zgromadzenia ⁽¹¹²⁾. Oznacza to, że te organy co do zasady nie mogą wydawać zarządowi poleceń. Jednakże, jak wielokrotnie utrzymywały sądy unijne, sama okoliczność, że przedsiębiorstwo publiczne zostało utworzone w formie spółki kapitałowej prawa powszechnego, nie może być uznana za wystarczającą – zważywszy na autonomię, jaka może wynikać z faktu posiadania takiej formy prawnej – do tego, aby wykluczyć, że przyjęty przez taką spółkę środek pomocy można przypisać państwu. Istnienie bowiem sytuacji kontroli oraz rzeczywistych możliwości wywierania dominującego wpływu, jakie sytuacja ta obejmuje w praktyce, uniemożliwia wykluczenie z góry wszelkiej możliwości przypisania państwu przyjętego przez taką spółkę środka, a zatem prawdopodobieństwa obejścia traktatowych zasad pomocy państwa, bez względu na znaczenie jako takiej formy prawnej przedsiębiorstwa publicznego jako przesłanki umożliwiającej ustalenie, czy państwo było w danym przypadku zaangażowane ⁽¹¹³⁾. W tym kontekście nie można wykluczyć, że państwo, poprzez swoją obecność w radzie nadzorczej, której połowa członków jest nominowana przez akcjonariusza, może pośrednio wpływać na decyzje zarządu. Zgodnie z niemieckim ustawodawstwem dotyczącym *Aktiengesellschaften* zarząd jest wybierany przez radę nadzorczą, której członkowie nie są związani instrukcjami akcjonariuszy. Komisja zauważa jednak, że istnieją przesłanki wskazujące na to, że niektórzy członkowie rady nadzorczej mogą być również związani obowiązkiem wobec państwa. Ma to miejsce w przypadku, gdy państwo jako akcjonariusz mianuje posłów do parlamentu lub przedstawicieli rządu (takich jak sekretarze stanu i dyrektorzy z zaangażowanych ministerstw) do rady nadzorczej. Tacy członkowie rady nadzorczej mają również obowiązek lub są zdecydowanie zachęcani do działania w interesie rządu w zakresie polityki transportowej i kwestii budżetowych dotyczących DB AG (motyw 96 lit. b) pkt 2).
- (341) Ponadto, ponieważ DB AG jest w całości własnością państwa (motyw 11), Republika Federalna Niemiec jako jedyny akcjonariusz może samodzielnie podejmować wszelkie decyzje na walnym zgromadzeniu DB AG, a tym samym wywierać (wyłączny) wpływ na strategiczne ukierunkowanie działań DB AG. Ponadto Komisja zauważa, że Republika Federalna Niemiec jako 100 % akcjonariusz w walnym zgromadzeniu może (na zasadzie wyłączności) wpływać na wybór rady nadzorczej DB AG, która z kolei wybiera członków zarządu DB AG. Niemcy mogły zatem pośrednio wpływać na decyzje dotyczące zarządzania podejmowane przez zarząd DB AG również w odniesieniu do jednostek zależnych DB AG, w tym DB Cargo, a do 2016 r. DB ML, nawet jeśli wybrani członkowie rady nadzorczej nie są ściśle rzecz ujmując przedstawicielami rządu.

⁽¹¹⁰⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 marca 2021 r., Komisja/Włochy i in., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, pkt 60 i 61 oraz przytoczone tam orzecznictwo.

⁽¹¹¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 marca 2021 r., Komisja/Włochy i in., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, pkt 62 oraz przytoczone tam orzecznictwo.

⁽¹¹²⁾ Zob. § 76 ust. 1 *Aktiengesetz*.

⁽¹¹³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 grudnia 2020 r., C-160/19 P, Comune di Milano/Komisja, ECLI:EU:C:2020:1012, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo.

- (342) Rada nadzorcza DB AG nie składa się w większości z przedstawicieli rządu. W skład rady nadzorczej DB AG wchodzi jednak trzech przedstawicieli rządu wyznaczonych bezpośrednio przez trzy ministerstwa zaangażowane w nadzór DB AG (mianowicie Ministerstwo Transportu, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Finansów) oraz dwóch posłów do parlamentu federalnego.
- (343) Ponadto zgodnie z § 293 ust. 2 Aktiengesetz zawarcie umowy o kontroli lub przeniesieniu zysków i strat pomiędzy dwoma *Aktiengesellschaften* wymaga zatwierdzenia przez ich walne zgromadzenia większością trzech czwartych głosów. Niemcy twierdzą, że zgodnie z tym przepisem państwo wyraziło zgodę na zawarcie umowy o przeniesieniu zysków i strat między DB AG a DB Cargo. W tym względzie, chociaż PLTA z 2012 r. nie została zawarta bezpośrednio między DB AG a DB Cargo, lecz między DB ML a DB Cargo, należy zauważyć, że w momencie zawarcia tej umowy obowiązywała umowa o kontroli i przeniesieniu zysków i strat między DB AG a DB ML (zob. motyw 45). W tym względzie Niemcy potwierdzają, że do momentu przeniesienia PLTA w 2016 r. z DB ML na DB AG, w ramach której spółka DB Cargo była ostatecznie zaangażowaną jednostką zależną, a DB AG ostatecznie zaangażowaną spółką dominującą (motyw 47), funkcjonował łańcuch PLTA obejmujących różne poziomy jednostek zależnych, na czele których stała DB AG. Udział urzędników państwowych w zawarciu PLTA wynika również z zastosowania przepisów § 65 ust. 2 w związku z § 65 ust. 3 BHO, co wymaga zgody właściwego ministra na zawarcie umów o kontroli w przedsiębiorstwach państwowych (motyw 107). Ponieważ rozpatrywana przez Komisję PLTA zawiera element kontroli, właściwy minister musiał wyrazić zgodę na zawarcie tej umowy.
- (344) W odniesieniu do PLTA zawartej w 2012 r. Komisja zauważa, że jej początkowy minimalny okres obowiązywania wynosił pięć lat. Po zakończeniu początkowego pięcioletniego okresu obowiązywania umowa była na koniec każdego roku podatkowego automatycznie przedłużana o kolejny rok, chyba że jedna z dwóch stron umowy zdecydowała się ją zakończyć, co miało miejsce w 2024 r. (zob. motyw 51). W PLTA nie określono pułapu strat, które mogły zostać pokryte przez spółkę dominującą DB Cargo. PLTA między DB ML a DB Cargo mogła zatem mieć wpływ na budżet DB AG ze względu na umowę o przeniesieniu zysków i strat zawartą między DB AG a DB ML. Po połączeniu DB ML i DB AG spółka DB AG stała się bezpośrednio narażona na straty DB Cargo.
- (345) Komisja potwierdza wstępne ustalenie zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania, zgodnie z którym decyzję o zawarciu PLTA można przypisać państwu niemieckiemu. Biorąc pod uwagę wpływ, jaki taka nieograniczona umowa mogłaby wywrzeć na budżet DB AG będącego własnością państwa, decyzję o zawarciu PLTA w 2012 r. należy uznać za strategiczną dla DB AG, DB ML i DB Cargo. Strategiczne znaczenie analizowanej PLTA potwierdzają również wymogi formalnego zatwierdzenia mające zastosowanie do umów o przeniesieniu zysków i strat, w tym aspektu kontroli. Jest mało prawdopodobne, aby rząd niemiecki nie wywierał wpływu na proces decyzyjny DB AG w odniesieniu do takich strategicznych decyzji lub by rząd nie miał wiedzy o decyzji, która wiązała się z potencjalnie bardzo dużym obciążeniem finansowym DB AG, i nie uczestniczył w takiej decyzji. Wpływ ten wywierany jest w szczególności za pośrednictwem rady nadzorczej i walnego zgromadzenia, a także przez bezpośrednie kontakty między wysokiej rangi przedstawicielami rządu a kierownictwem DB AG.
- (346) W szczególności niemieckie prawo spółek wymaga od akcjonariuszy umawiających się stron zatwierdzenia PLTA. Istnienia prawnie ważnej PLTA pomiędzy DB AG i DB Cargo (oraz odpowiednio między DB AG i DB ML) nie można zatem wyjaśnić inaczej niż poprzez bezpośrednie zaangażowanie przedstawiciela państwa odpowiedzialnego za udział państwa w danych spółkach. Ponadto w 2016 r. przedstawiciel państwa jako jedyny akcjonariusz DB AG udzielił bezpośredniej zgody na połączenie DB AG i DB ML, zgodnie z wymogami niemieckiego prawa spółek. W wyniku połączenia DB ML i DB AG wszystkie prawa i obowiązki, w tym PLTA z 2012 r. (między DB ML a DB AG), przeniesiono z DB ML na DB AG, co sprawiło, że narażenie DB AG na rzeczywiste i przyszłe straty DB Cargo stało się bezpośrednie. Połączenie zostało przeprowadzone na kilka miesięcy przed upływem pięcioletniego okresu obowiązywania PLTA z 2012 r., która została następnie automatycznie przedłużona na czas nieokreślony, z możliwością rozwiązania co roku przez DB AG lub DB Cargo.

- (347) Zgodnie z orzecznictwem w pewnych okolicznościach można przyjąć, że spełnienie czterech przesłanek przewidzianych w art. 107 ust. 1 TFUE można oceniać w innym czasie niż wejście w życie danego środka ⁽¹¹⁴⁾. W związku z ustaleniami Komisji dotyczącymi istnienia korzyści gospodarczej (zob. motywy 393–411) kwestia, czy państwo niemieckie było zaangażowane w decyzje dotyczące zawarcia i kontynuacji PLTA od 2012 r., czy dopiero później, może pozostać otwarta. Bardziej istotne jest to, że w momencie spełnienia wszystkich warunków istnienia pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE PLTA nadal obowiązywała, co świadczy, według Komisji, o wywieraniu wpływu przez państwo.
- (348) W tym względzie z czasem zaczęły pojawiać się dodatkowe wskaźniki możliwości przypisania środków państwu. W odniesieniu do zakresu środka, biorąc pod uwagę fakt, że odnośne przedsiębiorstwa były w pełni własnością Niemiec, powtarzalny charakter strat objętych PLTA (zob. tabela 5, motyw 53) oraz ich wielkość nie mogły być uznane za niezauważone przez Niemcy, w szczególności począwszy od 2019 r., kiedy roczne straty niemal podwoiły się w porównaniu do strat odnotowanych odpowiednio w 2015, 2016 i 2017 r., i wzrosły do 870 mln EUR w 2020 r. Biorąc pod uwagę powtarzalność i skalę strat, które podlegały pokryciu na podstawie PLTA, jest mało prawdopodobne, aby państwo niemieckie nie było zaangażowane w decyzje o przedłużeniu tej umowy. Jest raczej prawdopodobne, że państwo niemieckie wywierało dominujący wpływ na DB AG w celu zapewnienia, aby PLTA nadal zapewniała wsparcie DB Cargo pomimo rosnących strat, jakie umowa ta generowała dla DB AG. W szczególności, mimo że PLTA była corocznie przedłużana w sposób dorozumiany, wiązało się to z konkretnymi i coraz istotniejszymi wyborami, aby nadal wspierać DB Cargo pomimo kumulacji strat. Komisja uważa za mało prawdopodobne, aby kierownictwo DB AG miało swobodę decydowania o zaprzestaniu tego wsparcia, w szczególności biorąc pod uwagę rosnące straty, które sprawiły, że PLTA nabrała na znaczeniu w odniesieniu do utrzymania rentowności finansowej DB Cargo.
- (349) Brak zaangażowania państwa niemieckiego w samą decyzję o przedłużeniu PLTA jest tym bardziej nieprawdopodobny ze względu na charakter działalności DB Cargo i znaczenie takiej działalności dla organów publicznych, mając na uwadze, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem charakter działalności beneficjenta jest istotnym wskaźnikiem możliwości przypisania tej pomocy państwu ⁽¹¹⁵⁾.
- (350) Pomimo liberalizacji rynku kolejowych przewozów towarowych w 2007 r. spółka DB Cargo nadal odgrywała ważną rolę na tym rynku, zwłaszcza w segmencie ładunków jednowagonowych, w którym nadal posiada udział wynoszący około 90 % (motyw 33). Jak przyznają Niemcy (motyw 33), segment SWL od kilku lat systematycznie przynosi straty, a zatem nie jest atrakcyjny dla nowych podmiotów bez subsydiów (zob. motyw 466 i kolejne w odniesieniu do znaczenia segmentu SWL oraz motywy 587–589 w odniesieniu do planowanego wsparcia publicznego dla tego sektora).
- (351) W tym względzie Komisja zauważa, że działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych ma strategiczne znaczenie dla polityki transportowej rządu federalnego, ponieważ przyczynia się do przejścia z transportu drogowego na kolejowy i jest ważna dla zapewnienia bezpieczeństwa dostaw wielu towarów niezbędnych dla konsumentów i przemysłu ⁽¹¹⁶⁾. W szczególności w przypadku Niemiec transport jednowagonowy stanowi około jednej czwartej kolejowych przewozów towarowych. Są one ważnym elementem łańcuchów logistycznych w całym kraju i odgrywają kluczową rolę w łączeniu wielu ważnych obiektów przemysłowych. Ponadto transport jednowagonowy pełni funkcję wspierającą pozostałe formy kolejowego transportu towarowego, takie jak transport kombinowany i przewozy pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, a zatem w znacznym stopniu przyczynia się do konkurencyjności kolei w stosunku do innych rodzajów transportu, co sprawia, że mają on również zasadnicze znaczenie dla dekarbonizacji transportu i osiągnięcia celów klimatycznych. Względy te skłoniły Niemcy do finansowania programów sektorowych dla sektora SWL od 2020 r. ⁽¹¹⁷⁾

⁽¹¹⁴⁾ Wyroki Sądu z dnia 13 lutego 2012 r., Budapesti Erőmű Zrt/Komisja, T-80/06 i T-182/09, ECLI:EU:T:2012:65, pkt 55 i 67 oraz z dnia 30 kwietnia 2014 r., Dunamenti Erőmű Zrt/Komisja, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, pkt 66; wyrok ten został potwierdzony wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 1 października 2015 r., Electrabel SA i Dunamenti Erőmű Zrt/Komisja, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

⁽¹¹⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 56.

⁽¹¹⁶⁾ Zob. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr”, 23 czerwca 2017 r., https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (dostęp dnia 15 listopada 2024 r.).

⁽¹¹⁷⁾ Zob. decyzja C(2020) 7533 final z dnia 4 listopada 2020 r., motywy 3–5, oraz decyzja C(2024) 3488 final z dnia 21 maja 2024 r., motywy 4–8.

(352) Pomimo słabych wyników finansowych sektor ładunków jednowagonowych ma zatem kluczowe znaczenie dla niemieckich kolejowych przewozów towarowych, a także dla niemieckiego przemysłu i ma kluczowe znaczenie dla przesunięcia międzygałęziowego. Rola DB Cargo dla niemieckiej polityki gospodarczej i środowiskowej jako jednego z głównych podmiotów przyczyniających się do dekarbonizacji transportu i atrakcyjności przemysłowej kraju jest dodatkowym wskaźnikiem możliwości przypisania PLTA, ponieważ jest mało prawdopodobne, aby państwo niemieckie nie wspierało finansów przedsiębiorstwa za pośrednictwem PLTA, zwłaszcza od momentu, w którym straty DB Cargo – jeśli nie zostałyby pokryte przez spółkę dominującą – mogłyby postawić przedsiębiorstwo w trudnej sytuacji i zagrozić kontynuacji jego działalności ⁽¹¹⁸⁾.

(353) W tym kontekście Komisja zauważa również, że dokumenty strategiczne DG AB (ekspertyza firmy Oliver Wyman) odnoszą się do „szczególnej odpowiedzialności” DB Cargo jako przedsiębiorstwa państwowego, za ponad 17 000 pracowników w Niemczech (w 2018 r.) (zob. również motyw 397).

(354) Komisja stwierdza, że środek 1, tj. pokrycie strat poniesionych przez DB Cargo w ramach PLTA, zarówno w okresie początkowym, jak i w następstwie automatycznych przedłużeń do czasu jej rozwiązania, co przewidziano obecnie na dzień 31 grudnia 2024 r., można przypisać państwu niemieckiemu.

5.1.2.2. Wycena usług wewnątrzgrupowych („środek 2”) oraz korzystne warunki finansowania pożyczek oferowanych przez DB Treasury („środek 3”)

(355) Na podstawie analizy argumentów i dowodów przedstawionych przez Niemcy i zainteresowane strony Komisja nie może potwierdzić swojego wstępnego ustalenia, że środki 2 i 3 można przypisać państwu.

(356) Wbrew twierdzeniom skarżącego fakt, że DB Cargo jest w pełni własnością DB AG, a tym samym państwa, nie jest wystarczający do wykazania, że środki 2 i 3 można przypisać państwu niemieckiemu.

(357) DB AG i DB Cargo są zarejestrowane jako *Aktiengesellschaften* na mocy prawa prywatnego, co sprawia, że zarząd jest niezależny od rady nadzorczej i walnego zgromadzenia. W przeciwieństwie do decyzji strategicznych, takich jak zawarcie PLTA, zawieranie wewnątrzgrupowych umów o świadczenie usług lub udzielanie pożyczek wewnątrz grupy stanowią transakcje w ramach zwykłej codziennej działalności. Jest bardzo mało prawdopodobne, aby państwo, działające jako akcjonariusz za pośrednictwem swoich przedstawicieli w radzie nadzorczej, mogło uważnie śledzić takie transakcje i wywierać na nie wpływ, w szczególności biorąc pod uwagę ograniczoną rzeczywistą reprezentację państwa w organach zarządzających DB AG i DB Cargo.

(358) Regulamin zarządu DB AG wyraźnie wyłącza zaciąganie pożyczek w ramach grupy z zakresu spraw, w odniesieniu do których wymagana jest decyzja zarządu DB AG lub zgoda rady nadzorczej DB AG (motywy 17, 20 i 22). Podobnie, zgodnie z regulaminem zarządu DB Cargo, zaciąganie pożyczek na rzecz DB AG i DB Finance B.V. jest wyraźnie wyłączone z wykazu środków, które wymagają zatwierdzenia przez zarząd DB AG (tj. akcjonariusza). Wyżej wymieniony regulamin nie odnosi się w żaden sposób do wewnątrzgrupowych umów o świadczenie usług, a ich warunki określa się na niższym szczeblu zarządzania. W związku z tym, w przeciwieństwie do podpisania PLTA, podpisywanie wewnętrznych ustaleń korporacyjnych dotyczących świadczenia usług wewnątrzgrupowych lub umów pożyczek, takich jak umowy objęte postępowaniem, nie wymagało zaangażowania na poziomie akcjonariuszy, rad nadzorczych ani zarządu odpowiednich przedsiębiorstw.

⁽¹¹⁸⁾ Zob. w tym względzie wyrok Sądu z dnia 13 września 2023 r., T-525/20, ITD i Danske Fragtmænd/Komisja, ECLI:EU:T:2023:542, pkt 86–96 i 104–107.

- (359) Należy zrelatywizować potencjalny wpływ finansowy środków 2 i 3 na budżet DB AG, który według skarżącego jest dodatkowym wskaźnikiem możliwości przypisania środka. Po pierwsze, jeśli chodzi o wewnątrzgrupowe umowy o świadczenie usług, Niemcy słusznie podnoszą, że szereg usług wykonano w interesie całej grupy. Po drugie, biorąc pod uwagę zarzuty skarżącego, Komisja oceniła znaczenie pożyczek stanowiących środek 3 w odniesieniu do bardziej istotnych wskaźników względnego znaczenia dla pożyczkodawcy i pożyczkobiorcy, takich jak ogólne potrzeby refinansowania grupy oraz obroty DB Cargo, pomijając znacznie większą kwotę budżetu DB AG, do której odnosi się skarżący. Łączna kwota ośmiu pożyczek w latach 2013–2019 wyniosła około 2,1 mld EUR według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. Z kolei zobowiązania DB Finance wyniosły tylko w 2019 r. 23,3 mld EUR, czyli dziewięć razy więcej w ciągu jednego roku. Co ważniejsze z punktu widzenia pożyczkobiorcy, łączny obrót DB Cargo w latach 2013–2019 wyniósł 23,8 mld EUR, czyli jedenastokrotnie więcej niż kwoty pożyczek, a pożyczki wewnętrzne w ramach grupy DB nie są zdarzeniami okazjonalnymi ani jednorazowymi w odniesieniu do przedmiotowych pożyczek, ani specyficznymi dla DB Cargo wśród jednostek zależnych DB AG.
- (360) Wbrew twierdzeniom skarżącego interes finansowy państwa niemieckiego w otrzymaniu dywidend od grupy DB również nie wskazuje na to, że państwo musiało być zaangażowane w środki 2 i 3. Zaangażowania akcjonariusza w konkretną transakcję przeprowadzoną w ramach zwykłej działalności nie można wywodzić z ogólnego interesu akcjonariusza w ograniczeniu strat spółki w celu otrzymania dywidendy. Jak słusznie zauważają Niemcy, przyjęcie ogólnego interesu finansowego akcjonariusza jako kryterium istotnego dla możliwości przypisania środka oznaczałoby, że wszelkie decyzje podejmowane przez organy spółek można by przypisać państwu, ponieważ każda decyzja może mieć wpływ na interes finansowy akcjonariusza.
- (361) Wbrew temu, co wskazał skarżący, możliwości przypisania środków 2 i 3 nie można wywodzić ani z przepisów § 65 BHO, ani z przepisów PCGK.
- (362) § 65 BHO ⁽¹¹⁹⁾ określa zasady dotyczące nabywania udziałów w spółkach prywatnych przez niemieckie państwo federalne, m.in. wymóg uprzedniej zgody właściwego ministra w odniesieniu do transakcji takich jak nabycie lub sprzedaż udziałów w spółce prywatnej, transakcje związane ze zmianami kapitału nominalnego lub przedmiotu działalności spółki lub transakcje wiążące się ze zmianą kontroli. § 65 ust. 1 pkt 3 BHO stanowi, że państwo federalne musi mieć odpowiedni wpływ na rady nadzorcze lub równoważny organ nadzorczy. § 65 ust. 6 stanowi, że właściwe ministerstwo federalne powinno wykorzystać swój wpływ w celu zapewnienia, aby członkowie organów nadzorczych przedsiębiorstwa, którzy zostali wybrani lub oddelegowani przez Federację, brali również pod uwagę szczególne interesy państwa federalnego w swojej działalności. Przepisy § 65 BHO przewidują zatem obowiązki o charakterze ogólnym i mają zastosowanie jedynie do niektórych strategicznych decyzji dotyczących udziałów państwa. Nie określają one żadnych zasad, które wymagałyby zaangażowania państwa w przyjmowanie lub definiowanie warunków umów i pożyczek wewnątrzgrupowych.
- (363) PCGK dostarcza wskazówek dotyczących odpowiedzialnego zarządzania spółkami, w których państwo niemieckie posiada udział, z których kilka ma charakter nieobowiązkowy i ogólny (przypis 47). Wobec braku jakichkolwiek wskazówek, a tym bardziej dowodów przedstawionych w toku postępowania, wskazujących na to, że przesłanki określone w PCGK były stosowane w niewłaściwy sposób lub stały się wiążące dla DB Cargo lub DB AG w odniesieniu do środków 2 i 3 objętych postępowaniem, ze względu na działanie lub wpływ urzędników, służb lub organów publicznych, nie mogą służyć jako wskaźnik możliwości przypisania takich środków 2 i 3.
- (364) Komisja stwierdza, że dowody zgromadzone w toku formalnego postępowania wyjaśniającego potwierdzają wstępne wnioski określone w decyzji o wszczęciu postępowania, nie potwierdzają natomiast możliwości przypisania środków 2 i 3 państwu niemieckiemu do celów stosowania art. 107 ust. 1 TFUE.
- (365) Biorąc pod uwagę łączny charakter warunków pomocy państwa na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE Komisja stwierdza, że środki 2 i 3 nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu tego postanowienia.

⁽¹¹⁹⁾ https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, dostęp w dniu 30 października 2024 r.

5.1.2.3. Częściowe pokrywanie przez BEV wynagrodzeń urzędników służby cywilnej zatrudnionych przez DB Cargo („środek 4”)

- (366) Jak wyjaśniły Niemcy, pokrycie kosztów socjalnych przez BEV dotyczy wszystkich urzędników kolejowych przypisanych do DB AG, a nie tylko personelu przydzielonego w ramach grupy DB AG do DB Cargo.
- (367) System przypisań jest obowiązkowy⁽¹²⁰⁾. Decyzję dotyczącą podmiotu ponoszącego koszty związane ze szczególnym statusem urzędników służby cywilnej, którzy są przypisani do personelu DB AG, a także inne elementy systemu przypisywania pracowników, określają przepisy ustawowe („Gesetz”) – DBGrG – a nie autonomiczne decyzje BEV, DB AG lub DB Cargo (motyw 78)⁽¹²¹⁾. Środek 4 można zatem przypisać państwu.

5.1.3. *Selektywna korzyść*

- (368) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa⁽¹²²⁾. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa⁽¹²³⁾. Korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa poprawia się w wyniku ingerencji państwa na warunkach innych niż normalne warunki rynkowe. Aby to ocenić, należy porównać sytuację finansową przedsiębiorstwa po zastosowaniu środka z jego sytuacją finansową w przypadku braku środka⁽¹²⁴⁾. W tym względzie Komisja przypomina, że określenie „interwencja państwa” nie odnosi się jedynie do aktywnych działań państwa, lecz obejmuje również fakt niepodjęcia przez państwo środków w niektórych okolicznościach, np. egzekwowania długu⁽¹²⁵⁾.
- (369) Komisja oceni istnienie selektywnej korzyści wyłącznie w odniesieniu do środków, które Komisja uznała za możliwe do przypisania państwu, tj. środka 1 i środka 4.

5.1.3.1. Rekompensata rocznych strat DB Cargo w ramach umowy o przeniesieniu zysków i strat („środek 1”)

- (370) Komisja zauważa, że zdaniem Niemiec: (i) zawarcie PLTA jest zgodne z testem prywatnego inwestora, (ii) brak rozwiązania PLTA, a tym samym dalsze coroczne przenoszenie strat DB Cargo na DB AG, nie stanowi środka interwencji państwa, ponieważ nie stanowi ono działania, a zatem nie stanowi „działania rzeczywiście wprowadzonego w życie”, oraz (iii) w każdym razie brak rozwiązania umowy i dalsze przenoszenie strat są zgodne z zasadą prywatnego inwestora, w związku z czym nie stanowi korzyści dla DB Cargo, a zatem środek nie stanowi pomocy państwa (zob. motywy 110–130).
- (371) Komisja zbada, czy zasada prywatnego inwestora ma zastosowanie do zawarcia PLTA, a także do nierozwiązania PLTA i wynikającego z niej przeniesienia strat. Jeżeli Komisja stwierdzi, że test prywatnego inwestora nie ma zastosowania, nie może go zastosować.

⁽¹²⁰⁾ § 12 ust. 2 DBGrG stanowi, że urzędnicy państwowi są przypisywani („sind [...] zugewiesen”) do DB AG.

⁽¹²¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 grudnia 2019 r., Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, pkt 34.

⁽¹²²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 lipca 1996 r., SFEI i in., C-39/94 EU:C:1996:285, pkt 60; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 1999 r., Hiszpania/Komisja, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

⁽¹²³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 lipca 1974 r., Włochy/Komisja, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, pkt 13.

⁽¹²⁴⁾ Tamże.

⁽¹²⁵⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 67 (i przytoczone tam orzecznictwo).

- (372) Komisja przypomina, że Trybunał uznał, iż możliwość zastosowania testu prywatnego inwestora zależy ostatecznie od tego, czy państwo przyznaje danemu przedsiębiorstwu korzyść gospodarczą, działając w charakterze podmiotu gospodarczego, a nie w charakterze organu publicznego⁽¹²⁶⁾. Działania państwa, które mają na celu wypełnianie ciężących na nim zobowiązań z zakresu władzy publicznej, nie mogą bowiem być porównane do działań prywatnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej⁽¹²⁷⁾.
- (373) Komisja nie kwestionuje możliwości zastosowania testu prywatnego inwestora do zawarcia PLTA oraz do jej nierozwiązania i wynikających z niej transferów strat w ramach PLTA. W tym względzie Komisja zauważa, że sama PLTA jest instrumentem podlegającym Aktiengesetz, a nie prawu publicznemu (zob. przypis 15). Ponadto PLTA są instrumentami, z których mogą korzystać – i wydają się, że z nich korzystają – inne grupy przedsiębiorstw, w szczególności przedsiębiorstwa reprezentowane w niemieckim indeksie giełdowym (zob. motyw 111). Komisja zauważa, że Niemcy nie kwestionują braku analiz rentowności *ex ante* poprzedzających zawarcie PLTA (zob. motyw 121). Jednocześnie Komisja zauważa istnienie analiz ekonomicznych w formie rocznych planów średnioterminowych, które stanowią podstawę strategicznych decyzji DB AG (zob. motyw 54). Kontynuację rocznego przeniesienia strat należy rozpatrywać w ramach PLTA. Komisja stwierdza zatem, że test prywatnego inwestora ma zastosowanie zarówno do zawarcia PLTA, jak i do nierozwiązania PLTA skutkującego ciągłym przenoszeniem strat DB Cargo na DB AG.
- (374) Jeżeli chodzi o argument Niemiec mówiący o tym, że nierozwiązanie PLTA, a tym samym przeniesienie strat DB Cargo, nie stanowi działania rzeczywiście wprowadzonego w życie (zob. motyw 114) i dlatego nie można ocenić selektywnej korzyści w odniesieniu do przenoszenia strat, Komisja nie stwierdza żadnej podstawy prawnej takiego argumentu. Wręcz przeciwnie, niepodejmowanie działań, nawet stopniowych, w celu zakończenia coraz bardziej niekorzystnego ekonomicznie stosunku prawnego należy postrzegać jako decyzję, nawet jeśli została ona wprowadzona w życie automatycznie czy to przez inwestora rynkowego, organ publiczny, czy też przedsiębiorstwo publiczne. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w której upłynął pierwotny okres obowiązywania umowy i rok po roku każda ze stron może wyrazić zgodę na automatyczne przedłużenie umowy na następny rok albo złożyć wypowiedzenie. Są to konkretne wybory dokonywane co roku przez strony PLTA. Na tę ocenę nie może mieć wpływu forma prawna takich wyborów, tj. fakt, że przedłużenie PLTA następowało automatycznie i nie wymagało formalnej zmiany. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że dokładna forma środka nie ma znaczenia dla ustalenia, czy przynosi on korzyść gospodarczą przedsiębiorstwu. Pojęcie pomocy obejmuje nie tylko świadczenia pozytywne, lecz także interwencje, które w różnych formach zmniejszają obciążenia, jakim zazwyczaj podlega budżet przedsiębiorstwa, i które przez to – mimo że nie są subwencjami w ścisłym znaczeniu tego słowa – mają taki sam charakter i identyczne skutki⁽¹²⁸⁾. Podobnie z orzecznictwa wynika, że zaniechanie działania można uznać za interwencję przynoszącą korzyść w przypadkach, w których prywatny podmiot znajdujący się w sytuacji możliwie podobnej do sytuacji państwa podjąłby działanie w normalnych warunkach rynkowych. Przykłady takich sytuacji obejmują ciągłe tolerowanie niespłacania długów⁽¹²⁹⁾ lub korzystania z własności publicznej bez uiszczania opłaty z tytułu najmu⁽¹³⁰⁾. Komisja przypomina, że zawarcie PLTA ma na celu zautomatyzowanie procesu pozwalające na odstąpienie od corocznego decydowania o tym, czy straty lub zyski mają zostać przeniesione na spółkę dominującą. Takie zautomatyzowanie nie wyklucza jednak, że transakcje, tj. przeniesienie strat/zysków, mogą stać się niekorzystne dla jednej ze stron umowy, w przeciwnym razie nie byłoby potrzeby stosowania klauzuli o bezwarunkowym rozwiązaniu umowy. W rzeczywistości ostrożny prywatny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej oceniłby, czy utrzymanie umowy byłoby korzystne, a jeśli tak, to rozwiązałby umowę, która stałaby się niekorzystna. W związku z tym Komisja jest zdania, że konieczna jest również ocena ekonomicznego uzasadnienia przenoszenia strat w okresach, w których każda ze stron mogła rozwiązać PLTA.

⁽¹²⁶⁾ Jeśli chodzi o inwestycje, zob. wyrok Trybunału z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 79–82 i 87.

⁽¹²⁷⁾ Wyrok Sądu z dnia 15 grudnia 2009 r., EDF/Komisja, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, pkt 228.

⁽¹²⁸⁾ Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 3 kwietnia 2014 r., Komisja/Francja, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, pkt 94 i przytoczone tam orzecznictwo.

⁽¹²⁹⁾ Zob. np. wyrok Sądu z dnia 13 września 2010 r., Grecja i in./Komisja, sprawy połączone T-415/05, T-416/05 i T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, pkt 377–393, wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 października 2000 r., Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, pkt 19 i 20.

⁽¹³⁰⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 7 września 2022 r., JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisja, T-642/19, EU:T:2022:503, pkt 28, 49 i 65 (utrzymany w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 września 2024 r., JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisja, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

- (375) Biorąc pod uwagę, że test prywatnego inwestora ma zastosowanie, Komisja teraz oceni, czy zawarcie PLTA z 2012 r. oraz przeniesienie strat w ramach PLTA przynosi spółce DB Cargo korzyść gospodarczą, tj. korzyść, której spółka DB Cargo nie mogłaby uzyskać w warunkach rynkowych. Komisja musi zatem ustalić, czy „[...] w podobnych okolicznościach inwestor prywatny porównywalnej wielkości, działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej, byłby skłonny dokonać przedmiotowej inwestycji”⁽¹³¹⁾. W tym względzie Komisja należy uwzględnić fakt, że DB AG jest obecnym akcjonariuszem DB Cargo, a nie nowym inwestorem.
- (376) Przy stosowaniu testu prywatnego inwestora istotne są jedynie korzyści i obowiązki związane z rolą państwa jako podmiotu gospodarczego. Państwa członkowskie powinny ocenić te korzyści i obowiązki na podstawie informacji dostępnych w momencie interwencji (tj. *ex ante*), opierając się na ocenach ekonomicznych porównywalnych do tych, które w podobnych okolicznościach przeprowadziłby racjonalny prywatny inwestor. W niniejszej sprawie Niemcy przekazały Komisji znaczną ilość danych ekonomicznych i finansowych, które gromadzono i analizowano w regularnych odstępach czasu i które rzucają światło na oczekiwania dotyczące rentowności, które DB AG mogło zbadać przez cały okres obowiązywania PLTA.
- (377) Jednym z podejść do weryfikacji zgodności z testem prywatnego inwestora jest opieranie się na powszechnie przyjętych standardowych metodykach oceny. Metodyka taka musi być oparta na dostępnych, obiektywnych, możliwych do zweryfikowania i wiarygodnych danych, które powinny być wystarczająco szczegółowe i powinny odzwierciedlać sytuację gospodarczą w czasie, w którym podjęto decyzję o przeprowadzeniu transakcji, z uwzględnieniem poziomu ryzyka i przyszłych oczekiwania. Powszechnie przyjętą standardową metodyką oceny decyzji inwestycyjnej jest ocena inwestycji na podstawie jej wartości bieżącej netto (NPV).
- (378) Aby oszacować wartość kapitału własnego DB Cargo, Komisja zdyskontowała zysk netto, oszacowany jako przychód z działalności operacyjnej po odliczeniu odsetek lub EBT, jeżeli jest dostępny, uwzględniony w planach średnioterminowych, w pięcioletnim okresie objętym odpowiednim planem średnioterminowym (zob. tabela 5), a także wartość końcową, wykorzystując jako stopę dyskontową koszt kapitału własnego przed opodatkowaniem, o którym mowa w sprawozdaniach rocznych grupy DB dotyczących segmentu branżowego związanego z transportem towarowym i logistycznym. Do obliczenia wartości końcowej Komisja zastosowała model wzrostu Gordona-Shapiro.
- (379) Zgodnie z modelem wzrostu Gordona-Shapiro wartością końcową przedsiębiorstwa jest wartość bieżąca netto zysków, które przedsiębiorstwo będzie stale osiągać. Aby obliczyć tę wartość bieżącą netto, konieczne są następujące założenia: (i) zyski będą rosły przy określonej nieograniczonej stopie wzrostu („g”), począwszy od zysku z ostatniego roku biznesplanu oraz (ii) stopą dyskontową jest koszt kapitału własnego albo WACC (średni ważony koszt kapitału), w zależności od rodzaju zysku, w odniesieniu do udziałowców lub w szerszym ujęciu do przedsiębiorstwa. Model wzrostu Gordona-Shapiro zakłada, że im wyższa jest nieograniczona stopa wzrostu, wyższe znormalizowane swobodne przepływy środków pieniężnych i niższa stopa dyskontowa, tym wyższa będzie wartość końcowa. Komisja zastosowała nieograniczoną stopę wzrostu wynoszącą 2,0 %, jak wskazano w drugim sprawozdaniu E.CA (zob. tabela 9). Komisja stosuje ten sam wskaźnik co w drugim sprawozdaniu E.CA, ponieważ stanowi on ostrożne założenie również w świetle innych wewnętrznych dokumentów DB Cargo, w których podano niższą stopę wzrostu (w tym względzie Komisja uwzględniła test na utratę wartości w planie średnioterminowym z 2015 r., w którym zastosowano nieograniczoną stopę wzrostu wynoszącą 1,0 %).
- (380) Komisja oceni zgodność PLTA z rynkiem w różnych momentach. Te momenty to (i) rok 2012, w którym zawarto PLTA, (ii) rok 2016, w którym zakończył się okres bez możliwości wypowiedzenia umowy, a także (iii) rok 2020, już po wdrożeniu innych środków mających na celu rozwiązanie problemu ciągłych strat ponoszonych przez DB Cargo, tj. poprzez zlecenie badania SWL, wprowadzenie programu „Starke Cargo” i wymianę zespołu zarządzającego (zob. motywy 61 i 66).

⁽¹³¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 marca 1990 r., Belgia/Komisja, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, pkt 29; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 marca 1991 r., Włochy/Komisja, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, pkt 18 i 19 i wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Cityflyer Express/Komisja, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, pkt 51. Zob. także zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1), pkt 74.

- (381) Jeżeli chodzi o bazę danych służącą do obliczania wartości bieżącej netto, Komisja opiera się na rocznych planach średnioterminowych dostępnych w odpowiednim momencie. Biorąc pod uwagę ilość i charakter informacji zawartych w planach średnioterminowych (zob. motywy 55 i 58), Komisja uważa, że plany średnioterminowe były wystarczająco szczegółowe, aby DB AG mogło podjąć decyzje dotyczące PLTA. Podobnie jak w przypadku podobnych organizacji, plany średnioterminowe przygotowano *ex ante* na podstawie danych dostępnych w odpowiednim momencie i pozyskano z wewnętrznych danych grupy DB i zewnętrznych wiarygodnych źródeł danych (zob. motywy 55).

5.1.3.1.1. Zawarcie PLTA w 2012 r.

- (382) Na podstawie metodyki opisanej w motywach 378 i 379 Komisja oszacowała wartość kapitału własnego DB Cargo względem wartości bieżącej netto – wynosiła ona około 2 763 mln EUR przy wyliczeniu jej na podstawie planu średnioterminowego z 2011 r. (obejmującego lata 2012–2016) i około 2 973 mln EUR przy wyliczeniu jej na podstawie planu średnioterminowego z 2012 r. (obejmującego lata 2013–2017). Komisja zauważa, że każdy plan średnioterminowy obejmuje nie tylko okres planowania (np. lata 2012–2016 w przypadku planu średnioterminowego z 2011 r.), ale również szacunki dotyczące roku, w którym plan jest sporządzany, oraz rzeczywiste wyniki z poprzedniego roku (w przypadku planu średnioterminowego z 2011 r. są to szacunki na 2011 r. i rzeczywiste wyniki za 2010 r.).
- (383) Ponadto Komisja zauważa również, że chociaż spółka DB Cargo poniosła straty w latach poprzedzających zawarcie PLTA w 2012 r., 148 mln EUR w 2010 r. i 100 mln EUR w 2011 r., zgodnie ze sprawozdaniem rocznym DB Cargo za 2011 r. w latach 2006–2008 spółka DB Cargo wygenerowała zyski w wysokości ponad 500 mln EUR (zob. motyw 117). Ponadto zgodnie ze sprawozdaniami rocznymi DB Cargo zyski zostały osiągnięte, a zatem przeniesione, również w latach 2001–2004⁽¹³²⁾. Jak pokazano w tabeli 5, w obu planach średnioterminowych prognozowano, że DB Cargo osiągnie swój docelowy wynik (pod względem marży EBIT) co najmniej na koniec okresu planowania.
- (384) W tym względzie mogło istnieć uzasadnione oczekiwanie, że DB Cargo będzie generować zyski, a biorąc pod uwagę dodatnią wartość bieżącą netto zwrotów w oparciu o plany średnioterminowe na dany okres, Komisja stwierdza, że zawarcie PLTA w 2012 r. nie przysporzyło DB Cargo korzyści gospodarczej.

5.1.3.1.2. Okres do końca 2016 r.

- (385) Kolejnym momentem, w odniesieniu do którego Komisja oceniła zgodność z rynkiem pokrycia strat w ramach PLTA, jest koniec początkowego pięcioletniego okresu. Wynika to z faktu, że w tym początkowym okresie PLTA można było rozwiązać jedynie z ważnych powodów. Wygaśnięcie tego początkowego okresu jest pierwszym momentem, w którym każda ze stron miała prawo do wypowiedzenia PLTA. Komisja zauważa, że jako ważny powód do wypowiedzenia umowy przewidziano utratę większości praw głosu w DB Cargo (zob. motyw 48). Taka sytuacja nie miała miejsca, jak również twierdziły Niemcy (zob. motyw 50), w związku z czym ten ważny powód nie wystąpił w początkowym okresie pięciu lat. Ponadto Komisja zauważa również, że zgodnie z § 297 AktG ważny powód istnieje w szczególności wówczas, gdy jest mało prawdopodobne, że druga strona umowy będzie w stanie wypełnić swoje zobowiązania wynikające z umowy⁽¹³³⁾. PLTA stanowi, że DB Cargo musi przenieść zyski, a DB ML (a później DB AG) musi przejąć straty. W związku z przeniesieniem strat żadna ze stron nie wywiązała się ze swoich zobowiązań.
- (386) Ponadto Komisja przyjmuje do wiadomości przekazane przez Niemcy informacje dotyczące wytycznych w sprawie podatku dochodowego od osób prawnych. Chociaż w pkt 6 R14.5 wytycznych w sprawie podatku dochodowego od osób prawnych pomija się kwestię, czy ciągle straty stanowiłyby istotną przyczynę rozwiązania PLTA w początkowym okresie pięciu lat, na podstawie pkt 5 ust. 4 R14.5 Komisja uznaje, że fakt, iż jednostka zależna stale generuje straty, nie stanowi powodu, który byłby przeszkodą w wykonaniu PLTA⁽¹³⁴⁾. Komisja rozumie, że również w tym względzie nie istnieje żadna istotna przyczyna rozwiązania umowy. W związku z tym w rozumieniu Komisji nie istniały istotne powody, które uzasadniałyby przedterminowe rozwiązanie PLTA.

⁽¹³²⁾ Źródło: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (ostatni dostęp w dniu 15 listopada 2024 r.).

⁽¹³³⁾ Pierwotne brzmienie: „Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen”.

⁽¹³⁴⁾ Pierwotne brzmienie: „Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. [...] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet”.

- (387) Ponadto, nawet gdyby jedna ze stron mogła rozwiązać umowę z ważnych powodów, wątpliwe jest, czy prywatny inwestor rozwiązałby PLTA w początkowym okresie jej obowiązywania. Oprócz ryzyka, że takie rozwiązanie umowy byłoby niezgodne z prawem, rozwiązanie PLTA oznaczałoby, że sprawująca kontrolę jednostka dominująca zrezygnowałaby z pewnych korzyści wynikających z PLTA, tj. korzyści podatkowych wynikających z jedności podatkowej i bezpośredniej kontroli nad zarządem jednostki zależnej, w przeciwieństwie do niepewnych korzyści wynikających z uniknięcia przeniesienia potencjalnych strat w przyszłości. Wątpliwe jest, czy jednostka dominująca uczyniłaby to wkrótce po podpisaniu PLTA. Tym bardziej, że w początkowym okresie wszystkie plany średnioterminowe, a tym samym podstawa decyzji strategicznych, wykazywały dodatnią wartość dla DB Cargo (zob. motyw 391).
- (388) Na podstawie metodyki opisanej w motywach 378 i 379 Komisja oszacowała wartość kapitału własnego DB Cargo względem wartości bieżącej netto – wynosiła ona około 1 000 mln EUR przy wyliczeniu jej na podstawie planu średnioterminowego z 2015 r. (obejmującego lata 2016–2020) i około 2 185 mln EUR przy wyliczeniu jej na podstawie planu średnioterminowego z 2016 r. (obejmującego lata 2017–2021).
- (389) Podobnie jak w przypadku planów średnioterminowych z 2011 r. i 2012 r. oczekiwano również, że DB Cargo osiągnie co najmniej docelową marżę EBIT w ostatnim roku okresu planowania. Ponadto oczekiwano, że wskaźnik ROCE – z zastrzeżeniem, że w planie średnioterminowym z 2016 r. wskaźnik ROCE jest podawany tylko dla grupy DB Cargo – nie będzie znacząco niższy od docelowego wskaźnika ROCE przy pozytywnych zmianach w okresie planowania.
- (390) Chociaż Komisja zauważa, że jak wynika z prognozy przedstawionej w tabeli 4, spółka DB Cargo w początkowym okresie pięciu lat osiągała gorsze wyniki w porównaniu z poprzednią prognozą, ponieważ spółka DB Cargo generowała wyłącznie straty, Komisja nie dysponuje żadnymi dowodami na to, że założenia leżące u podstaw planów średnioterminowych z 2015 r. lub 2016 r. były w sposób oczywisty błędne. Ponadto w planie średnioterminowym z 2015 r. wprowadzono środki mające na celu reformę DB Cargo w ramach programu „Zukunft Bahn”.
- (391) Chociaż Komisja ocenia zgodność z rynkiem w strategicznych momentach, tj. (i) w momencie zawarcia PLTA, (ii) na koniec początkowego pięcioletniego okresu obowiązywania PLTA oraz (iii) po przeprowadzeniu badania SWL, wymianie zarządu DB Cargo i wprowadzeniu programu „Starke Cargo”, Komisja oszacowała również wartość kapitału własnego DB Cargo na podstawie planów średnioterminowych z innych lat. W tym względzie Komisja zauważa, że na podstawie planów średnioterminowych z 2013 r. i 2014 r. wartość bieżąca netto wyniosłaby odpowiednio 2 075 mln EUR i 5 555 mln EUR.
- (392) W związku z tym Komisja stwierdza, że pokrycie strat wynikające z PLTA ze skutkiem na koniec 2016 r., tj. po upływie jej początkowego okresu obowiązywania, nie przyniosło spółce DB Cargo korzyści gospodarczej.

5.1.3.1.3. Okres od 2020 r.

- (393) Ponadto Komisja oceniła, czy DB AG działało jak prywatny inwestor, pokrywając straty już po wdrożeniu innych środków mających na celu rozwiązanie problemu ciągłych strat ponoszonych przez DB Cargo, tj. zlecając badanie SWL, wprowadzając program „Starke Cargo” i wymieniając zespół zarządzający (zob. motyw 61 i 66). W związku z tym Komisja oceniła zgodność z rynkiem na podstawie planu średnioterminowego z 2020 r.

- (394) Komisja oceniła wartość kapitału własnego DB Cargo zgodnie z metodyką opisaną w motywach 378 i 379 oraz na podstawie danych zawartych w planach średnioterminowych z lat 2020 i 2021. W tym względzie Komisja zauważa, że wartość bieżąca netto DB Cargo wynikająca z planu średnioterminowego z 2020 r. i obliczona zgodnie z metodyką zastosowaną przez Komisję jest ujemna i wynosi około -441 mln EUR. Nie uwzględnia się jednak potencjalnych korzyści podatkowych (zob. motyw 43). Stosując ostrożne podejście do oszacowania tarczy podatkowej przy zastosowaniu stawki opodatkowania w wysokości 30,5 %⁽¹³⁵⁾ wskazanej w sprawozdaniach rocznych grupy DB za 2020 r. i 2021 r.⁽¹³⁶⁾, w oparciu o plan średnioterminowy z 2020 r. (obejmujący lata 2021–2025)⁽¹³⁷⁾ Komisja oszacowała, że wartość kapitałowa DB Cargo wyrażona w wartości bieżącej netto wyniosła około -259 mln EUR. Oznacza to, że inwestor poniósłby straty z tytułu inwestycji w spółkę w oparciu o prognozy biznesowe zawarte w planach średnioterminowych. Komisja zauważa w tym względzie, że pandemia COVID-19 dodatkowo przyczyniła się do zwiększenia strat poniesionych przez DB Cargo. Szkody spowodowane pandemią COVID-19 nie są jednak jedynym źródłem strat, a Komisja rozumie, że w planie średnioterminowym z 2020 r. uwzględniono już środki zaradcze, które rekompensowałyby około dwie trzecie szkód.
- (395) Komisja przypomina, że jak opisano w motywie 66, w związku z rosnącymi stratami (zob. tabela 4) spółka DB AG wprowadziła nowe kierownictwo w DB Cargo w 2020 r., a także program przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa, który został już uwzględniony w planie średnioterminowym z 2019 r. („Starke Schiene”, odpowiednio w odniesieniu do DB Cargo: „Starke Cargo”). Oznacza to, że akcjonariusz DB Cargo podjął już różne działania (wcale nie po raz pierwszy, ponieważ wcześniej uruchomiono inne programy, na przykład „Zukunft Bahn”), aby zmienić sytuację DB Cargo, choć bezskutecznie. W związku z tym jednostka dominująca mogła oczekiwać poprawy zdolności finansowej DB Cargo lub, biorąc pod uwagę negatywny wpływ pandemii COVID-19, przynajmniej tego, że sytuacja nie ulegnie znacznemu pogorszeniu. Pomimo wszystkich wcześniejszych działań wartość DB Cargo uległa jednak pogorszeniu i w planie średnioterminowym z 2020 r. była ujemna. Z planu średnioterminowego z 2020 r. jasno wynika również, że program „Starke Cargo”, który był strategią opartą na wzroście wolumenu, nie był już możliwy do zrealizowania, ponieważ wolumeny prognozowane w planie średnioterminowym z 2020 r. utrzymywały się przez cały okres planowania poniżej wolumenów prognozowanych w planie średnioterminowym z 2019 r., w którym wprowadzono program „Starke Cargo”.
- (396) Komisja zauważa, że plany średnioterminowe DB Cargo przygotowywane od 2015 r. obejmują określenie dodatkowych rodzajów ryzyka i szans z prawdopodobieństwem ich wystąpienia wynoszącym powyżej 40 %; nie są one uwzględnione w scenariuszu bazowym, ale mimo to zostały zidentyfikowane ze względu na prawdopodobieństwo ich wystąpienia. W planie średnioterminowym z 2020 r. nie przewidziano takich dodatkowych szans. Komisja zidentyfikowała jednak dodatkowe rodzaje ryzyka (zob. motyw 58). Takie rodzaje ryzyka miały znaczący charakter, ponieważ oznaczałyby skumulowany negatywny wpływ na EBIT grupy DB Cargo w okresie planowania w wysokości -417 mln EUR (zob. wykres 3), co oznacza, że w przypadku wystąpienia zidentyfikowanych rodzajów ryzyka ujemny EBIT prognozowany na ten okres wzrósłby o około 65 %. Oznacza to, że uzasadnione było założenie, że wszelkie odstępstwa od planu miałyby charakter negatywny, a nie pozytywny. W związku z tym istniało ryzyko, że DB Cargo znów osiągnie gorsze wyniki, mimo że już prognozowano, że przyniesie ujemny zwrot dla akcjonariusza. Ostrożny akcjonariusz wziąłby również pod uwagę ryzyko niezadowalających wyników.
- (397) Ponadto w 2019 r. zlecono przeprowadzenie badania, aby wypracować rozwiązanie problemu słabości segmentu SWL, który nie tylko przynosił straty strukturalne, ale w rzeczywistości był największym źródłem rocznych strat DB Cargo (zob. tabela 6) (zob. motyw 61). Badanie przeprowadzono w październiku 2019 r., a w styczniu 2020 r. wprowadzono w nim w ograniczonym zakresie zmiany. Jego wyniki były zatem dostępne na potrzeby decyzji, jakie miały zapaść w odniesieniu do segmentu SWL. W odniesieniu do ustaleń z badania SWL Komisja zauważa, że cztery z sześciu kryteriów wykorzystanych do oceny potencjalnych wariantów strategicznych dotyczyło kryteriów polityki

⁽¹³⁵⁾ Komisja wykorzystuje WACC grupy DB przed opodatkowaniem, zgodnie ze sprawozdaniami rocznymi za rok objęty planem średnioterminowym, w celu zdyskontowania korzyści podatkowej. Jest to ostrożne założenie, ponieważ koszt kapitału własnego grupy DB jest niższy niż koszt kapitału własnego jej segmentu branżowego związanego z przewozami towarowymi i logistycznymi.

⁽¹³⁶⁾ W tym kontekście Komisja przypomina, że w drugim sprawozdaniu E.CA zastosowano stawkę podatkową w wysokości 15 % w odniesieniu do strat, ponieważ zakłada się, że 50 % można uznać za przeniesienie strat przy stawce podatkowej wynoszącej 30 %, i stawkę 12 % w odniesieniu do wyników dodatnich ze względu na przeniesienie strat na przyszłe okresy (zob. motyw 126).

⁽¹³⁷⁾ Komisja zauważa również, że ujemna wartość bieżąca netto nie ogranicza się do planu średnioterminowego z 2020 r., ale biorąc pod uwagę plan średnioterminowy z 2021 r. (obejmujący lata 2022–2026) wartość bieżąca netto byłaby również ujemna i wyniosłaby około -166 mln EUR.

publicznej⁽¹³⁸⁾. Komisja uważa, że prywatny akcjonariusz nie wziąłby pod uwagę ani korzyści dla gospodarki narodowej, ani korzyści ekologicznych jako decydujących kryteriów swojej analizy. Podobnie dla prywatnego akcjonariusza nie miałyby znaczenia szczególna odpowiedzialność za utrzymanie personelu DB Cargo jako spółki państwowej. Ponadto wpływ, jaki wybrany wariant miałby na system kolei (krajowy i europejski) wydaje się również bardziej istotny dla państwa, ponieważ dotyczy on infrastruktury, ale również podziału zadań przewozowych (na przykład pozytywnie ocenia przesunięcie międzygałęziowe na transport kolejowy). Wydaje się jednak, że obejmuje on również pewne aspekty istotne dla prywatnego akcjonariusza, takie jak wpływ na inne segmenty, tj. pociągi odcinkowe bezpośrednie i transport kombinowany. Tylko dwa kryteria, tj. strategiczne pozycjonowanie finansów DB Cargo i DB Cargo, byłyby kryteriami uwzględnionymi przez inwestora prywatnego (zob. motyw 64). Ważniejszym z tych dwóch kryteriów jest wpływ na finanse DB Cargo, ponieważ ostatecznie stanowi to podstawę tworzenia wartości dla akcjonariusza. W tym względzie, jak pokazano na wykresie 4, zredukowanie segmentu branżowego SWL byłoby wariantem, który miałby najbardziej pozytywny wpływ na finanse DB Cargo.

- (398) Wybrano jednak inną strategię. Była to strategia, która pomimo uwzględnienia już przychodów ze wsparcia państwa na rzecz segmentu SWL (zob. motyw 68) nadal skutkowałaby tym, że segment ten nadal przynosiłby trwałe straty na poziomie operacyjnym (tj. EBIT), jak pokazano na wykresie 5 (w planie średnioterminowym z 2021 r. wartość ta została skorygowana tak, że segment SWL generować dodatni EBIT w 2026 r., jednak w oparciu o znaczne i stałe wsparcie finansowe ze strony państwa, zob. wykres 7).
- (399) Komisja rozumie, że zgodnie z argumentami wybór ten opierał się częściowo na tym, aby nie zrywać połączeń sieciowych (zob. motyw 66), aby nie doprowadzić do negatywnych skutków dla sieci (a tym samym zwiększonych kosztów), co wydaje się uzasadnione. Komisja zauważa również, że obecny plan restrukturyzacji – jednak dopiero po wydarzeniach z 2021 r. – przewiduje właśnie zmiany w systemie produkcji, w których rozwiązano wzajemne powiązania między segmentami branżowymi (zob. motyw 262), co mogłoby podawać w wątpliwość zasadność niedecydowania się wcześniej na wybór scenariusza ukierunkowanego.
- (400) Ponadto wydaje się, że plan obejmuje nie tylko pomoc wynikającą z programu dotyczącego *Anlagenpreisförderung* (wsparcie na składy pociągów), ale również dodatkową pomoc na działalność SWL, biorąc pod uwagę, że kwota 246 mln EUR przedstawiona na wykresie 6 przekracza całkowity budżet tego programu wynoszący 200 mln EUR (zob. motyw 67). Dodatkowa pomoc została zrealizowana dopiero w 2024 r. (zob. przypis 74), w związku z czym racjonalność uwzględnienia takich strumieni przychodów w planowaniu jest wysoce wątpliwa.
- (401) Komisja oceniła również wartość bieżącą netto na podstawie planów średnioterminowych w okresie od końca początkowego okresu obowiązywania PLTA do 2020 r., tj. planów średnioterminowych z lat 2017–2019. Komisja zauważa, że wartość bieżąca netto kapitału własnego DB Cargo, oparta na planach średnioterminowych z lat 2017 i 2018, byłaby dodatnia i wyniosłaby około 1 888 mln EUR w 2017 r. i około 1 883 mln EUR w 2018 r. Wartość bieżąca netto oparta na planie średnioterminowym z 2019 r. jest jednak niejednoznaczna. Zgodnie z metodyką opisaną w motywach 378 i 379 wartość bieżąca netto byłaby ujemna i wyniosłaby około -108 mln EUR. Jak jednak opisano w motywie 407, w oparciu o nieco inną metodykę, kapitał własny DB Cargo jako wartość bieżąca netto byłby nieznacznie dodatni i wyniosłby około 34 mln EUR. Z tego względu ocena oparta na planie średnioterminowym z 2019 r. jest niejednoznaczna, w związku z czym Komisja nie może potwierdzić, że już w świetle tego planu średnioterminowego rozsądny akcjonariusz prywatny rozwiązałby PLTA. Jednak w tym planie średnioterminowym widać już negatywną tendencję.
- (402) W oparciu o przedstawione powyżej powody i w kontekście stale rosnących strat DB Cargo oraz faktu, że wprowadzono już inne środki, takie jak zmiana kierownictwa i strategii biznesowej, ostrożny prywatny inwestor rozwiązałby PLTA, aby zakończyć negatywny wpływ przeniesionych strat na jednostkę dominującą, a także w celu dalszego dyscyplinowania przedsiębiorstwa do poszukiwania różnych źródeł finansowania⁽¹³⁹⁾.

⁽¹³⁸⁾ Mianowicie kryteria ponumerowane 1, 2, 5 i 6, tj.: 1) korzyści dla gospodarki krajowej (wpływ na Niemcy jako lokalizację przemysłową), 2) korzyści ekologiczne (wpływ na zrównoważony charakter transportu towarowego w Niemczech), 5) wpływ na personel DB Cargo z uwzględnieniem „szczególnej odpowiedzialności” za pracowników przedsiębiorstwa państwowego oraz 6) wpływ na krajowy i europejski system kolejowy.

⁽¹³⁹⁾ Chociaż Niemcy twierdzą, że element kontroli zawarty w PLTA ma efekt dyscyplinujący (zob. motyw 113), Komisja ma wątpliwości co do skuteczności tych elementów, biorąc pod uwagę fakt, że spółka DB Cargo ciągle nie spełniała docelowych parametrów skuteczności działania i stale ponosiła straty w ujęciu rocznym (zob. tabela 4).

- (403) W związku z tym, biorąc pod uwagę okres wypowiedzenia wynoszący trzy miesiące przed końcem roku obrotowego (zob. motyw 51) oraz termin przygotowania planów średnioterminowych i przedstawienia ich radzie nadzorczej DB Cargo oraz DB AG (zob. motyw 54), podjęcie decyzji o rozwiązaniu PLTA w najwcześniejszym możliwym terminie po przygotowaniu planu średnioterminowego z 2020 r. byłoby skuteczne pod koniec 2021 r., a straty poniesione przez DB Cargo w 2022 r. nie zostałyby już automatycznie pokryte.
- (404) W odniesieniu do pierwszego sprawozdania E.CA i drugiego sprawozdania E.CA Komisja zauważa, że tylko w drugim sprawozdaniu E.CA zawarto kwantyfikację rentowności (pod względem wartości bieżącej netto) akcjonariusza DB Cargo. Ponadto sprawozdania zostały zlecone *ex post* po pokryciu strat, w związku z czym stanowią one dowody przedstawione po podjęciu przez akcjonariusza decyzji o pokryciu przedmiotowych strat.
- (405) Komisja zauważa, że w drugim sprawozdaniu E.CA zastosowano nieco inną metodykę obliczania wartości bieżącej netto DB Cargo poprzez wykorzystanie wolnych przepływów pieniężnych dla przedsiębiorstwa (FCFF), w tym przypadku FCFF dla DB AG. Ponieważ w ocenie ilościowej w sprawozdaniu E.CA nie uwzględniono roku 2019 ani okresu późniejszego, Komisja obliczyła wartość bieżącą netto również na podstawie FCFF, stosując te same założenia dotyczące korzyści podatkowych i stopy dyskontowej (WACC po opodatkowaniu segmentu transportu towarowego i logistycznego), jak w sprawozdaniu E.CA (zob. motywy 126 i 127).
- (406) Jak zazwyczaj przy określaniu wartości kapitału własnego z wykorzystaniem FCFF jako podstawy wartości bieżącej netto, Komisja obliczyła różnicę między wartością końcową przedsiębiorstwa a długiem netto jako wartość końcową kapitału własnego DB Cargo ⁽¹⁴⁰⁾.
- (407) Zgodnie z metodyką opisaną w motywach 405 i 406 wartość kapitałowa DB Cargo jako wartość bieżąca netto w 2019 r. wyniosłaby około 34 mln EUR, około - 1 852 mln EUR w 2020 r. i około - 1 445 mln EUR w 2021 r. Nawet gdyby pozytywnie uwzględnić uniknięcie kosztów wyjścia z segmentu SWL w wysokości około 1,5 mld EUR, jak oszacowano w drugim sprawozdaniu E.CA, wartość kapitału własnego DB Cargo w dalszym ciągu pozostałaby ujemna. W związku z tym zastosowanie tej innej metodyki nie podważa ustaleń, zgodnie z którymi ostrożny inwestor działający w warunkach gospodarki rynkowej rozwiązałby PLTA ze skutkiem od końca 2021 r.
- (408) W odniesieniu do argumentu Niemiec, że istniejący akcjonariusz działa inaczej niż nowy inwestor (zob. motyw 116), Komisja ogólnie zgadza się, że tak jest. Komisja bierze również pod uwagę powyższe stanowisko, zważywszy na fakt, że spółka DB Cargo nie przeniosła żadnych zysków na DB AG od 2008 r. i ponosiła jedynie straty, które musiała pokryć jednostka dominująca (zob. tabela 4). Komisja zgadza się również, że istniejący akcjonariusz w procesie decyzyjnym wziąłby pod uwagę fakt, że DB Cargo stale nie osiąga docelowych parametrów skuteczności działania. Komisja zauważa, że w związku z tym spółka DB AG podjęła starania, które są dostępne dla istniejącego akcjonariusza, tj. wprowadziła programy restrukturyzacji lub zmieniła kierownictwo DB Cargo w celu przywrócenia rentowności DB Cargo. Można zasadnie uznać, że istniejący akcjonariusz, również biorąc pod uwagę korzyści wynikające z jedności podatkowej, również podjąłby takie starania. Nie czyniłby tego jednak bezterminowo, w szczególności gdyby wysiłki te nie przyniosły pozytywnych rezultatów. W tym względzie Komisja przypomina, że już na podstawie planu średnioterminowego z 2019 r. wartość kapitałowa DB Cargo jako wartość bieżąca netto byłaby bliska zeru i spadłaby jeszcze bardziej do wartości ujemnej pomimo wszystkich wcześniejszych wysiłków podjętych w planie średnioterminowym z 2020 r. Oznacza to, że działania podejmowane już od 2015 r. w ramach programu „Zukunft Bahn”, nie powiodły się. W związku z tym uzasadnione jest założenie, że rozsądny akcjonariusz prywatny rozwiązałby PLTA, gdy wartość jego inwestycji, nawet przy założeniach planu i nieuwzględnieniu rzeczywistych wyników historycznych, osiągnęłaby wartość wyraźnie ujemną.
- (409) Ponadto, w odniesieniu do argumentu Niemiec, że Komisja w innej sprawie zaakceptowała rekompensatę wieloletnich strat jako niepowodującą korzyści gospodarczej (zob. motyw 115), Komisja przypomina, że jej ocena musi opierać się wyłącznie na faktach dotyczących konkretnego przypadku. Argument ten jest zatem nieistotny dla sprawy. Niemniej jednak sprawa, do której odnoszą się Niemcy, dotyczyła portów lotniczych Berlin Schönefeld, Tegel i Tempelhof. W tym przypadku w motywie 179 decyzji Komisja zauważyła, że środki nie stanowią pomocy, tj. „długoterminowe korzyści – udane otwarcie i rentowna eksploatacja wspólnego portu lotniczego dla całej

⁽¹⁴⁰⁾ Komisja zauważa, że E.CA nie obliczyła różnicy między końcową wartością spółki a długiem netto, obliczając wyłącznie wartość spółki DB Cargo, a nie jej wartość kapitałową.

aglomeracji berlińskiej (plus oczekiwane zyski z działalności lotniska Schönefeld kilka lat po wdrożeniu strategii przewoźników niskokosztowych) – przeważają straty poniesione przez lotnisko Schönefeld przed otwarciem BER”. W tym kontekście sytuacja DB Cargo, w której nie oczekiwano istotnych długoterminowych zmian, takich jak otwarcie portu lotniczego Berlin-Brandenburgia (BER), nie jest w najmniejszym stopniu porównywalna do sytuacji opisanej przez Niemcy.

- (410) W związku z tym Komisja stwierdza, że zgodnie z planem średnioterminowym z 2020 r. inwestor prywatny rozwiązałby PLTA ze skutkiem od końca 2021 r. Oznacza to, że automatyczne pokrycie strat w 2022 r. i w kolejnych latach przynosi korzyść gospodarczą DB Cargo, które wraz ze swoimi jednostkami zależnymi, których straty lub zyski DB Cargo konsoliduje w swoich sprawozdaniach finansowych, jest beneficjentem takiej korzyści.
- (411) Jak stwierdził Trybunał, w przypadku pomocy indywidualnej ustalenie istnienia korzyści gospodarczej pozwala w zasadzie domniemywać selektywność tego środka ⁽¹⁴¹⁾. Dzieje się tak niezależnie od tego, czy na właściwych rynkach istnieją podmioty gospodarcze, które znajdują się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej. Ponieważ korzyść tę przyznaje się wyłącznie DB Cargo jako jedynemu beneficjentowi, korzyść gospodarcza jest selektywna.

5.1.3.2. Częściowe pokrywanie przez BEV wynagrodzeń urzędników służby cywilnej zatrudnionych przez DB Cargo („środek 4”)

- (412) Art. 107 ust. 1 TFUE obejmuje interwencje, które w różnych formach zmniejszają koszty obciążające zwykle budżet przedsiębiorstwa i które, nie będąc przez to subwencjami w ścisłym znaczeniu tego słowa, mają jednak taki sam charakter oraz identyczny skutek ⁽¹⁴²⁾. Art. 107 ust. 1 TFUE nie dokonuje rozróżnienia interwencji państwa według przyczyn lub celów, lecz definiuje je ze względu na ich skutki ⁽¹⁴³⁾.
- (413) Komisja zauważa, że wynikiem środka 4 jest system, w którym wszyscy urzędnicy kolejowi zatrudnieni wcześniej przez niemieckie koleje publiczne zostali przeniesieni do konkretnego podmiotu państwowego, co wynikało z połączenia Deutsche Bundesbahn z Deutsche Reichsbahn – BEV – odpowiedzialnego za wypłatę wynagrodzeń i innych świadczeń bezpośrednio odpowiednim urzędnikom. BEV zarządza również funduszem ubezpieczeń zdrowotnych urzędników kolejowych oraz świadczeniami dla emerytowanych pracowników. System ten został wprowadzony z chwilą utworzenia DB AG jako nowego federalnego przedsiębiorstwa kolejowego utworzonego na mocy prawa prywatnego w 1994 r., czyli 13 lat przed pełną liberalizacją rynku kolejowych przewozów towarowych w 2007 r., i od tego czasu nie uległ znaczącym zmianom (motyw 77) ⁽¹⁴⁴⁾.
- (414) Na podstawie przepisów art. 143a Ustawy Zasadniczej Republiki Federalnej Niemiec oraz §§ 12, 21 i 23 DBGrG urzędnicy kolejowi formalnie zatrudnieni przez BEV są przypisani do DB AG za wynagrodzenie, którego kwota jest obliczana indywidualnie i konkretnie dla każdego wyznaczonego pracownika i wypłacana corocznie przez DB AG na rzecz BEV. DB AG przydziela swoim jednostkom zależnym urzędników kolejowych, w tym DB Cargo. DB Cargo zwraca DB AG koszty związane z urzędnikami kolejowymi, a DB AG przenosi tę płatność na BEV.
- (415) Ponadto z dowodów przedstawionych przez Niemcy wynika, że BEV przydzielał urzędników kolejowych również innym przedsiębiorstwom, które są konkurentami DB AG. Te ograniczone przydziały są dobrowolne w tym sensie, że nie opierają się na przepisach DBGrG, lecz wyłącznie na przepisach § 29 BBG, co wymaga zgody właściwego urzędnika (zob. motyw 77).

⁽¹⁴¹⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 czerwca 2015 r., Komisja/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.

⁽¹⁴²⁾ Wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 marca 1994 r., Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, pkt 13 oraz z dnia 11 lipca 1996 r., SFEI i in., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 58.

⁽¹⁴³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 października 2016 r., Orange/Komisja, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, pkt 38.

⁽¹⁴⁴⁾ Aby uzyskać informacje na temat ograniczonych zmian § 21 DBGrG, zob. przypis 48.

- (416) Na podstawie § 21 ust. 1 i § 23 DBGrG płatności dokonywane przez DB AG na rzecz BEV w odniesieniu do każdego wyznaczonego urzędnika kolejowego należy obliczać zgodnie z zasadą „als-ob-Kosten” („jako koszty potencjalne”), co oznacza, że ich kwota opiera się na kosztach personelu porównywalnych pracowników DB AG zatrudnionych na rynku pracy, *tak jak gdyby* wyznaczeni urzędnicy zostali nowo zatrudnieni przez DB AG. Płatności te obejmują wszystkie elementy wynagrodzenia pracownika zatrudnionego na podstawie odpowiedniego układu zbiorowego, tj. wynagrodzenie podstawowe i odpowiednie dodatki, a także składki pracodawcy na obowiązkowe systemy zabezpieczenia społecznego. Składki te są odprowadzane w szczególności w ramach systemów emerytalno-rentowych, ubezpieczenia zdrowotnego, ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków i od utraty pracy, opłaty na poczet opieki długoterminowej, opłaty na poczet urlopu macierzyńskiego i opłaty na wypadek niewypłacalności. W wyniku zastosowania tej zasady do kosztów, które DB AG zwraca BEV, dodaje się również szereg obciążeń i opłat, które wprowadzono po utworzeniu DB AG i które stanowią część kosztów pracowników kontraktowych. Z drugiej strony koszty wynikające ze strukturalnych różnic w wynagrodzeniach i szczególnych cech prawa o usługach publicznych w porównaniu z prywatnym prawem pracy pokrywa BEV. Ponadto płatności na rzecz BEV obejmują również koszty związane z zarządzaniem zasobami ludzkimi (motyw 79).
- (417) Zasady opisane w motywie 416 mają również zastosowanie do spółki DB Cargo, która zwraca DB AG przydzielone DB Cargo koszty urzędników kolejowych. Niemcy przedstawiły dowody dotyczące wdrożenia w praktyce zasady „als-ob-Kosten” w DB Cargo w postaci tabel z porównaniem wydatków na personel w przypadku poszczególnych pracowników kontraktowych zatrudnionych bezpośrednio na rynku pracy z wydatkami na personel urzędników przypisanych z BEV w podobnej sytuacji zawodowej (podobny wiek, funkcje, kwalifikacje i grupa płacowa). Przedstawione dowody wskazują, że koszty odpowiednich pracowników kontraktowych oraz koszty personelu, które DB Cargo – za pośrednictwem DB AG – musi pokrywać na rzecz BEV w zamian za przypisanych urzędników, oblicza się zgodnie z tą samą metodyką, obejmują one te same elementy, w szczególności ten sam udział pracodawców w obowiązkowych składkach na ubezpieczenie społeczne, i są w podobnej wysokości. Podsumowując, w wyniku wdrożenia zasady „als-ob-Kosten” koszty personelu, które DB Cargo musi zwrócić BEV z tytułu przypisanych urzędników kolejowych, odzwierciedlają cenę rynkową pracowników o odpowiednich kwalifikacjach.
- (418) Ponadto Niemcy wykazały, że BEV przypisuje urzędników kolejowych do innych agencji państwowych, a przede wszystkim do konkurentów DB AG. W takich przypadkach, podobnie jak w przypadku DB AG i DB Cargo, BEV pokrywał część kosztów personelu, która jest specyficzna dla systemu statutowego danych urzędników na podstawie indywidualnie zawartych umów odzwierciedlających zasadę „als-ob-Kosten” określoną w § 21 ust. 1 DBGrG⁽¹⁴⁵⁾. W związku z tym te konkretne koszty personelu nie obciążają budżetów danego przedsiębiorstwa. Chociaż praktyka ta jest ograniczona, pokazuje ona, że co do zasady oddelegowanie urzędników kolejowych zatrudnionych przez BEV – zarówno do DB AG, jak i do jej konkurentów – odbywa się po cenie rynkowej.
- (419) Ponadto, wbrew twierdzeniom skarżącego, środek 4 znacznie różni się od środka ocenionego przez Komisję w decyzji 2012/540/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie SA.22553, C 25/08 (ex NN 23/08) – Reforma systemu finansowania świadczeń emerytalnych urzędników służby cywilnej zatrudnionych we France Télécom wdrożona przez Francję na rzecz France Télécom⁽¹⁴⁶⁾ („decyzja dotycząca przedsiębiorstwa Orange”), potwierdzonej przez sądy unijne⁽¹⁴⁷⁾. Po pierwsze, środek badany w tej decyzji stanowił prawo mające zastosowanie wyłącznie do France Télécom (której następcą prawnym jest Orange), które jako były departament Ministerstwa Poczty, Telegrafów i Telefonów było jedynym pracodawcą urzędników służby cywilnej tego ministerstwa, dla którego wraz z La Poste państwo francuskie było zobowiązane do zapewnienia wypłaty emerytur⁽¹⁴⁸⁾. Środek ten polegał na zmianie doraźnej ustawy o France Télécom z 1990 r.⁽¹⁴⁹⁾, która przewidywała między innymi zobowiązanie France Télécom do zwrotu państwu emerytur urzędników służby cywilnej zatrudnionych przez France Télécom. Zmiana wprowadzona w 1996 r. skutkowałą zwolnieniem France Télécom ze zobowiązań emerytalnych w odniesieniu do szacowanego obciążenia związanego z ostatecznym utrzymaniem emerytur, a także uwolnieniem niezbędnych rezerw księgowych w celu pokrycia tych zobowiązań oraz znacznie obniżyła kwotę tej rekompensaty, stawiając France Télécom w ten sposób w korzystniejszej sytuacji niż ta wynikająca z ustawy z 1990 r. Po drugie, Komisja zauważyła, że środek badany w decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Orange nie zapewniał, aby składki na ubezpieczenie społeczne odprowadzane przez France

⁽¹⁴⁵⁾ Pisma Niemiec z dnia 21 kwietnia 2022 r. i z dnia 27 września 2024 r.

⁽¹⁴⁶⁾ Dz.U. L 279 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj>.

⁽¹⁴⁷⁾ Wyrok Sądu z dnia 26 lutego 2015 r., Orange/Komisja, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 i wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 października 2016 r., Orange/Komisja, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.

⁽¹⁴⁸⁾ Zob. motywy 98 i 138 decyzji dotyczącej przedsiębiorstwa Orange.

⁽¹⁴⁹⁾ Ustawa nr 90-568 z dnia 2 lipca 1990 r.

Télécom były równoważne ze składkami konkurentów France Télécom. W szczególności składka płacona przez France Télécom została obliczona na podstawie stawki obejmującej jedynie składki odpowiadające rodzajom ryzyka wspólnym dla pracowników podlegających wspólnemu prywatnemu prawu pracy i urzędnikom służby cywilnej i w związku z tym nie uwzględniała składek odpowiadających rodzajom ryzyka, które nie są wspólne i które konkurencji – lub France Télécom w przypadku pracowników niebędących urzędnikami służby cywilnej – musieli uiścić, takich jak składki na ubezpieczenie na wypadek bezrobocia i na wypadek niewypłacenia wynagrodzenia w przypadku niewypłacalności pracodawcy.

- (420) Z kolei środek 4 stanowi część systemu, w ramach którego państwowi urzędnicy kolejowi byli zatrudniani od początku procesu przekształcenia kolei federalnej przez odrębną jednostkę państwową, która działała jako agencja wynajmująca ich na tych samych warunkach jak DB AG (a ostatecznie jego jednostkom zależnym) i innym przedsiębiorstwom. System ten ma zastosowanie do DB AG od momentu utworzenia przedsiębiorstwa w 1994 r. i nigdy nie został zmieniony w sposób, który poprawiłby sytuację DB AG lub jej jednostek zależnych ⁽¹⁵⁰⁾. Ponadto wynagrodzenie, które ma być wypłacane w zamian za siłę roboczą zapewnioną przez BEV zarówno DB AG, jak i konkurentom tego przedsiębiorstwa, jest obliczane indywidualnie i konkretnie dla poszczególnych pracowników i odzwierciedla koszty rynkowe pracowników o podobnych kwalifikacjach, ponieważ obejmuje wszystkie elementy kosztów, które pracodawca pokrywa z tytułu takich pracowników zatrudnionych na rynku. Co istotne, wynagrodzenie uiszczane na rzecz BEV obejmuje składki na systemy zabezpieczenia społecznego pokrywające wszystkie rodzaje ryzyka ponoszone przez pracowników sektora prywatnego (zob. motyw 416).
- (421) Podsumowując, nie można uznać, że środek 4 przynosi selektywną korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE dla DB AG lub przedsiębiorstw należących do grupy DB, takich jak DB Cargo.
- (422) Zważywszy, że nie można stwierdzić istnienia korzyści, która jest jednym z łącznych warunków istnienia pomocy, Komisja stwierdza, że środek 4 nie wiązał się z pomocą państwa.

5.1.4. Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową

- (423) Zasadniczo uznaje się istnienie zakłócenia konkurencji w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jeżeli państwo przyznaje korzyść finansową przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, gdzie istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja ⁽¹⁵¹⁾. DB Cargo świadczy usługi kolejowych przewozów towarowych w Niemczech i w innych państwach członkowskich, w których inne przedsiębiorstwa świadczą takie usługi w konkurencji z DB Cargo, w szczególności po liberalizacji usług kolejowych przewozów towarowych na rynku wewnętrznym (zob. przypis 39). Wynika z tego, że środek 1 w zakresie, w jakim uznaje się, że przynosi on selektywną korzyść DB Cargo, może zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.1.5. Wniosek dotyczący istnienia pomocy

- (424) W świetle rozważań przedstawionych w sekcji 5.1.5.1 Komisja stwierdza, że środek 1 wiąże się z pomocą państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE w okresie od dnia 1 stycznia 2022 r. Natomiast środki 2, 3 i 4, a także środek 1 w okresie do końca 2021 r. nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

5.2. Nowa pomoc

- (425) Niezależnie od argumentów Niemiec dotyczących zakwalifikowania czterech badanych środków jako istniejącej pomocy, Komisja musi z własnej inicjatywy w pełni zbadać, czy środek, który uznano za stanowiący podstawę pomocy państwa, tj. PLTA, jest nową czy istniejącą pomocą.
- (426) Zgodnie z art. 1 lit. c) rozporządzenia proceduralnego nowa pomoc oznacza wszelką pomoc, która nie jest pomocą istniejącą, w tym zmiany istniejącej pomocy.

⁽¹⁵⁰⁾ Zob. przypis 48.

⁽¹⁵¹⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, pkt 187 i przytoczone tam orzecznictwo.

- (427) Badana PLTA została zawarta na początkowy okres pięciu lat, po którym była automatycznie przedłużana na koniec każdego roku obrotowego o kolejny rok (zob. motyw 51). Analiza zgodności PLTA z rynkiem wykazała, że umowa ta przyniosła spółce DB Cargo selektywną korzyść dopiero począwszy od 2022 r. (zob. motywy 393–411) oraz że dopiero od tego momentu można uznać PLTA za środek pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (428) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przedłużenie okresu obowiązywania istniejącej pomocy tworzy nową pomoc, która różni się od pomocy, która została przedłużona⁽¹⁵²⁾, w szczególności gdy przedłużeniu temu towarzyszy zwiększenie budżetu na jej wsparcie⁽¹⁵³⁾. W związku z tym, w odniesieniu do argumentu przedstawionego przez Niemcy, zgodnie z którym PLTA z 2012 r. była jedynie przedłużeniem poprzednich PLTA obowiązujących od 1999 r., Komisja zauważa, że PLTA jest aktem prawnym wyraźnie odrębnym od wszelkich wcześniejszych podobnych umów zawartych między spółką DB Cargo a jej spółką dominującą; obowiązuje ona w nowym okresie i wiąże się z nowymi zasobami niż te uruchomione na mocy jakiegokolwiek poprzedniej umowy. To samo dotyczy corocznych dorozumianych przedłużeń PLTA po wygaśnięciu jej pierwotnego okresu. Komisja zauważa ponadto, że strony tej umowy zmieniły się również w 2016 r. w następstwie połączenia DB AG i AB ML (motywy 14, 45 i 46), co również zmienia wykonalność i równowagę interesów stron w porównaniu z wcześniejszymi umowami. W rezultacie istnienie jakichkolwiek wcześniejszych PLTA obejmujących różne okresy nie powoduje, że przedmiotowa PLTA (w tym jej dorozumiane przedłużenia) kwalifikuje się jako istniejąca pomoc.
- (429) Ponadto należy zauważyć, że art. 1 lit. b) ppkt (v) rozporządzenia proceduralnego nie ma zastosowania do PLTA. Przepis ten ma bowiem zastosowanie do środków, które nie stanowiły pomocy w momencie ich wprowadzenia w życie, a następnie stały się pomocą ze względu na rozwój rynku wewnętrznego, bez zmiany ze strony państwa członkowskiego. Z kolei kontynuacja PLTA skutkowałą udzieleniem pomocy państwa nie ze względu na jakiegokolwiek zmiany na rynku wewnętrznym, lecz ze względu na wewnętrzne trudności DB Cargo, które przełożyły się na takie straty, że kontynuacja tej umowy nie może już być postrzegana jako zgodna z rynkiem (zob. motywy 393–411).

5.3. Zgodność pomocy z prawem

- (430) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE wszelkie plany przyznawania nowej pomocy mają być zgłaszane Komisji i nie mogą zostać wprowadzone w życie przed zatwierdzeniem ich przez Komisję. Badana pomoc została wprowadzona w życie poprzez ustanowienie wykonalnego prawa DB Cargo do przeniesienia rzeczywistych zysków lub strat poniesionych od 2022 r. na DB AG przed jej zatwierdzeniem przez Komisję. Władze niemieckie naruszyły zatem swoje zobowiązania wynikające z art. 108 ust. 3 TFUE. W związku z tym środek 1 w zakresie, w jakim kwalifikuje się jako pomoc państwa od 2022 r., stanowi pomoc niezgodną z prawem.

5.4. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (431) Art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE stanowi, że pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (432) Tak więc, aby pomoc państwa mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, musi spełniać dwa warunki: (i) musi być przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych oraz (ii) nie może zmieniać warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (433) Powyższe dwa warunki są bez uszczerbku dla faktu, że decyzje przyjęte przez Komisję na tej podstawie muszą zapewniać zgodność z prawem Unii⁽¹⁵⁴⁾.

⁽¹⁵²⁾ Zob. wyroki z dnia 26 października 2016 r., DEI i Komisja/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 15 grudnia 2022 r., Veejaam i Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, pkt 44 i 47.

⁽¹⁵³⁾ Wyrok z dnia 20 maja 2010 r., Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, pkt 44–47.

⁽¹⁵⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 20.

- (434) W ramach pierwszego warunku Komisja bada, czy pomoc ma ułatwiać rozwój niektórych rodzajów działalności gospodarczej. W ramach drugiego warunku Komisja rozważa stosunek pozytywnych skutków proponowanej pomocy do negatywnych skutków, jakie pomoc może mieć dla rynku wewnętrznego ⁽¹⁵⁵⁾.
- (435) W wytycznych R&R Komisja określiła kryteria, które stosuje w ocenie zgodności pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwa z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE ⁽¹⁵⁶⁾. Biorąc pod uwagę charakter i cele przedmiotowej pomocy państwa, Komisja oceni, czy pomoc jest zgodna z przepisami określonymi w wytycznych R&R.
- (436) Komisja – badając, czy pomoc na restrukturyzację ma negatywny wpływ na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem – przeprowadza test bilansujący zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE oraz wytycznymi R&R. Jeżeli beneficjent kwalifikuje się do otrzymania pomocy na restrukturyzację, Komisja porównuje w ramach tego testu pozytywne skutki pomocy z negatywnymi skutkami dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi spowodowanymi wpływem pomocy państwa. Dokonując tej oceny, Komisja bierze pod uwagę potrzebę interwencji państwa, adekwatność, proporcjonalność, przejrzystość pomocy i łagodzenie negatywnych skutków poprzez zastosowanie zasady „pierwszy i ostatni raz” oraz środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji określonych w wytycznych R&R.
- (437) Jak wspomniano w motywie 433, decyzje przyjęte przez Komisję w sprawach dotyczących pomocy państwa muszą zapewniać zgodność z prawem Unii. W tym kontekście Komisja zauważa, że z postępowania nie wynika, iż pomoc na restrukturyzację lub związane z nią warunki lub działalność gospodarcza ułatwiona dzięki pomocy mogą pociągać za sobą naruszenie odpowiedniego przepisu prawa Unii. Ponadto Komisja nie wszczęła postępowania przeciwko Niemcom w sprawie możliwego naruszenia prawa Unii, które miałyby związek z tą sprawą, ani nie otrzymała żadnych skarg, ani informacji, które mogłyby sugerować, że pomoc państwa, związane z nią warunki lub działalność gospodarcza ułatwiona dzięki pomocy mogą być sprzeczne z odpowiednimi przepisami prawa Unii, innymi niż art. 107 i 108 TFUE.

5.4.1. Kwalifikowalność

- (438) Aby móc skorzystać z pomocy na restrukturyzację, przedsiębiorstwo musi kwalifikować się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu sekcji 2.2 wytycznych R&R. W szczególności w pkt 20 wytycznych R&R wyjaśniono, że przedsiębiorstwo uznaje się za znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli „bez interwencji państwa prawie na pewno będzie skazane na zniknięcie z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej”. Będzie to miało miejsce, gdy wystąpi co najmniej jedna z okoliczności opisanych w pkt 20 lit. a)–d) wytycznych R&R. Zgodnie z pkt 20 lit. a) wytycznych R&R „w przypadku spółki charakteryzującej się ograniczoną odpowiedzialnością wspólników: więcej niż połowę subskrybowanego kapitału podstawowego utracono wskutek poniesionych strat. Ma to miejsce w przypadku, gdy odliczenie poniesionych strat z kapitałów rezerwowych (i z wszystkich innych elementów ogólnie uznawanych za część funduszy własnych spółki) prowadzi do ujemnego wyniku przekraczającego połowę subskrybowanego kapitału podstawowego”.
- (439) Jak wynika z tabeli 4, od 2012 r. kapitał własny DB Cargo przekraczał jego subskrybowany kapitał podstawowy. Powodem takiego stanu rzeczy jest jednak istnienie automatycznego przeniesienia strat na podstawie PLTA. Ponieważ straty są przenoszone na DB AG, nie wpływając na bilans DB Cargo, nie mają one negatywnego wpływu na pozycję kapitałową spółki DB Cargo, która w przeciwnym razie musiałaby pokryć straty.
- (440) W tym kontekście Komisja stwierdziła, że przenoszenie strat w ramach PLTA (przedłużanej każdego roku do końca 2024 r.), począwszy od przeniesienia strat za 2022 r., przysporzyło spółce DB Cargo korzyść gospodarczą i stanowiło pomoc państwa (zob. motywy 410 i 424) przyznana niezgodnie z prawem przez Niemcy (zob. motyw 430).

⁽¹⁵⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 18–20.

⁽¹⁵⁶⁾ Pkt 38 wytycznych R&R.

- (441) W związku z tym Komisja uważa, że przeniesienie strat za 2022 r. zniekształciło rzeczywistą sytuację finansową spółki DB Cargo odzwierciedloną w jej rzeczywistym sprawozdaniu finansowym, ponieważ zdrowa pozycja kapitałowa DB Cargo w bilansie nie wynika z jej własnych wyników finansowych, lecz wyłącznie z bezprawnie przyznanej pomocy państwa, tj. finansowania przez państwo, którego spółka nie byłaby w stanie uzyskać na rynku. W związku z tym Komisja uważa, że aby uzyskać realistyczny obraz sytuacji finansowej DB Cargo w tym momencie, należy wykluczyć skutki tych przeniesień i obliczyć skorygowany kapitał własny DB Cargo w sytuacji, w której straty miałyby wpływ na kapitał własny DB Cargo. W tym kontekście Komisja podkreśla, że pkt 20 wytycznych R&R wymaga, aby przeanalizować sytuację beneficjenta w przypadku braku pomocy. Przedsiębiorstwo uznaje się za znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli bez interwencji państwa prawie na pewno będzie skazane na zniknięcie z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej. Fakt, że dana interwencja państwa była zorganizowana w taki sposób, aby zapobiec obciążaniu bilansu beneficjenta stratami, a nie zaradzić stratom, które zostały już ujęte w tym bilansie, nie ma znaczenia, ponieważ bez tej interwencji przedsiębiorstwo zostałoby prawie na pewno skazane na zaprzestanie działalności.
- (442) Jak wynika z tabeli 4, pozycja kapitałowa DB Cargo na koniec 2021 r. wyniosła 666 mln EUR. Ponieważ Komisja uznaje jedynie straty przeniesione w ramach środka 1 począwszy od 2022 r. za pomoc państwa, pozycja kapitałowa z 2021 r. nadal odzwierciedla rzeczywistą sytuację finansową DB Cargo bez tej pomocy. Straty DB Cargo w 2022 r. wyniosły jednak 858 mln EUR. Jeśli straty te zostałyby ujęte w kapitale własnym DB Cargo, pozycja kapitałowa stałaby się ujemna i wyniosłaby -192 mln EUR. Oznacza to, że spółka DB Cargo posiadałaby ujemny kapitał własny. W tym względzie Komisja zauważa, że straty kumulowały się w ciągu roku, podczas gdy przeniesienie strat następuje dopiero w dniu 31 grudnia danego roku. Tym samym spółka DB Cargo straciłaby w pewnym momencie 2022 r. ponad połowę subskrybowanego kapitału podstawowego. W związku z tym w przypadku braku pomocy ponad połowa subskrybowanego kapitału podstawowego DB Cargo zostałaby utracona w wyniku skumulowanych strat najpóźniej pod koniec 2022 r., a następnie do chwili obecnej. Spółka DB Cargo kwalifikuje się zatem jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji zgodnie z pkt 20 lit. a) wytycznych R&R⁽¹⁵⁷⁾. W związku z tym w przypadku nieprzedłużenia PLTA, którą można przypisać Niemcom, spółka DB Cargo prawie na pewno byłaby skazana na zniknięcie z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej, o czym mowa w pkt 20 wytycznych R&R.
- (443) Zgodnie z pkt 20 lit. c) wytycznych R&R przedsiębiorstwo kwalifikuje się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli jest przedmiotem zbiorowego postępowania upadłościowego lub zgodnie z prawem krajowym spełnia kryteria objęcia zbiorowym postępowaniem upadłościowym na wniosek wierzycieli. Spółka DB Cargo nie jest objęta zbiorowym postępowaniem upadłościowym, a także nie spełnia kryteriów objęcia jej takim postępowaniem.
- (444) Zgodnie z pkt 20 lit. d) wytycznych R&R przedsiębiorstwo kwalifikuje się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w przypadku przedsiębiorstwa, które nie jest MŚP, jeśli w ciągu ostatnich dwóch lat: (i) stosunek księgowej wartości kapitału obcego do księgowej wartości kapitału przedsiębiorstwa był większy niż 7,5; oraz (ii) wskaźnik pokrycia odsetek do EBITDA tego przedsiębiorstwa wynosił poniżej 1,0.
- (445) Spółka DB Cargo nie jest MŚP. W latach 2022 i 2021 spółka DB Cargo miała ujemny EBITDA w wysokości około -541 mln EUR w 2022 r. i -125 mln EUR w 2021 r., jak wynika z opublikowanego sprawozdania rocznego za 2022 r., w związku z czym jej wskaźnik pokrycia odsetek byłby ujemny. Biorąc pod uwagę ujemny kapitał własny bez pomocy na koniec 2022 r., stosunek kapitału obcego do kapitału własnego DB Cargo byłby ujemny. W 2021 r. jego stosunek kapitału obcego do kapitału własnego, uwzględniając jedynie pożyczki, wynosił jednak około 3,4. W związku z tym pkt 20 lit. d) wytycznych R&R nie zostałby spełniony.
- (446) Zgodnie z pkt 21 wytycznych R&R nowo utworzone przedsiębiorstwo prowadzące działalność przez okres krótszy niż trzy lata nie kwalifikuje się do uzyskania pomocy na restrukturyzację. Spółka DB Cargo działa pod swoją obecną nazwą i w obecnej formie organizacyjno-prawnej od 2016 r. (zob. motyw 12 lit. d)). Biorąc pod uwagę różne nazwy i różne formy organizacyjno-prawne, DB Cargo prowadzi działalność od 1999 r. jako (bez)pośrednia jednostka zależna DB AG (zob. motyw 47). Spółka DB Cargo nie jest zatem nowo utworzonym przedsiębiorstwem.

⁽¹⁵⁷⁾ Z technicznego i księgowego punktu widzenia warunek ten jest ściśle spełniony w dniu, w którym takie skumulowane straty przekraczają próg 50 % subskrybowanego kapitału podstawowego, który może zostać poświadczony wyłącznie *ex post* na koniec roku obrotowego, a następnie po poświadczeniu przez biegłego rewidenta. Aby warunek ten mógł być stosowany w praktyce, należy go interpretować w świetle definicji jakościowej, zgodnie z którą przedsiębiorstwo zostałoby prawie na pewno skazane na zniknięcie z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej, które mogą się różnić. W niniejszej sprawie faktyczne straty z działalności operacyjnej w 2021 r. oraz przewidywane wyniki na 2022 r. i kolejne lata spowodowałyby, że akcjonariusz rynkowy przekazałby DB Cargo wypowiedzenie PLTA 30 września 2021 r. W takim przypadku i od tego momentu spółka DB Cargo zostałaby prawie na pewno skazana na zniknięcie z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej, wraz z przewidywalnym postępującym wyczerpywaniem się jej bazy kapitałowej.

- (447) Ponadto, zgodnie z pkt 22 wytycznych R&R spółka należąca do większej grupy kapitałowej w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do otrzymania pomocy na restrukturyzację, chyba że można wykazać, iż trudności spółki mają charakter wewnętrzny i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły zostać przezwyciężone przez samą grupę.
- (448) Komisja przypomina, że celem pkt 22 wytycznych R&R jest uniknięcie sytuacji, w której grupa przedsiębiorstw obciąża państwo kosztami planu restrukturyzacji jednego z przedsiębiorstw, które wchodzi w skład grupy, gdy owo przedsiębiorstwo przeżywa trudności, a źródłem tych trudności jest sama grupa lub grupa ta ma środki, by samodzielnie przezwyciężyć te trudności ⁽¹⁵⁸⁾.
- (449) Jak opisano w motywach 9–14, DB Cargo jest częścią grupy DB, a zatem częścią większej grupy kapitałowej. Jak jednak jasno wynika z motywu 60 i tabeli 6, straty spółki DB Cargo wynikają z jej działalności. W szczególności segment branżowy SWL spółki przynosił straty strukturalne. Biorąc pod uwagę, że trudności DB Cargo są spowodowane ciągłym generowaniem strat z powodu braku rentowności operacyjnej, trudności te są nieodłączne, a nie wynikają z arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy DB, arbitralnego zwiększania kosztów DB Cargo lub zmniejszania lub przenoszenia zysków na rzecz spółki dominującej lub spółek siostrzanych.
- (450) Chociaż zgodnie ze sprawozdaniami rocznymi za lata 2020–2023 grupa DB przynosi straty od 2020 r. (- 5 707 mln EUR w 2020 r., -911 mln EUR w 2021 r., -227 mln EUR w 2022 r. i - 2 351 mln EUR w 2023 r.), Komisja zauważa, że grupa ta w rzeczywistości poradziła sobie z trudnościami DB Cargo. W rzeczywistości wszystkie straty DB Cargo zostały przeniesione na DB AG, w związku z czym spółka DB Cargo była chroniona przed konsekwencjami swoich ujemnych wyników. Chociaż Komisja uznaje przeniesienie strat, począwszy od strat z 2022 r., za pomoc państwa, nie zmienia to faktu, że większa grupa kapitałowa pomogła DB Cargo, chociaż była dostawcą pomocy.
- (451) Komisja przypomina, że jak opisano w motywie 448, celem pkt 22 jest uniknięcie ponoszenia przez państwo kosztów restrukturyzacji, gdy grupa przedsiębiorstw, do której należy beneficjent, dysponuje odpowiednimi na ten cel środkami. Chociaż trudności DB Cargo zostały rozwiązane przez samą grupę, Komisja zauważa, że grupa DB złagodziła trudności DB Cargo, udzielając wsparcia, które, choć nie jest uznawane za pomoc państwa przed 2022 r., stanowi pomoc państwa od 2022 r. Okoliczności dotyczące DB AG i DB Cargo są w tym kontekście szczególne, ponieważ w 2022 r. spółka dominująca stała się podmiotem udzielającym pomocy państwa. Nie jest to sytuacja, w której, jak wyjaśniono w motywie 448, grupa przerzuca koszty restrukturyzacji przedsiębiorstwa należącego do grupy na państwo, wręcz przeciwnie, grupa stała się podmiotem udzielającym pomocy. W tych szczególnych okolicznościach, w których grupa DB była udzielającym pomocy, grupa nie mogła zrobić więcej, aby poradzić sobie z trudnościami DB Cargo. W związku z tym Komisja stwierdza, że fakt, iż spółka DB Cargo należy do grupy DB, nie stanowi przeszkody, aby spółka DB Cargo kwalifikowała się do uzyskania pomocy na restrukturyzację na podstawie pkt 22 wytycznych R&R.

5.4.2. *Pomoc ułatwia rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych*

- (452) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pomoc państwa, aby mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ułatwiać rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych.
- (453) W tym względzie, aby wykazać, że pomoc na restrukturyzację ma na celu ułatwienie rozwoju takich działań lub regionów, państwo członkowskie przyznające taką pomoc musi wykazać, że pomoc ma zapobiec trudnościom społecznym lub zaradzić niedoskonałościom rynku (zob. sekcja 3.1.1 wytycznych R&R) poprzez przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa (zob. sekcja 3.1.2 wytycznych R&R). Komisja zauważa, że – jak stwierdzono w pkt 43 wytycznych R&R – w rzeczywistości opuszczenie rynku ma znaczenie dla szerszej pojmowanego wzrostu wydajności, a zatem samo zapobieżenie opuszczeniu rynku przez przedsiębiorstwo nie stanowi wystarczającego uzasadnienia pomocy państwa. Wręcz przeciwnie, pomoc na ratowanie i restrukturyzację należy do najbardziej zakłócających rodzajów pomocy państwa, ponieważ zakłóca proces opuszczania rynku.

⁽¹⁵⁸⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 13 maja 2015 r., Niki Luftfahrt/Komisja, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, pkt 159 oraz wyrok Sądu z dnia 18 maja 2022 r., Ryanair DAC/Komisja, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, pkt 46.

- (454) Jednak w pewnych sytuacjach restrukturyzacja przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji może przyczynić się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, w tym także poza samą działalnością prowadzoną przez beneficjenta. Dzieje się tak, gdy w przypadku braku takiej pomocy upadek beneficjenta prowadziłby do sytuacji obejmujących niedoskonałość rynku lub trudności społeczne, hamując rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, które zostałyby dotknięte takimi sytuacjami. Niewyczerpujący wykaz takich sytuacji przedstawiono w pkt 44 wytycznych R&R.
- (455) Komisja oceni najpierw, czy pomoc ma na celu zaradzenie sytuacji obejmującej niedoskonałość rynku lub trudności społeczne (sekcja 5.4.2.1) oraz czy pomocy na restrukturyzację towarzyszy plan restrukturyzacji służący przywróceniu beneficjentowi długoterminowej rentowności (sekcja 5.4.2.2).

5.4.2.1. Zapobieganie trudnościom społecznym lub zaradzenie niedoskonałości rynku przyczyniające się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych

- (456) Zgodnie z pkt 44 wytycznych R&R państwa członkowskie muszą wykazać, że upadek beneficjenta mógłby wiązać się z poważnymi trudnościami społecznymi lub znaczącymi niedoskonałościami rynku, w szczególności poprzez wykazanie występowania jednej z sytuacji wymienionych w pkt 44 wytycznych R&R. Zgodnie z pkt 44 wytycznych R&R zapobieganie trudnościom społecznym lub niedoskonałościom rynku można wykazać w szczególności poprzez wykazanie, że została spełniona jedna z okoliczności wymienionych w pkt 44 lit. a)–g). W tym względzie Komisja zauważa, że w szczególności okoliczności wymienione w pkt 44 lit. b) wytycznych R&R, a mianowicie sytuacje, w których pomoc ma na celu uniknięcie ryzyka zahamowania wzrostu gospodarczego w wyniku przerwania świadczenia ważnej usługi z powodu opuszczenia rynku przez beneficjenta, są istotne dla oceny środka pomocy.

5.4.2.2. Pomoc pozwala uniknąć przerwania świadczenia ważnej usługi

- (457) Działalnością gospodarczą wspieraną przez pomoc jest transport towarowy towarów, który odbywa się głównie i konsekwentnie transportem drogowym, odpowiadającym za ponad dwie trzecie całkowitej ilości towarów przewożonych w Niemczech (tabela 31).

Tabela 31

Udział w strukturze modalnej transportu towarowego w Niemczech

	(w %)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Transport drogowy	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Transport kolejowy	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Pozostałe rodzaje transportu	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Źródło: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe”, s. 12, rys. 3 ⁽¹⁵⁹⁾.

- (458) Niezależnie od dominującego udziału transportu drogowego Komisja zauważa, że kolejowy transport towarowy przynosi znaczne korzyści w porównaniu z transportem drogowym, przyczyniając się zarówno do zrównoważonego, jak i gospodarczego rozwoju sektora transportu towarowego. Transport kolejowy jest bowiem znacznie bardziej przyjazny dla środowiska niż transport drogowy, ponieważ pociągi generują do 80 % mniej emisji CO₂ na tonę ładunku w porównaniu z samochodami ciężarowymi. W komunikacie Komisji pt. „Europejski Zielony Ład” ⁽¹⁶⁰⁾ stwierdzono, że „aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r.” oraz że „w pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei

⁽¹⁵⁹⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

⁽¹⁶⁰⁾ COM(2019) 640 final z dnia 11 grudnia 2019 r. Dokument dostępny pod adresem: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy”. Podobnie w komunikacie pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” ⁽¹⁶¹⁾ („strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”) Komisja zwróciła uwagę, że trzeba podjąć potrzebę „zdecydowane działania służące większemu wykorzystaniu zrównoważonych rodzajów transportu (zwłaszcza [...] zwiększenie roli kolei, śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w transporcie towarów)”. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności uznano również, że „ponieważ przyszła mobilność [...] towarów będą kształtować innowacje, powinny istnieć odpowiednie ramy i czynniki ułatwiające taką transformację, która może sprawić, że system transportu będzie znacznie wydajniejszy i bardziej zrównoważony”.

- (459) Ponadto transport kolejowy zmniejsza zanieczyszczenie powietrza, hałas i zagęszczenie ruchu drogowego powodowane przez transport drogowy, czyniąc go kluczowym elementem przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Transport kolejowy jest również znacznie bardziej energooszczędny niż transport drogowy, ponieważ pociągi mogą przewozić duże ilości towarów na duże odległości przy użyciu mniejszej ilości paliwa, co zmniejsza ogólne zużycie energii z paliw kopalnych. Efektywność ta wzrasta, gdy sieci kolejowe są zasilane energią elektryczną ze źródeł odnawialnych, co sprawia, że transport towarów jest czystszy i bardziej zrównoważony.
- (460) Ponadto na długich dystansach kolejowe przewozy towarowe mogą oferować znaczne korzyści kosztowe, w szczególności w przypadku transportu towarów ciężkich lub masowych, ponieważ kolej może obsługiwać większe ilości ładunku w ramach jednego przejazdu, co prowadzi do niższych kosztów transportu w przeliczeniu na tonę w porównaniu z transportem drogowym. Mniejsze zużycie paliwa i zapotrzebowanie na mniejszą liczbę personelu dodatkowo zmniejszają koszty operacyjne, umożliwiając przedsiębiorstwom optymalizację ekonomiczną łańcuchów dostaw.
- (461) Transport kolejowy może przewozić duże ilości towarów z większą spójnością i mniejszymi opóźnieniami, ponieważ w mniejszym stopniu wpływają na niego zagęszczenie ruchu drogowego, warunki pogodowe i wypadki. Ta niezawodność ma zasadnicze znaczenie dla sektorów z rygorystycznymi harmonogramami dostaw, ponieważ zapewnia dostawy towarów na czas przy mniejszej liczbie zakłóceń. Koleje oferują również większą skalowalność, ponieważ mogą łatwiej obsługiwać duże przesyłki niż sieci drogowe, co sprawia, że są one idealne dla ładunków masowych i kontenerowych.
- (462) Dodatkowe korzyści płynące z kolejowego transportu towarowego polegają na zmniejszeniu obciążenia sieci drogowych dzięki przenoszeniu transportu towarowego na kolej. Prowadzi to do zmniejszenia zagęszczenia ruchu, zmniejszenia liczby wypadków drogowych i niższych kosztów utrzymania dróg. Mniejsze wykorzystanie transportu drogowego wpływa na wydłużenie żywotności infrastruktury publicznej i pomaga zmniejszyć ogólne obciążenie kosztami rządów i podatników. Ponadto kolejowy transport towarowy może być skutecznie zintegrowany z systemami transportu multimodalnego, łącząc kolej z transportem morskim, drogowym i lotniczym w celu stworzenia płynnych łańcuchów logistycznych. Te wzajemne powiązania usprawniają globalne szlaki handlowe, ułatwiają skuteczny przepływ towarów przez regiony i granice. Kolej jest szczególnie korzystna, jeżeli chodzi o łączenie głównych portów z miejscami docelowymi w głębi lądu, umożliwiając sprawny i wydajny przepływ towarów.
- (463) W związku z powyższym Komisja uważa, że kolejowe przewozy towarowe odgrywają kluczową rolę w odpowiedzialnym rozwoju transportu towarowego w ujęciu ogólnym, ponieważ zaspokajają pilną potrzebę zrównoważonych rozwiązań logistycznych. Ich mniejszy wpływ na środowisko, efektywność energetyczna i zdolność do przemieszczania dużych ilości towarów na duże odległości pomagają przedsiębiorstwom w osiągnięciu ich celów środowiskowych, społecznych i związanych z zarządzaniem, a jednocześnie zmniejszają koszty transportu.
- (464) Wspierając kolejowe przewozy towarowe, przedsiębiorstwa przyczyniają się do bardziej zrównoważonego globalnego łańcucha dostaw, przyczyniają się do ograniczenia emisji CO₂ i wspierają długoterminowy wzrost gospodarczy zgodny z celami środowiskowymi. Dzięki przesuwaniu transportu towarowego z drogowego na kolejowy przedsiębiorstwa i rządy mogą zatem odgrywać bezpośrednią rolę w osiąganiu celów klimatycznych i zmniejszaniu wpływu logistyki na środowisko.
- (465) W tym kontekście Komisja zauważa, że środki restrukturyzacyjne mają na celu zapobieżenie sytuacji, w której DB Cargo zniknie z rynku ze względu na trudności finansowe, z którymi się boryka.

⁽¹⁶¹⁾ Komunikat Komisji „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”, COM(2020) 789 final z dnia 9 grudnia 2020 r., dostępny pod adresem: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

- (466) Chociaż europejski sektor kolejowych przewozów towarowych, w szczególności segment transportu ładunków jednowagonowych, odgrywa kluczową rolę w sieci logistycznej, zwłaszcza w Niemczech, to jednak stoi w obliczu poważnych wyzwań strukturalnych i operacyjnych, jak wyjaśniono szczegółowo w motywach 60–68. Transport ładunków jednowagonowych, który polega na przewożeniu towarów w pojedynczych wagonach, a nie całych pociągach, oferuje elastyczność w przypadku mniejszych przewozów. Komisja zauważa jednak, że z trudem konkuruje on z drogowym transportem towarowym, który jest szybszy i łatwiejszy do dostosowania do różnych potrzeb logistycznych. Przetrwanie tego sektora ma kluczowe znaczenie nie tylko dla przemysłowych łańcuchów dostaw, ale również dla osiągnięcia europejskich celów w zakresie zrównoważonego rozwoju. Pomimo swojego znaczenia transport ładunków jednowagonowych jest podatny na zagrożenia segmentem branżowym ze względu na szereg wyzwań, w tym ograniczony zasięg sieci kolejowej, wysokie koszty i nieefektywności.
- (467) Komisja zauważa, że jedną z głównych przeszkód w przypadku transportu ładunków jednowagonowych jest ograniczona kapilarność sieci kolejowej w porównaniu z sieciami drogowymi. Chociaż kolej doskonale sprawdza się w transporcie dalekobieżnym, często brakuje jej lokalnej łączności potrzebnej do efektywnych dostaw punkt-punkt. W związku z tym na ostatnim odcinku często wymagany jest dodatkowy transport drogowy, co komplikuje łańcuch logistyczny i spowalnia dostawy. Problem ten potęgowany jest przez fakt, że średnia prędkość pociągów jednowagonowych jest szczególnie niska i waha się od 22 do 25 km/h, czyli jest znacznie niższa niż w transporcie drogowym. To powolne tempo, wraz z częstymi przeładunkami, osłabia zdolność transportu ładunków jednowagonowych do oferowania konkurencyjnych terminów dostaw na rynku, który wymaga coraz większej szybkości i elastyczności.
- (468) Kolejną palącą kwestią jest rentowność transportu jednowagonowego. Model ten jest obciążony wysokimi kosztami stałymi związanymi z infrastrukturą, taborem i eksploatacją. Rentowność jest możliwa tylko wtedy, gdy duże ilości są przewożone na duże odległości, ale transport ładunków jednowagonowych często obsługuje mniejsze przesyłki, co prowadzi do nieefektywności i wyższych kosztów. Kwestie interoperacyjności w europejskich sieciach kolejowych jeszcze bardziej komplikują funkcjonowanie. Chociaż inicjatywy takie jak europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) przyczyniły się do usuwania problemów związanych z interoperacyjnością, różnice w przepisach krajowych, różnice szerokości torów i niekompatybilne systemy sygnalizacji nadal prowadzą do opóźnień i wzrostu kosztów transgranicznej działalności jednowagonowej.
- (469) Operatorzy w segmencie transportu ładunków jednowagonowych stoją w obliczu silnej konkurencji, nie tylko ze strony drogowych przewozów towarowych, ale również ze strony nowych podmiotów wchodzących na rynek kolejowy, ponieważ tacy nowi operatorzy zazwyczaj koncentrują się wyłącznie na rentownych segmentach niszowych, takich jak pociągi odcinkowe bezpośrednie, które oferują usługi typu punkt-punkt bez przystanków pośrednich, a tym samym unikają złożoności operacyjnej i nieefektywności związanych z transportem jednowagonowym, w ramach których dotychczasowe systemy, starszy sprzęt i wysokie koszty stałe obciążają operatorów zasiedziały, takich jak DB Cargo.
- (470) Chociaż wyzwania są znaczne, ponownie kładzie się nacisk na strategiczną wartość transportu jednowagonowego w procesie przechodzenia Europy na zrównoważony transport towarowy. Kolejowe przewozy towarowe są podstawą unijnego Zielonego Ładu⁽¹⁶²⁾ i polityki „Gotowi na 55”⁽¹⁶³⁾, których celem jest ograniczenie emisji dwutlenku węgla o 55 % do 2030 r. Zachęcanie do przejścia z transportu drogowego na kolejowy, zwłaszcza w przypadku transportu jednowagonowego i intermodalnego, ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia tych celów środowiskowych. W tym kontekście postęp technologiczny daje pewną nadzieję na poprawę efektywności i konkurencyjności transportu ładunków jednowagonowych. Oczekuje się, że inwestycje w infrastrukturę cyfrową i modernizacja sieci przewozów ładunków jednowagonowych zwiększą niezawodność i szybkość usług, dzięki czemu transport ładunków jednowagonowych stanie się w przyszłości bardziej realną alternatywą dla transportu drogowego.

⁽¹⁶²⁾ Europejski Zielony Ład, zainicjowany przez Komisję Europejską w grudniu 2019 r., jest unijnym planem działania na rzecz zrównoważonej gospodarki neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla i ma na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 r. Jego główne cele obejmują ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 55 % do 2030 r., dekarbonizację energii, promowanie gospodarki o obiegu zamkniętym, przywrócenie różnorodności biologicznej oraz wspieranie rolnictwa zrównoważonego za pomocą strategii „Od pola do stołu”. Plan wspiera innowacje ekologiczne, transformację przemysłową i mechanizm sprawiedliwej transformacji, aby pomóc pracownikom w dotkniętych regionach. Harmonogram planu przedstawia się następująco: 2019 r.: uruchomienie Zielonego Ładu, lata 2020–2021: opracowanie konkretnych strategii (np. na rzecz różnorodności biologicznej i gospodarki o obiegu zamkniętym), 2021 r.: wprowadzenie pakietu „Gotowi na 55”, lata 2022–2030: wdrażanie polityki ukierunkowanej na redukcję emisji o 55 % do 2030 r., 2050 r.: osiągnięcie celu neutralności klimatycznej.

⁽¹⁶³⁾ Program „Gotowi na 55” to pakiet legislacyjny Unii uruchomiony w lipcu 2021 r. w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, którego celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. na drodze do neutralności klimatycznej do 2050 r. Do kluczowych środków należą: (i) reforma unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) oraz wprowadzenie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM), (ii) aktualizacje dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii (RED) ukierunkowane na osiągnięcie poziomu 40 % energii ze źródeł odnawialnych do 2030 r. oraz dyrektywa w sprawie efektywności energetycznej (EED) w celu lepszego wykorzystania energii, (iii) wzmocnienie pochłaniaczy dwutlenku węgla w ramach rozporządzenia w sprawie użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF), (iv) utworzenie Społecznego Funduszu Klimatycznego w celu wsparcia gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji. Harmonogram pakietu przedstawia się następująco: 2021 r.: uruchomienie i omówienie pakietu, 2022 r.: osiągnięcie porozumienia politycznego, lata 2023–2025: realizacja podstawowych polityk, 2030 r.: osiągnięcie celu redukcji emisji o 55 %, 2050 r.: osiągnięcie celu neutralności klimatycznej.

- (471) W tym kontekście Komisja uważa, że nie sposób przecenić strategicznego znaczenia transportu ładunków jedn wagonowych. W tym względzie Komisja zauważa, że ma on zasadnicze znaczenie dla wielu gałęzi przemysłu, w tym przemysłu chemicznego, motoryzacyjnego i wytwórczego, które są uzależnione od kolejowych przewozów towarowych w przypadku mniejszych, elastycznych przewozów, które nie mogą wypełnić całych pociągów. Upadłość spółki DB Cargo, a tym samym jej działalności w zakresie transportu ładunków jedn wagonowych, miałyby poważne konsekwencje dla tych sektorów, ponieważ alternatywne rozwiązania logistyczne, w szczególności drogowe przewozy towarowe, miałyby trudności z dorównaniem wydajności i korzyściom dla środowiska wynikającym z transportu kolejowego. Taka upadłość mogłaby prowadzić do wzrostu kosztów, zakłóceń w łańcuchu dostaw, a nawet utraty miejsc pracy w kluczowych sektorach, które są uzależnione od kolejowych przewozów towarowych półproduktów i surowców.
- (472) Ponadto Komisja uważa, że szersze skutki społeczne zakłóceń w usługach transportu ładunków jedn wagonowych byłyby znaczne. W istocie przekierowanie transportu towarowego na drogi pogłębiłoby wyzwania środowiskowe i infrastrukturalne, ponieważ transport drogowy generuje znacznie wyższe emisje i przyczynia się do zagęszczenia ruchu. W tym kontekście Komisja uważa, że zmiana ta podważyłaby zarówno krajowe, jak i unijne cele zrównoważonego rozwoju, takie jak inicjatywy Zielonego Ładu i „Gotowi na 55”, które kładą nacisk na ograniczenie emisji dwutlenku węgla poprzez przesunięcie przewozów towarowych z transportu drogowego na kolejowy. W związku z tym utrata usług transportu ładunków jedn wagonowych stanowiłaby zarówno niedoskonałość rynku, jak i spowolnienie szerzej zakrojonych wysiłków na rzecz ograniczenia szkód dla środowiska.
- (473) Komisja przyznaje, że złożoność działalności związanej z transportem ładunków jedn wagonowych utrudnia innym przewoźnikom kolejowym jej replikację lub ekspansję w tym segmencie. W przeciwieństwie do pociągów odcinkowych bezpośrednich, które kursują bezpośrednio między dwoma punktami, transport ładunków jedn wagonowych polega na łączeniu pojedynczych wagonów od różnych klientów w jeden pociąg na stacjach rozrządowych. Ten pracochłonny proces wymaga zaawansowanej logistyki, specjalistycznego sprzętu i rozbudowanej infrastruktury. Marże są niewielkie, a konkurencja ze strony drogowego transportu towarowego, który oferuje szybsze i bardziej elastyczne usługi, utrudnia innym przedsiębiorstwom inwestowanie w transport ładunków jedn wagonowych na dużą skalę, takie jak te oferowane przez DB Cargo.
- (474) Jako wiodący operator transportu ładunków jedn wagonowych w Danii (z udziałem wynoszącym [...] %) ⁽¹⁶⁴⁾, w Niemczech (z udziałem wynoszącym 90 %) ⁽¹⁶⁵⁾, w Niderlandach (z udziałem [...] %) ⁽¹⁶⁶⁾ i we Włoszech (z udziałem wynoszącym [...] %) ⁽¹⁶⁷⁾, DB Cargo posiada rozległą sieć stacji rozrządowych, lokomotyw i wyszkolony personel, co zapewnia korzyści skali, które trudno byłoby osiągnąć nowym podmiotom w tych państwach członkowskich. Ponadto pozycja spółki DB Cargo jako zasiedziałego operatora kolejowych przewozów towarowych w Niemczech umożliwia mu integrację usług transportu ładunków jedn wagonowych z szerszymi rozwiązaniami w zakresie łańcucha dostaw, co jest atutem, którego może brakować mniejszym lub nowszym operatorom. Komisja uważa, że wysokie koszty stałe w połączeniu z nieodłącznymi wyzwaniami operacyjnymi związanymi z transportem ładunków jedn wagonowych stwarzają znaczne bariery dla potencjalnych podmiotów wchodzących na rynek w segmencie SWL ⁽¹⁶⁸⁾, co sprawia, że jest mało prawdopodobne, aby inne podmioty mogły wypełnić lukę bez zakłóceń w przypadku upadłości spółki DB Cargo, a w szczególności jej segmentu transportu ładunków jedn wagonowych.
- (475) Komisja uważa, że pomoc na restrukturyzację wspierająca plan restrukturyzacji pozwala uniknąć opuszczenia rynku przez przedsiębiorstwo, które może zapobiec zakłóceniom w świadczeniu ważnej usługi przez DB Cargo, w szczególności w odniesieniu do transportu ładunków jedn wagonowych. Komisja stwierdza, że zapobiegając ryzyku zakłócenia usług świadczonych przez DB Cargo, pomoc na restrukturyzację wspierająca plan restrukturyzacji przyczynia się do osiągnięcia jasno określonego celu, jakim jest uniknięcie trudności społecznych lub niedoskonałości rynku, zgodnie z pkt 44 lit. b) wytycznych R&R, a tym samym do rozwoju działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług lądowego transportu towarowego na całym terytorium Niemiec i innych państw członkowskich, w których DB Cargo prowadzi działalność.

⁽¹⁶⁴⁾ Zob. sekcja 2.2, motywy 27 i 37.

⁽¹⁶⁵⁾ Zob. sekcja 2.2, motywy 27 i 37.

⁽¹⁶⁶⁾ Zob. sekcja 2.2, motywy 27 i 37.

⁽¹⁶⁷⁾ Zob. sekcja 2.2 powyżej, motywy 27 i 37.

⁽¹⁶⁸⁾ Zob. motywy 466–469.

5.4.2.3. Plan restrukturyzacji i przywrócenie długoterminowej rentowności

- (476) Zgodnie z pkt 46 wytycznych R&R w przypadku pomocy *ad hoc* przyznanie pomocy na restrukturyzację musi być uwarunkowane wdrożeniem planu restrukturyzacji, który przywróci rentowność beneficjenta. Usunięcie przyczyn, które doprowadziły do trudności beneficjenta, poprzez ułatwienie mu przywrócenia długoterminowej rentowności, jest warunkiem koniecznym, aby pomoc na restrukturyzację służyła rozwojowi działalności gospodarczej i obszarów, na których beneficjent prowadzi działalność.
- (477) Wynika z tego, że zgodność pomocy na restrukturyzację, która pokryła straty poniesione przez DB Cargo w 2022 r. i które zostałyby zaksięgowane do dnia 31 grudnia 2022 r. w przypadku braku PLTA, należy ocenić jako uzależnioną od wdrożenia planu restrukturyzacji, którego proces przygotowania i opracowania rozpoczął się w lipcu 2022 r., nawet jeżeli plan ten został formalnie przekazany Komisji już w trakcie jego realizacji (motywy 173 i 174). Wystąpienie strat objętych PLTA, które plan ma na celu ograniczyć, oraz chronologia przygotowania i realizacji planu w 2022 r. są w niniejszej sprawie zbliżone w czasie.
- (478) Należy zatem uznać, że zgodność pomocy na restrukturyzację planowanej do końca 2025 r. włącznie, początkowo jednak przyznanej niezgodnie z prawem, należy oceniać w kontekście planu restrukturyzacji i jego zgodności z wymogami wytycznych R&R.
- (479) Zgodnie z pkt 45–48 wytycznych R&R pomoc na restrukturyzację powinna być udzielana wyłącznie w celu wsparcia realistycznego, spójnego i dalekosiężnego planu restrukturyzacji, którego środki muszą mieć na celu przywrócenie długoterminowej rentowności, wykluczając wszelką dalszą pomoc poza tą, która służy wsparciu planu restrukturyzacji beneficjenta w rozsądnych ramach czasowych, w możliwie najkrótszym okresie. W planie restrukturyzacji należy podać przyczyny trudności beneficjenta i jego słabe punkty oraz wyjaśnić, jak proponowane środki restrukturyzacyjne pomogą rozwiązać zasadnicze problemy beneficjenta.
- (480) Zgodnie z pkt 49 wytycznych R&R w planie restrukturyzacji należy zawrzeć informacje dotyczące modelu działalności beneficjenta, wykazujące, w jaki sposób plan wspiera jego długoterminową rentowność. Powinny one obejmować w szczególności informacje dotyczące struktury organizacyjnej, finansowania i ładu korporacyjnego beneficjenta oraz wszelkich innych ważnych aspektów. W planie restrukturyzacji należy ocenić, czy trudności beneficjenta można było uniknąć poprzez przedsięwzięcie w odpowiednim terminie właściwych działań w zakresie zarządzania, oraz – w stosownych przypadkach – należy wykazać, że wprowadzono odpowiednie zmiany w systemie zarządzania. Jeżeli trudności beneficjenta są wynikiem uchybień istniejących w jego modelu biznesowym lub systemie ładu korporacyjnego, wymagane będzie wprowadzenie odpowiednich zmian.
- (481) Zgodnie z pkt 50–52 wytycznych R&R wyniki restrukturyzacji należy przedstawić w oparciu o różne scenariusze, w szczególności poprzez określenie parametrów wydajności i głównych przewidywalnych czynników ryzyka. Przywrócenie rentowności beneficjenta musi skutkować odpowiednim zwrotem z zainwestowanego kapitału po pokryciu kosztów, bez uzależnienia od optymistycznych założeń dotyczących takich czynników zewnętrznych jak zmiany cen lub popytu. Długoterminową rentowność osiąga się, gdy przedsiębiorstwo jest w stanie zapewnić odpowiedni przewidywany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów, w tym amortyzacji i kosztów finansowych, a tym samym jest w stanie samodzielnie konkurować na rynku.
- (482) Wymagania te omówiono w sekcjach 5.4.2.3.1–5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Ocena wiarygodności planu restrukturyzacji w celu wyeliminowania przyczyn trudności finansowych DB Cargo

- (483) Trudności finansowe DB Cargo wynikały przede wszystkim z segmentu SWL, który od 2013 r. był znaczącym źródłem strat (odpowiadał za 64 % strat przedsiębiorstwa w 2022 r. i 82 % w 2023 r.), podczas gdy segmenty transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego wykazywały zmienne, ale mniej negatywne wyniki. Oprócz strat w segmencie SWL wyzwania stojące przed DB Cargo pogłębiły się w latach 2019–2022 wskutek pandemii COVID-19, zakłóceń w globalnym łańcuchu dostaw oraz problemów związanych z lokalną infrastrukturą rynkową w Niemczech.

- (484) Te niekorzystne wyniki finansowe, które przełożyły się na powtarzające się poważne straty, uzasadniają potrzebę planu restrukturyzacji, który znacząco zmodyfikuje model i strategię operacyjną spółki DB Cargo w celu wzmocnienia jej podstaw finansowych i racjonalizacji kosztów prowadzenia działalności celem przywrócenia rentowności do końca okresu restrukturyzacji.
- (485) W tym względzie Komisja zauważa, że plan restrukturyzacji obejmuje zestaw poważnych, licznych, spójnych i wzajemnie wzmocniających się środków (sekcje 5.4.2.2.1–5.4.2.2.31), które dotyczą podstawowych przyczyn trudności operacyjnych i finansowych spółki DB Cargo, ponieważ przyczynią się one do poprawy efektywności produkcji usług i świadczenia usług przez DB Cargo na rzecz swoich klientów, a także do usprawnienia podstawy kosztowej tej spółki na wiele różnych sposobów. W szczególności oczekuje się, że przekształcenie wysoce złożonego systemu wspólnej produkcji umożliwi spółce DB Cargo bardziej elastyczne reagowanie na potrzeby klientów. Restrukturyzacja w kierunku mniejszych, bardziej ukierunkowanych obszarów działalności w oparciu o sektory działalności lub grupy klientów powinna znacznie zmniejszyć złożoność modelu produkcji, co z kolei powinno radykalnie zmniejszyć koszty i poprawić konkurencyjność DB Cargo.
- (486) Na przykład środek przewidziany w planie restrukturyzacji DB Cargo polegający na optymalizacji jego sieci transportu jednowagonowego poprzez przegląd jej konstrukcji ma radykalnie uprościć i zwiększyć solidność produkcji oraz standaryzację oferty handlowej DB Cargo w tym segmencie. W istocie zaangażowanie personelu i wyposażenia w segment przewozów jednowagonowych stanowi radykalną zmianę w porównaniu z obecną zintegrowaną produkcją w ramach transportu jednowagonowego, pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego. Te ulepszenia modelu produkcji powinny również prowadzić do poprawy jakości usług dla klientów, w związku z czym oczekuje się, że umożliwią pozytywne dostosowanie cen w celu lepszego odzwierciedlenia skłonności klientów do płacenia za usługi jednowagonowe. W związku z tym oczekuje się, że środki przewidziane w planie restrukturyzacji, które koncentrują się na segmencie przewozów jednowagonowych DB Cargo, w znacznym stopniu przyczynią się do poprawy sytuacji finansowej tej spółki, ponieważ oczekuje się, że wygenerują ponad 100 mln EUR dodatkowego zysku EBIT począwszy od 2025 r., jak pokazano w sekcji 4.1.5.2.
- (487) Podobnie oczekuje się, że środki przewidziane w planie restrukturyzacji mające na celu optymalizację portfela segmentu pociągów odcinkowych bezpośrednich spółki DB Cargo i opracowanie inteligentnych rozwiązań logistycznych dla jej klientów w znacznym stopniu przyczynią się do poprawy EBIT DB Cargo, ponieważ oczekuje się, że innowacyjne rozwiązania w zakresie transportu kolejowego pozwolą jej lepiej wykorzystać zróżnicowaną skłonność klientów do płacenia, a także zidentyfikować trasy, które należy zlikwidować w celu lepszej alokacji zasobów do działalności zapewniającej wyższą marżę. Ponadto, podobnie jak w przypadku segmentu przewozów jednowagonowych, plan restrukturyzacji DB Cargo obejmuje środek, który zapewni specjalną alokację zasobów na potrzeby eksploatacji pociągów odcinkowych bezpośrednich w celu poprawy jakości produkcji. Opisana powyżej poprawa jakości usług dla klientów powinna również uzasadniać dostosowanie cen za bardziej jakościowe usługi przewozów pociągami odcinkowymi bezpośrednimi, wykraczające poza rekompensaty kosztów czynników produkcji. W związku z tym oczekuje się, że środki przewidziane w planie restrukturyzacji, które koncentrują się na segmencie pociągów odcinkowych bezpośrednich DB Cargo, w znacznym stopniu przyczynią się do poprawy sytuacji finansowej tej spółki, ponieważ oczekuje się, że wygenerują znacznie ponad 200 mln EUR dodatkowego zysku EBIT począwszy od 2025 r., jak pokazano w sekcji 4.1.5.2.
- (488) Oczekuje się, że środki przewidziane w planie restrukturyzacji ukierunkowane na segment transportu kombinowanego, w tym m.in. (i) przeprojektowanie sieci morskiej, integracja terminali, optymalizacja portfela, (ii) przewymiarowanie kontynentalnego transportu kombinowanego, poprawa jakości systemu produkcji oraz (iii) optymalizacja portfela sprzedaży na rzecz przewoźników, mają również przyczynić się do poprawy sytuacji finansowej DB Cargo, ponieważ oczekuje się, że wygenerują ponad 50 mln EUR dodatkowego EBIT począwszy od 2025 r. (a następnie ponad 100 mln EUR rocznie), jak pokazano w sekcji 4.1.5.2.
- (489) Ponadto plan restrukturyzacji DB Cargo będzie miał na celu wyeliminowanie nieefektywności wynikających ze zbędnych procesów, nadwyżki mocy produkcyjnych i usług o ograniczonej wartości dodanej poprzez zmniejszenie złożoności różnych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa oraz modernizację systemów informatycznych DB Cargo. Podobnie oczekuje się, że zmniejszenie powierzchni biurowej i wydatków na marketing, a także dostosowanie wielkości struktury zarządzania administracyjnego DB Cargo przyczynią się do poprawy sytuacji finansowej tej spółki. Oczekuje się, że środki te wygenerują łącznie ponad 50 mln EUR dodatkowego EBIT począwszy od 2025 r. (a następnie ponad 100 mln EUR rocznie), jak pokazano w sekcji 4.1.5.2.

- (490) W ujęciu łącznym oczekuje się, że środki przewidziane w planie restrukturyzacji DB Cargo przyniosą od 2025 r. ponad 500 mln EUR dodatkowego zysku EBIT, a następnie znacznie powyżej tej kwoty. Oczekuje się zatem, że wdrożenie planu restrukturyzacji DB Cargo przekształci tę spółkę w mniej złożonego, bardziej wydajnego i ukierunkowanego na rozwiązania dla klientów dostawcę usług, tak aby przywrócenie rentowności tej spółki było możliwe od 2026 r., czyli ostatniego roku okresu restrukturyzacji, kiedy to oczekuje się, że wygeneruje ona swój pierwszy dodatni dochód netto (który następnie powinien dalej rosnąć).
- (491) W związku z powyższym Komisja uważa, że plan restrukturyzacji odpowiednio uwzględnia przyczyny trudności finansowych DB Cargo. Komisja uważa również, że czas trwania planu restrukturyzacji, tj. do końca 2026 r., nie jest nadmiernie długi, biorąc pod uwagę liczbę i zakres omówionych powyżej środków restrukturyzacyjnych, a także poważne straty, które stanowiły punkt wyjścia dla DB Cargo.
- (492) Następnie Komisja musi ocenić wiarygodność założeń leżących u podstaw planu restrukturyzacji beneficjenta, a później dowody na przywrócenie rentowności beneficjenta po zakończeniu realizacji planu restrukturyzacji.

5.4.2.3.2. Ocena wiarygodności założeń planu restrukturyzacji

- (493) W ramach oceny założeń planu restrukturyzacji DB Cargo Komisja dokonała przeglądu prognoz przychodów (zarówno cen, jak i wielkości) oraz kosztów przedstawionych przez Niemcy na okres restrukturyzacji.
- (494) Po pierwsze, w odniesieniu do prognoz dotyczących przychodów Komisja zauważa, że zgodnie z założeniem Niemiec dotyczącym zmian przychodów DB Cargo w okresie restrukturyzacji dochody DB Cargo pozostaną stosunkowo niskie (+4,9 % w okresie restrukturyzacji przy uwzględnieniu pozostałych dochodów z działalności operacyjnej) i w rzeczywistości ujemne (-2 %) w przypadku wyłączenia ⁽¹⁶⁹⁾ pozostałych przychodów operacyjnych i uwzględnienia jedynie oczekiwanego wzrostu przychodów DB Cargo pochodzących z głównej działalności w okresie restrukturyzacji (tabela 21). Komisja uważa te zmiany za racjonalne w zakresie, w jakim są one zgodne ze zmniejszeniem wolumenu oczekiwanym przez DB Cargo w ramach wdrażania środków przewidzianych w planie restrukturyzacji w tym zakresie.
- (495) Ponadto po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej analizy wolumenów i cen Komisja uważa, że – w odniesieniu do wolumenów – przewidziane przez Niemcy zmiany wolumenów DB Cargo w przeliczeniu na tonokilometry można uznać za rozsądne i realistyczne w kontekście obecnego rynku, ponieważ pozostają one ograniczone do wzrostu CAGR o [...] % w latach 2025–2029. Założenia dotyczące wzrostu wolumenu DB Cargo są rzeczywiście ostrożne, ponieważ Niemcy nie przewidują żadnych dodatkowych skutków wynikających z napędzanego przez rynek wzrostu w transporcie SWL oraz zakładają tempo wzrostu poniżej rynkowej stopy wzrostu w segmentach pociągów odcinkowych bezpośrednich i transportu kombinowanego.
- (496) Ponadto, chociaż Niemcy przewidują wzrost przychodów DB Cargo na tonokilometr przy CAGR wynoszącym [...] % w latach 2025–2029, Komisja uważa również takie założenia za rozsądne i realistyczne w zakresie, w jakim takie przeniesienie większości wzrostu kosztów opiera się na poprawie wydajności i jakości usług DB Cargo w wyniku wdrożenia poszczególnych środków przewidzianych w planie restrukturyzacji, których celem jest właśnie umożliwienie oferowania lepszych usług dla klientów w zamian za wyższe ceny.
- (497) Na tej podstawie Komisja uważa, że przedstawione przez Niemcy założenia dotyczące ogólnej ewolucji przychodów są rozsądne i wiarygodne.
- (498) Po drugie, w odniesieniu do prognoz dotyczących kosztów Komisja zauważa, że oczekuje się, iż trzy główne kategorie kosztów (materiały, personel i inne koszty operacyjne) prognozowane w okresie restrukturyzacji zmniejszą się o około 10 % (2026 r. w porównaniu z 2023 r.) w odniesieniu do kosztów materiałów i personelu, które łącznie stanowią znacznie ponad [...] % całkowitej podstawy kosztowej beneficjenta (przy czym oczekuje się, że inne koszty operacyjne DB Cargo zmniejszą się jeszcze bardziej). Te redukcje kosztów, które mogą wydawać się znaczące w ujęciu bezwzględnym, ale nie tak znaczące w ujęciu względnym, uznaje się za uzasadnione właśnie z tego ostatniego powodu oraz ze względu na fakt, że są one oparte na dobrze zdefiniowanych i uzgodnionych

⁽¹⁶⁹⁾ Pozostałe przychody operacyjne obejmują jednorazowy wpływ zysków z wartości bilansowej ze sprzedaży lokomotyw w 2026 r.

programach zmniejszenia kosztów i jako takie wspierają poprawę poziomu EBITDA DB Cargo i umożliwiają osiągnięcie przez DB Cargo dodatniego wyniku (107 mln EUR) już w 2025 r., tj. na rok przed zakończeniem okresu restrukturyzacji.

- (499) Zmniejszenie odpisów amortyzacyjnych wynikające ze zmniejszenia nakładów inwestycyjnych, które można zaobserwować w bilansie DB Cargo, dodatkowo przyczynia się do poprawy EBIT i marży operacyjnej DB Cargo, które na tej podstawie mają osiągnąć wartość dodatnią (odpowiednio [...] EUR i [...] %) do końca okresu restrukturyzacji w 2026 r.
- (500) Na podstawie poszczególnych środków restrukturyzacyjnych wprowadzonych przez DB Cargo w kontekście planu restrukturyzacji założenia przedstawione przez Niemcy w odniesieniu do zmian kosztów i stanowiące podstawę przywrócenia rentowności DB Cargo można uznać za rozsądne i wiarygodne.
- (501) Podsumowując, Komisja uważnie przeanalizowała główne założenia leżące u podstaw prognoz finansowych dotyczących planu restrukturyzacji DB Cargo przedłożonego przez Niemcy i stwierdza, że założenia leżące u podstaw prognoz finansowych są rozsądne i wiarygodne, a zatem prawdopodobne.

5.4.2.3.3. Ocena wiarygodności przywrócenia rentowności beneficjenta

- (502) Po ustaleniu wiarygodności założeń leżących u podstaw prognoz finansowych Komisja oceni teraz, czy na podstawie tych prognoz beneficjent jest w stanie powrócić do rentowności do zakończenia okresu restrukturyzacji. Dokładniej rzecz ujmując, Komisja sprawdzi, czy beneficjent spodziewa się uzyskać wystarczającą stopę zwrotu z działalności i czy będzie w stanie samodzielnie konkurować do końca roku budżetowego 2026 r.
- (503) Prognozuje się, że marża EBIT DB Cargo (w odniesieniu do przychodów z wyłączeniem pozostałych przychodów operacyjnych) będzie na koniec 2024 r. ujemna o [...] % i dodatnia o [...] % na koniec okresu restrukturyzacji w grudniu 2026 r. W związku z tym oczekuje się, że rentowność DB Cargo, mierzona jako marża EBIT, znacznie wzrośnie w okresie restrukturyzacji (a następnie ustabilizuje się) ⁽¹⁷⁰⁾. Te lepsze wyniki nie pozwalają na właściwe porównanie z wynikami osiągniętymi w przeszłości ze względu na to, że były one zasadniczo ujemne, a ta znacząca poprawa wynika z realizacji planu restrukturyzacji DB Cargo.
- (504) Ponadto oczekuje się, że DB Cargo wygeneruje dodatni dochód netto zarówno w przypadku scenariusza bazowego, jak i scenariusza pesymistycznego. Ponadto takie pozytywne zmiany będą miały pozytywny wpływ na pozycję kapitałową DB Cargo, ponieważ oczekuje się, że będą one kontynuowane po zakończeniu okresu restrukturyzacji.
- (505) Co więcej, z danych finansowych planu restrukturyzacji DB Cargo wynika, że wskaźniki zwrotu z inwestycji spółki będą się poprawiać przez cały okres restrukturyzacji i do końca 2026 r. osiągną ROCE na poziomie [...] %, a wskaźnik ten wzrośnie jeszcze bardziej po zakończeniu okresu restrukturyzacji, na przykład do [...] % w 2030 r. Zgodnie z obliczeniami Niemiec stopa zwrotu z kapitału DB Cargo, mierzona wskaźnikiem ROCE, byłaby zatem, począwszy od końca okresu restrukturyzacji w 2026 r., stale wyższa niż poziom [...] (przypis 112). Komisja uważa zatem, że poziom ROCE spółki DB Cargo jest wystarczająco wysoki, aby uznać go za odpowiednią prognozowaną stopę zwrotu z kapitału w zakresie, w jakim umożliwia ona spółce DB Cargo, po pokryciu wszystkich kosztów, w tym amortyzacji i opłat finansowych, samodzielne konkurowanie na rynku.

⁽¹⁷⁰⁾ Należy zauważyć, że taka marża EBIT może zostać osiągnięta tylko dzięki połączeniu ambitnych środków wewnętrznych przedsiębiorstwa i niemieckiej dotacji na transport SWL w wysokości około 300 mln EUR rocznie. Z wyłączeniem dotacji segment branżowy transportu jednowagonowego nie odzyskałby rentowności. Należy również zauważyć, że wniosek DB Cargo o dofinansowanie transportu jednowagonowego na 2024 r. nie został jeszcze zatwierdzony przez niemiecki Federalny Urząd Kolejowy. Nie jest zatem jeszcze jasne, w jakim stopniu finansowanie w wysokości 300 mln EUR rocznie dla sektora ostatecznie trafi do DB Cargo. W scenariuszu bazowym zakłada się, że [...] % tej kwoty ([...] EUR rocznie) zostanie przyznane DB Cargo.

- (506) Zdaniem Komisji jest to tym bardziej uzasadnione z uwagi na fakt, że prognoza Niemiec dotycząca ROCE DB Cargo obejmuje ograniczony wkład segmentu transportu SWL w ogólną rentowność DB Cargo, który – jak wyjaśniono w sekcji 5.4.2.1 – stoi w obliczu licznych wyzwań (wysokie koszty stałe, ograniczony zasięg sieci kolejowej oraz konkurencja ze strony szybszego i bardziej elastycznego transportu drogowego), ale odgrywa kluczową rolę w europejskiej sieci logistycznej (zwłaszcza w sektorach takich jak przemysł chemiczny, motoryzacyjny i wytwórczy, które zależą od elastycznych usług kolejowych przewozów towarowych) i ma zasadnicze znaczenie dla zmniejszenia emisji CO₂ i osiągnięcia celu klimatycznego UE jako bardziej zrównoważona i wydajna alternatywa dla transportu drogowego.
- (507) Komisja uważa ponadto, że oczekiwane wyniki DB Cargo mają być lepsze niż wyniki w grupie porównawczej. Rzeczywiście, porównując odpowiednio poziomy marży EBIT (EBIT jest ważnym składnikiem wskaźnika ROCE), Komisja zauważa, że marża EBIT DB Cargo ma osiągnąć [...] % do końca okresu restrukturyzacji w 2026 r., podczas gdy marża EBIT w przypadku porównywalnych rodzajów działalności w okresie 2021/2023 wynosiła średnio 2 % (i 5 %, biorąc pod uwagę tylko te przedsiębiorstwa, które nie prowadzą działalności w zakresie transportu SWL). Oczekuje się zatem, że spółka DB Cargo osiągnie wyniki porównywalne lub wyższe od swoich obecnych konkurentów.
- (508) Jeżeli chodzi o wskaźniki wypłacalności, oczekuje się, że spółka DB Cargo utrzyma dodatnią i rosnącą pozycję kapitałową przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji, a wskaźnik kapitału własnego (kapitał własny/aktywa ogółem) będzie stale wzrastał do końca okresu restrukturyzacji ([...] % w grudniu 2026 r.), a następnie (do [...]) % w grudniu 2030 r.). Podobnie oczekuje się, że wskaźnik pokrycia odsetek DB Cargo (EBIT/koszty odsetkowe) będzie zmieniał się pozytywnie w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji i osiągnie poziom znacznie powyżej 1x do końca 2026 r. (i ponad 1,5x do grudnia 2030 r.).
- (509) Komisja uważa, że scenariusz pesymistyczny, jako alternatywa dla scenariusza bazowego prognoz finansowych, zdefiniowany w planie restrukturyzacji, jest również odpowiedni i wiarygodny w zakresie, w jakim zakłada szereg możliwych niekorzystnych zmian mających wpływ na parametry wpływające na wyniki działalności beneficjenta, takich jak ewentualne opóźnienia w realizacji środków przewidzianych w planie restrukturyzacji DB Cargo, znaczne spadki wolumenu lub intensywna konkurencja cenowa. Komisja zauważa zatem, że scenariusz pesymistyczny skutecznie uwzględnia prawdopodobne wahania czynników wpływających na przychody i koszty, które mogą, indywidualnie lub zbiorowo, mieć wpływ na rentowność DB Cargo. Komisja zauważa ponadto, że zakłada się, że czynniki negatywnie wpływające na przychody i koszty w scenariuszu pesymistycznym będą występować jednocześnie.
- (510) W takim scenariuszu pesymistycznym ma to wpływ na wyniki DB Cargo, ale pozostają one dodatnie i trwałe, a tym samym nie zagraża to przywróceniu rentowności beneficjenta. Faktycznie, oczekiwany w scenariuszu pesymistycznym dochód netto po pokryciu wszystkich kosztów operacyjnych, w tym odsetek i kosztów amortyzacji, jest nadal dodatni do końca okresu restrukturyzacji w 2026 r. i później, podobnie jak w scenariuszu bazowym. Ponadto, chociaż zgodnie ze scenariuszem pesymistycznym marża EBIT DB Cargo wyniosłaby w 2026 r. [...] EUR (tj. [...] % marży od przychodów), w kolejnych latach wzrosłaby do blisko [...] EUR (tj. około [...] % marży od przychodów).
- (511) Podobnie oczekuje się, że w scenariuszu pesymistycznym wskaźnik ROCE DB Cargo spadnie do [...] % w porównaniu do [...] % w scenariuszu bazowym, ale oczekuje się, że wzrośnie do [...] % do 2030 r. (w porównaniu do poziomu [...] % w scenariuszu bazowym). Potwierdza to, że w scenariuszu pesymistycznym powrót DB Cargo do długoterminowej rentowności pozostaje stabilny pomimo wszystkich niekorzystnych założeń zawartych w tym scenariuszu.
- (512) Potwierdza to również spodziewana ewolucja stopy zwrotu z aktywów DB Cargo, która zgodnie ze scenariuszem pesymistycznym na koniec okresu restrukturyzacji wyniesie blisko [...] % (w porównaniu z [...] % w scenariuszu bazowym) i wzrośnie do 2,5 % do 2030 r. (w porównaniu z [...] % w scenariuszu bazowym).
- (513) Jeżeli chodzi o wskaźniki wypłacalności, w scenariuszu pesymistycznym również oczekuje się, że spółka DB Cargo utrzyma dodatnią i rosnącą pozycję kapitałową przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji. Wskaźnik kapitału własnego DB Cargo (kapitał własny/aktywa ogółem) będzie stale wzrastał, podobnie jak w scenariuszu bazowym, do końca okresu restrukturyzacji i w kolejnych latach (do [...]) %. Podobnie oczekuje się, że w scenariuszu pesymistycznym wskaźnik pokrycia odsetek DB Cargo (EBIT/koszty odsetkowe) będzie zmieniał się pozytywnie w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji i osiągnie poziom bliski 1x do końca 2026 r. (i ponad 1x do grudnia 2030 r.).

- (514) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że proponowany plan restrukturyzacji, zarówno w scenariuszu bazowym, jak i w scenariuszu pesymistycznym, jest wykonalny, spójny i dalekosiężny oraz że jest w stanie przywrócić długoterminową rentowność spółki DB Cargo w rozsądnych ramach czasowych.

5.4.3. *Pozytywne skutki pomocy dla rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych przeważają nad negatywnymi skutkami w postaci zakłócenia konkurencji i niekorzystnego wpływu na wymianę handlową*

- (515) Aby ocenić, czy pomoc nie wywiera nadmiernego wpływu na konkurencję i warunki wymiany handlowej, należy zbadać konieczność, adekwatność i proporcjonalność pomocy oraz zapewnić przejrzystość. Należy także zbadać skutki pomocy dotyczące konkurencji i wymiany handlowej oraz porównać pozytywne skutki pomocy pod względem rozwoju działań gospodarczych i regionów gospodarczych, których wsparcie jest celem pomocy, a także inne pozytywne skutki pomocy z jej negatywnymi skutkami na rynku wewnętrznym.

5.4.3.1. Konieczność pomocy i efekt zachęty

- (516) Zgodnie z pkt 53 wytycznych R&R państwa członkowskie, które zamierzają przyznać pomoc na restrukturyzację, muszą przedstawić porównanie z wiarygodnym scenariuszem alternatywnym nieobejmującym pomocy państwa, wykazując, że rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych objętych pomocą, o którym mowa w sekcji 3.1.1 wytycznych R&R, nie zostanie osiągnięty lub zostanie osiągnięty w mniejszym stopniu bez pomocy. Ponadto, aby wykazać, że pomoc na restrukturyzację ma efekt zachęty, państwa członkowskie muszą wykazać, że bez udziału pomocy beneficjent zostałby zrestrukturyzowany, sprzedany lub zlikwidowany w sposób uniemożliwiający osiągnięcie celu, jakim jest uniknięcie niedoskonałości rynku lub trudności społecznych (pkt 59 wytycznych R&R).
- (517) W scenariuszu alternatywnym, w którym spółka DB AG nie wypowiedziałaby PLTA, a następnie i tak przyznałaby pomoc na restrukturyzację w celu zaradzenia sytuacji w zakresie ujemnego kapitału własnego, spółka DB Cargo naraziłaby się na ewentualny brak zaufania ze strony klientów lub dostawców, co w pierwszej kolejności zmusiłoby ją do nagłego zmniejszenia strat z działalności operacyjnej w tych segmentach działalności, w których są one największe, w szczególności w zakresie SWL. Spółka DB Cargo wkrótce odnotowałaby duże straty, co *de facto* doprowadziłoby do jej niewypłacalności.
- (518) Ponadto, ponieważ jedynym akcjonariuszem DB Cargo jest historycznie DB AG (zob. motyw 13), byłoby nierealistyczne, że alternatywny akcjonariusz posiadający pakiet kontrolny mógł być lub nadal był zainteresowany w perspektywie krótkoterminowej zapewnieniem kapitału na pokrycie strat DB Cargo. W związku z tym to w interesie DB AG leżało uniknięcie sytuacji, w której beneficjent zaprzestaje lub znacznie ograniczy działalność. W scenariuszu alternatywnym niezakładającym pomocy spółka DB Cargo byłaby narażona i nadal jest narażona na ryzyko zaprzestania świadczenia ważnych usług transportu lądowego w segmencie SWL w Niemczech, których ze względu na wielkość i charakter konkurencji nie mogliby i nie mogą łatwo i w odpowiednim czasie zreplikować.
- (519) Wykazano zatem, że pomoc na restrukturyzację wywierała i nadal wywiera decydujący wpływ, zachęcając do wdrożenia wszystkich planowanych środków restrukturyzacyjnych w celu przywrócenia długoterminowej rentowności, zapobiegając jednocześnie ryzyku zaprzestania lub znacznego ograniczenia przez beneficjenta działalności w zakresie transportu lądowego w ramach działalności SWL lub innych segmentów kolejowych przewozów towarowych, które wnoszą istotny wkład w zrównoważony rozwój gospodarczy transportu towarów na rynku wewnętrznym.

5.4.3.2. Adekwatność

- (520) Pomoc na restrukturyzację nie zostanie uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli osiągnięcie tego samego celu jest możliwe przy zastosowaniu środków stwarzających mniej zakłóceń; pomoc musi przynieść odpowiednie wynagrodzenie, a wybrane instrumenty muszą być odpowiednie do problemów w zakresie wypłacalności lub płynności, które mają być rozwiązane ⁽¹⁷¹⁾.
- (521) Pomoc na restrukturyzację przybiera formę przenoszenia strat z DB Cargo do DB AG. To przenoszenie strat ma pozytywny wpływ na wypłacalność DB Cargo, ponieważ chroni pozycję kapitałową spółki DB Cargo przed negatywnym wpływem generowanych strat. Komisja zauważa, że przeniesienie strat nie zapewnia spółce DB Cargo bezpośrednio żadnej płynności zgodnie z faktem, że spółka DB Cargo nie miała żadnych problemów z płynnością, gdy stała się przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji.

⁽¹⁷¹⁾ Pkt 38 lit. c) oraz pkt 54 i 58 wytycznych R&R.

- (522) W odniesieniu do aspektu zwiększenia wypłacalności wynikającego z pomocy, jak wyjaśniono w motywie 442, w przypadku braku pomocy kapitał własny DB Cargo musiałby pokryć straty, a zatem w 2022 r. osiągnąłby wartość ujemną. Ujemna pozycja kapitałowa, oznaczająca, że zobowiązania przedsiębiorstwa przewyższają jego aktywa, stanowiłaby poważny problem z wypłacalnością, którego udało się uniknąć w latach 2022–2024 dzięki przyznaniu pomocy.
- (523) Jeżeli chodzi o kwestię odpowiedniego wynagrodzenia za instrumenty, Komisja zauważa, że straty są automatycznie obciążane na podstawie PLTA spółce dominującej DB Cargo, DB AG. DB AG nie otrzymuje żadnego bezpośredniego dodatniego wynagrodzenia netto z tytułu przeniesienia strat. Spółka DB Cargo jest jednak w całości własnością DB AG, w związku z czym DB AG, jako jedyny akcjonariusz DB Cargo, będzie w pełni czerpać wszelkie korzyści wynikające z przywrócenia przez DB Cargo długoterminowej rentowności.
- (524) W tym kontekście ocena przewiduje rozsądne przyszłe zyski finansowe DB Cargo, które mają chronić szersze interesy strategiczne DB AG, takie jak utrzymanie kluczowej jednostki zależnej takiej jak DB Cargo, w szczególności poprzez obsługę sektorów takich jak przemysł stalowy, motoryzacyjny i chemiczny, które generują znaczną część przychodów DB Cargo w wysokości 4,5 mld EUR rocznie. W związku z tym, zapewniając ciągłość działania w ramach pomocy, Niemcy zabezpieczają długoterminową pozycję strategiczną DB Cargo. Ocena prognoz w scenariuszu bazowym racjonalnie przewiduje skumulowane zwroty finansowe z DB Cargo w ciągu najbliższych pięciu do dziesięciu lat, odpowiadające oczekiwanemu wynagrodzeniu w całym okresie restrukturyzacji i później. Jednak poniżej poziomu, jaki mógłby utrzymać inwestor rynkowy w podobnej sytuacji i po poniesieniu niedawnych strat odnotowanych od 2022 r., zwroty pozostają rozsądne i adekwatne, zwłaszcza od ostatniego roku okresu restrukturyzacji i później. W tym względzie Komisja obliczyła wewnętrzną stopę zwrotu (IRR), jakiej DB AG może oczekiwać w związku z udanym planem restrukturyzacji. Komisja stosuje podejście opisane w motywach 378 i 379. Jako podstawę Komisja wykorzystuje jednak nie plany średnioterminowe, lecz prognozy scenariusza bazowego planu restrukturyzacji. Na podstawie tych obliczeń spółka DB AG mogła oczekiwać wewnętrznej stopy zwrotu w wysokości około [...] %. Ta wewnętrzna stopa zwrotu mieściłaby się w zakresie rentowności ostatnich obligacji wyemitowanych przez Deutsche Bahn Finance GmbH ⁽¹⁷³⁾, które obecnie zapewniają rentowność między [...] % a [...] % ⁽¹⁷³⁾. W związku z tym wynagrodzenie jest w dużej mierze zgodne z kosztami finansowania DB AG.
- (525) W tym momencie oczekiwany instrument pomocy będzie służył zaradzeniu i naprawieniu trudnej sytuacji w zakresie wypłacalności, a jednocześnie zapewni wystarczające wynagrodzenie DB AG, a tym samym państwu niemieckiemu, którego udział w beneficjencie wzrósł pod względem wartości.
- (526) Wynika z tego, że instrument pomocy na restrukturyzację jest odpowiedni.

5.4.3.3. Proporcjonalność pomocy i podział obciążenia

- (527) Zgodnie z pkt 38 lit. e) wytycznych R&R pomoc na restrukturyzację nie może przekraczać minimalnej kwoty niezbędnej do osiągnięcia celu pomocy na restrukturyzację. Kwota i intensywność pomocy na restrukturyzację muszą być ograniczone do ścisłego minimum niezbędnego, by umożliwić podjęcie restrukturyzacji w świetle istniejących zasobów finansowych beneficjenta, jego udziałowców lub grupy kapitałowej, do której on należy (pkt 61 wytycznych R&R). W szczególności należy zapewnić dostateczny poziom wkładu własnego w koszty restrukturyzacji, a w przypadku gdy wsparcie państwa udzielane jest w formie wzmacniającej pozycję kapitałową beneficjenta – w koszty podziału obciążenia. W ocenie tych wymogów zostanie uwzględniona wszelka udzielona wcześniej pomoc na ratowanie.

⁽¹⁷³⁾ Obligacje o międzynarodowym numerze identyfikującym papiery wartościowe (ISIN):

- XS2624017070;
- XS2689049059;
- XS2755487076;
- XS2808189760.

⁽¹⁷³⁾ Według danych z <https://www.boerse-frankfurt.de/en>, ostatni dostęp w dniu 27 listopada 2024 r.

5.4.3.3.1. Wkład własny

- (528) Wkład własny beneficjenta w koszty restrukturyzacji z zasobów własnych DB Cargo, jego akcjonariusza lub wierzycieli – lub nowych inwestorów – musi być rzeczywisty i faktyczny oraz powinien być porównywalny z przyznaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub poziom płynności beneficjenta. Zgodnie z pkt 63 wytycznych R&R Komisja musi ocenić, czy poszczególne źródła wkładu własnego są faktyczne i wolne od pomocy. Zgodnie z pkt 64 wytycznych R&R Komisja zazwyczaj uznaje wkład własny za odpowiedni, jeżeli jego kwota wynosi co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji.
- (529) Po pierwsze, na wstępie na potrzeby oceny proporcjonalności należy zauważyć, że kwota pomocy na restrukturyzację wspierającą koszty planu restrukturyzacji jest *de facto* ograniczona z założenia do kwoty strat netto poniesionych w okresie restrukturyzacji do dnia 31 grudnia 2024 r. Od tego momentu wszelkie straty netto poniesione przez spółkę DB Cargo – zgodnie z oczekiwaniami na rok 2025 – będą, wobec braku rozwiązanej PLTA z DB AG, musiały zostać zaksięgowane i poniesione zgodnie z wynikiem w rachunku zysków i strat i bilansie DB Cargo. Ponadto wkład własny akcjonariusza spółki DB Cargo obejmuje kapitał typu mezzanine (842 mln EUR podporządkowanych pożyczek zamiennych), który może zostać przekształcony i w razie potrzeby wesprzeć kapitał własny i wypłacalność spółki DB Cargo w podobny sposób jak pomoc na restrukturyzację do 2024 r. włącznie.
- (530) W istocie wszelkie problemy związane z wypłacalnością po rozwiązaniu PLTA lub jej opóźnione skutki do czasu spodziewanych zysków są rozwiązywane poprzez dostępność linii finansowania wnoszonych przez DB AG, a w szczególności kapitału typu mezzanine (842 mln EUR pożyczek podporządkowanych), który stanowi największą pojedynczą kwotę wkładu własnego. Jeśli chodzi o wypłacalność DB Cargo, kapitał typu mezzanine odgrywałby podobną rolę jak PLTA, wzmacniając pozycję kapitałową DB Cargo, ze względu na jego podporządkowanie, a tym samym klasyfikację zabezpieczenia zbliżoną do kapitału własnego.
- (531) W odniesieniu do pkt 63 wytycznych R&R Komisja musi zweryfikować, czy poszczególne źródła finansowania wkładu własnego w koszty planu restrukturyzacji opisane w sekcji 4.1.5.3.2.2 są wolne od pomocy i rzeczywiste, tj. czy istnieje wystarczające prawdopodobieństwo ich urzeczywistnienia się w trakcie jego realizacji, z wyłączeniem zysków. Jeżeli chodzi o wolny od pomocy charakter wkładu własnego beneficjenta, z wyjątkiem zbycia aktywów i faktoringu, większość z tego wkładu składa się z instrumentów finansowych lub wsparcia udostępnionego przez DB AG na rzecz DB Cargo przy użyciu zasobów państwowych, wymaga się, aby był on ściśle ustrukturyzowany i udzielany na warunkach rynkowych.

5.4.3.3.1.1. Kapitał typu mezzanine (podporządkowane pożyczki zamienne w wysokości 842 mln EUR) i linie kredytowe (325 mln EUR i 434 mln EUR)

- (532) Komisja uważa, że DB AG przestrzegała tej zasady warunków rynkowych, po pierwsze przypisując, na podstawie swoistych cech finansowych DB Cargo, mierzalny, weryfikowalny i oparty na zasadach rynkowych rating wewnętrzny, a po drugie, porównując instrumenty finansowe dostarczane DB Cargo z danymi pochodzącymi z renomowanych narzędzi wyceny rynkowej, takich jak LSEG Data & Analytics⁽¹⁷⁴⁾, zapewniając tym samym, aby stopy procentowe stosowane do poszczególnych instrumentów odzwierciedlały ryzyko związane z ratingiem DB Cargo.

⁽¹⁷⁴⁾ LSEG Data & Analytics, dawniej Refinitiv, jest amerykańsko-brytyjskim globalnym dostawcą danych i infrastruktury na rynkach finansowych. Przedsiębiorstwo to założono w 2018 r. jako jednostkę zależną przedsiębiorstwa Thomson Reuters, które w sierpniu 2018 r. sprzedało 55 % udziałów przedsiębiorstwu Blackstone Group LP. W październiku 2019 r. Blackstone i Thomson Reuters ogłosiły sprzedaż tej spółki London Stock Exchange Group (LSEG). Spółka LSEG Data & Analytics jest uważana za wysoce wiarygodną jeśli chodzi o dane dotyczące rynków finansowych ze względu na swoją wieloletnią reputację, kompleksowy globalny zasięg i dokładność. Dostarcza ona dokładnych danych w czasie rzeczywistym dotyczących różnych klas aktywów i jest zintegrowana z głównymi systemami finansowymi. LSEG Data & Analytics zaznacza, że przestrzega ścisłych standardów regulacyjnych, zapewniając przejrzystość i zgodność. Jej powiązanie z LSEG dodatkowo wzmocniło jej wiarygodność. Instytucje finansowe, analitycy i organy regulacyjne polegają na LSEG Data & Analytics ze względu na solidne dane i narzędzia analityczne, co sprawia, że jest ona fundamentem sektora finansowego.

- (533) W obszarze finansów przedsiębiorstw ratingi kredytowe służą jako kluczowe narzędzie do oceny ryzyka kredytowego przedsiębiorstwa, a w konsekwencji jego kosztu zadłużenia. Zgodnie z teorią kompromisu struktury kapitału przedsiębiorstwa równowagę korzyści płynące z zadłużenia (tarcze podatkowe) z kosztami (ryzyko upadłości i koszty odsetek). Ponieważ firmy takie jak DB Cargo borykają się z trudnościami finansowymi, co znajduje odzwierciedlenie w niższych ratingach kredytowych, ich koszty pożyczek rosną ze względu na większe ryzyko niewykonania zobowiązania.
- (534) W tym względzie Komisja uważa, że fakt, iż DB AG wewnętrznie ocenia zdolność kredytową DB Cargo, stosując ustalone zasady finansów przedsiębiorstwa dostosowane do zasad stosowanych przez agencje ratingowe, takie jak S&P⁽¹⁷⁵⁾, stanowi solidną podstawę do określenia wewnętrznego ratingu kredytowego DB Cargo, ponieważ w dużych przedsiębiorstwach proces wewnętrznego ratingu kredytowego zazwyczaj odzwierciedla metody agencji zewnętrznych, ale jest dostosowany tak, aby lepiej odzwierciedlał strategiczne i operacyjne spostrzeżenia przedsiębiorstwa. W związku z tym Komisja uważa, że proces ratingu wewnętrznego DB AG gwarantuje, że wkład DB AG jest skonstruowany zgodnie z obowiązującymi standardami regulacyjnymi i zasadami rynkowymi, które stanowią podstawę do określenia odpowiednich premii z tytułu ryzyka i stóp procentowych w odniesieniu do instrumentów finansowych, takich jak pożyczki podporządkowane, finansowanie typu mezzanine oraz linie kredytowe zapewniane przez DB AG na rzecz DB Cargo jako wkład własny beneficjenta w koszty finansowania planu restrukturyzacji DB Cargo.
- (535) Ponadto Komisja przyznaje, że wskaźniki finansowe, takie jak „zabezpieczenie windykacyjne” (tj. operacyjne przepływy pieniężne po opodatkowaniu podzielone przez zadłużenie netto), „ND/EBITDA”⁽¹⁷⁶⁾ i „EBITDA/wskaźnik pokrycia odsetek”⁽¹⁷⁷⁾, które DB AG stosują jako odniesienia do klasyfikowania swoich jednostek zależnych, w tym DB Cargo, do różnych klas kredytowych i ratingowych z wykorzystaniem wskaźników finansowych, mają zasadnicze znaczenie dla oceny ryzyka kredytowego i są powszechnie uznawane w teorii finansów przedsiębiorstw⁽¹⁷⁸⁾ do celów oceny stabilności długu, płynności i wyników operacyjnych i jako takie są regularnie wykorzystywane przez analityków rynków finansowych oceniających zdolność kredytową przedsiębiorstw.
- (536) W odniesieniu do DB Cargo Komisja uważa, że decyzja DB AG – po dokonaniu przeglądu wyników finansowych i prognoz DB Cargo (np. prognozowanego EBITDA za 2024 r.) – o obniżeniu ratingu wewnętrznego DB Cargo z „[...]” „[...]”, podjęta w szczególności w oparciu o pogorszenie się kondycji finansowej DB Cargo w latach 2021–2023, stanowi ostrożne podejście, które przyczynia się do określenia bardziej realistycznych i odpowiednich stóp procentowych mających zastosowanie do odpowiednich instrumentów finansowych dostarczanych DB Cargo przez DB AG.
- (537) Obniżenie ratingu do „[...]” wskazuje, że spółka DB Cargo zalicza się do kategorii obligacji o wysokiej rentowności (śmięciowych), która często kojarzona jest z przedsiębiorstwami znajdującymi się w trudnej sytuacji, w przypadku których prawdopodobieństwo niewykonania zobowiązania jest określane ilościowo za pomocą modeli ryzyka kredytowego, takich jak Altman Z-Score i model Mertona⁽¹⁷⁹⁾, które odzwierciedlają wykorzystanie przez DB AG wskaźników finansowych i warunków rynkowych w procesie wewnętrznego ratingu kredytowego.
- (538) Komisja uważa zatem, że wewnętrzny rating kredytowy DB Cargo na poziomie „[...]” odpowiednio odzwierciedla pogorszenie zdolności kredytowej tej spółki na następstwie oczekiwanego pogorszenia EBITDA w 2024 r., spowodowane wyzwaniami branżowymi i trudnościami operacyjnymi, co osłabia jej zdolność do generowania dochodów z działalności operacyjnej wystarczających do wywiązania się ze zobowiązań dłużnych, w szczególności w świetle jego kapitałochłonnego charakteru jako przedsiębiorstwa logistycznego.

⁽¹⁷⁵⁾ Takie jak publikowane przez S&P historyczne prawdopodobieństwo niewykonania zobowiązania.

⁽¹⁷⁶⁾ Wskaźnik ND/EBITDA mierzy dźwignię finansową firmy, wskazując, ile lat zajęłoby firmie spłacenie zadłużenia, gdyby zarówno zadłużenie, jak i EBITDA pozostały na stałym poziomie. Zgodnie z najlepszą praktyką wartość wskaźnika powyżej 3 często postrzegana jest jako oznakę podwyższonego ryzyka kredytowego, a w przypadku DB Cargo wysoki wskaźnik ND/EBITDA prawdopodobnie przyczynił się do obniżenia ratingu.

⁽¹⁷⁷⁾ Wskaźnik EBITDA/wskaźnik pokrycia odsetek mierzy zdolność przedsiębiorstwa do obsługi swoich zobowiązań dłużnych, przy czym wyższe wartości odzwierciedlają większą stabilność finansową.

⁽¹⁷⁸⁾ Zgodnie z nowoczesnymi praktykami w zakresie finansów przedsiębiorstw kompleksowy wewnętrzny model ratingu kredytowego ocenia zarówno czynniki ilościowe (wskaźniki finansowe), jak i jakościowe (warunki ekonomiczne, jakość zarządzania, ryzyko branżowe).

⁽¹⁷⁹⁾ Altman Z-Score jest modelem finansowym wykorzystywanym do przewidywania prawdopodobieństwa upadłości przedsiębiorstwa. Łączy on kilka wskaźników finansowych w jeden wskaźnik, przy czym wyższa wartość wskazuje na niższe ryzyko niewypłacalności. Model Mertona szacuje ryzyko kredytowe przedsiębiorstwa poprzez obliczenie prawdopodobieństwa niewykonania zobowiązania w oparciu o wartość aktywów przedsiębiorstwa w stosunku do jego zobowiązań, przy wykorzystaniu teorii wyceny opcji.

- (539) Rating ten, który obejmuje wyższe ryzyko kredytowe w porównaniu z jednostkami zależnymi o wyższym ratingu, ma bezpośredni wpływ na stopy procentowe naliczane od finansowania dłużnego, ponieważ zgodnie z twierdzeniem Modiglianiego-Millera⁽¹⁸⁰⁾ w obliczu trudnej sytuacji finansowej zadłużenie staje się coraz droższe, co odzwierciedla podwyższoną premię z tytułu ryzyka niewykonania zobowiązania. Komisja uważa zatem, że stopy procentowe zastosowane przez DB AG w odniesieniu do kapitału typu mezzanine DB Cargo (zwanego również podporządkowanymi pożyczkami zamiennymi) w wysokości 842 mln EUR oraz dwóch linii kredytowych w wysokości 325 mln EUR i 434 mln EUR odzwierciedlają tę premię z tytułu ryzyka, zgodnie z powszechnie przyjętymi zasadami finansów przedsiębiorstw dotyczącymi zwrotu skorygowanego o ryzyko i odpowiednio uwzględniają rating DB Cargo na poziomie „[...]”, a tym samym zapewniają, aby warunki pożyczki były konkurencyjne w stosunku do podobnych obligacji o wysokiej rentowności na rynku.
- (540) Po dokonaniu oceny elementów składowych i marż zysku stóp procentowych oraz ich uzasadnienia finansowego w praktyce należy również ocenić poziom stóp wynikający z zastosowania postanowień odpowiednich umów finansowania dotyczących kapitału typu mezzanine (lub pożyczek podporządkowanych) oraz dwóch linii kredytowych udostępnionych DB Cargo.
- (541) W tym względzie, ponieważ spółka DB Cargo nie zaciąga pożyczek od zewnętrznych instytucji finansowych ani banków, nie istnieją żadne obserwowalne odsetki rynkowe naliczane od udzielonych pożyczek, które byłyby dostępne jako punkt odniesienia do celów porównawczych. Nie jest również możliwe wskazanie przewoźnika kolejowych przewozów towarowych – ani innego podmiotu – zaciągającego pożyczki na warunkach rynkowych, który byłby wystarczająco podobny pod względem profilu operacyjnego i finansowego i który posłużyłby do wyciągnięcia jakichkolwiek uzasadnionych wniosków na temat kosztów finansowania zewnętrznego spółki DB Cargo, gdyby pozyskała ona finansowanie z rynków lub instytucji finansowych. W takiej sytuacji w komunikacie Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych określono kryteria ustalania wskaźnika zastępczego dla stopy rynkowej⁽¹⁸¹⁾.
- (542) Odpowiednim wskaźnikiem zastępczym wynikającym z komunikatu w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych byłaby zatem pożyczka udzielona przez jednostkę dominującą jednostce zależnej takiej jak DB Cargo o niskim ratingu i bez pożyczek zewnętrznych. W przypadku niewywiązania się ze zobowiązań jednostka dominująca/pożyczkodawca nadal będzie uprawniony do dochodzenia ich zaspokojenia z nieobciążonych aktywów jednostki zależnej. Wartość aktywów trwałych DB Cargo w bilansie spółki wynosi [...] mld EUR, czyli jest znacznie wyższa od łącznej kwoty instrumentów finansowych w wysokości 1,7 mld EUR, którą DB AG zapewnia na pokrycie kosztów planu restrukturyzacji DB Cargo. Pożyczkodawca nie poniósłby zatem żadnej straty lub poniósłby niewielką stratę, gdyby spółka DB Cargo nie wywiązała się ze swoich zobowiązań. Wynikająca z tego (zastępcza) stopa procentowa naliczana przez jednostkę dominującą/pożyczkodawcę wynosiłaby [...] i [...], jak określono w komunikacie w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych. Roczna stopa procentowa [...] %, którą DB AG nalicza DB Cargo w odniesieniu do dwóch linii kredytowych, które są najbardziej uprzywilejowanymi pożyczkami wkładu własnego, mieści się w przedziale stóp zastępczych: znacznie powyżej poprzedniego wskaźnika zastępczego i bliskiego drugiemu wskaźnikowi zastępczemu. Bardziej ryzykowne finansowanie pod względem uprzywilejowania, takie jak kapitał typu mezzanine⁽¹⁸²⁾ (lub podporządkowane pożyczki zamienne), wiąże się ze znacznie wyższymi stopami procentowymi, przy zastosowaniu opartej na zasadach rynkowych i obiektywnej metody określonej w umowach kredytowych zawartych z DB AG, obecnie do [...] %.
- (543) Ponadto Komisja zebrała dane finansowe z bazy danych *S&P Capital IQ*⁽¹⁸³⁾ na potrzeby analizy porównawczej stóp oprocentowania, które spółka DB Cargo musi płacić za linie kredytowe i kapitał typu mezzanine. W tym względzie Komisja zgromadziła dane na temat rentowności obligacji korporacyjnych dla przedsiębiorstw niefinansowych o profilu ryzyka podobnym do DB Cargo, tj. przedsiębiorstw o ratingu „[...]” i „[...]”. Na wykresie 9 przedstawiono krzywe rentowności obligacji korporacyjnych dla takich przedsiębiorstw. W przypadku konkretnej grupy ryzyka krzywa zapewnia odpowiednie oszacowanie rentowności, z jaką rynek obecnie wycenia dług tych emitentów. Komisja stosuje rentowności obligacji jako porównawczy wskaźnik zastępczy, ponieważ rentowność obligacji to kwota zwrotu, jaką inwestor uzyskuje z obligacji, co stanowi dobry wskaźnik całkowitego kosztu pożyczki dla przedsiębiorstwa.

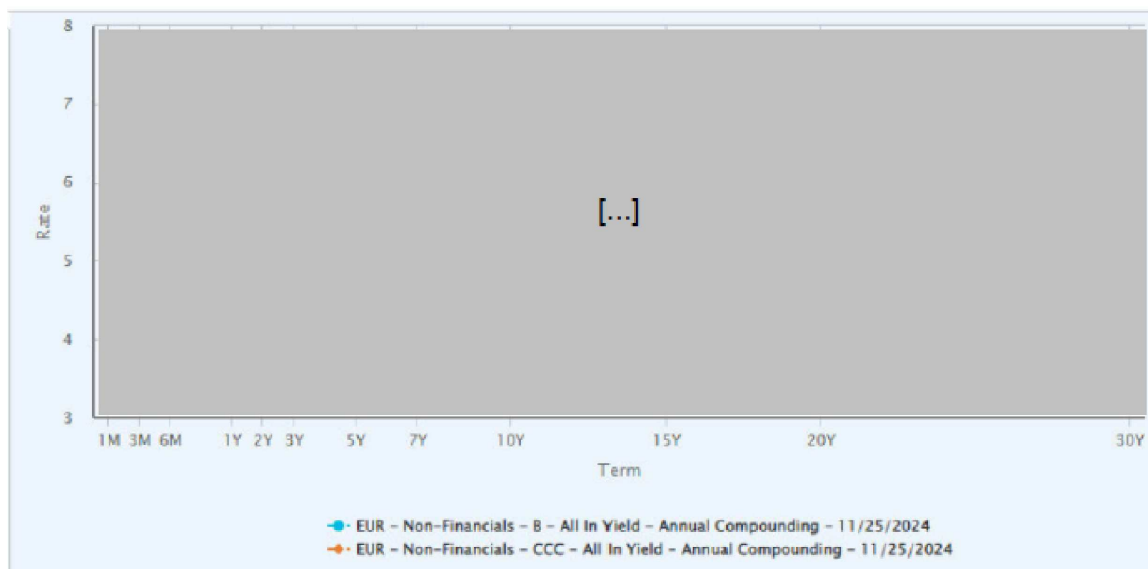
⁽¹⁸⁰⁾ Twierdzenie Modiglianiego-Millera sugeruje, że przy założeniu idealnego rynku, ratingi kredytowe, trudności i ryzyko upadłości nie mają wpływu na wartość firmy, ponieważ struktura kapitałowa jest nieistotna. W rzeczywistości jednak czynniki te mają znaczenie, ponieważ rynki nie są idealne. W związku z tym ratingi kredytowe i ryzyko upadłości zawsze wpływają na koszty finansowania zewnętrznego/opłaty odsetkowe, postrzegane przez inwestorów oraz stabilność finansową przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji, co sprawia, że decyzje dotyczące struktury kapitałowej mają kluczowe znaczenie w scenariuszach rzeczywistych.

⁽¹⁸¹⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

⁽¹⁸²⁾ Finansowanie typu mezzanine jest zazwyczaj wyżej oprocentowane ze względu na jego pozycję poniżej długu uprzywilejowanego w strukturze kapitałowej, zgodnie z teorią „porządku dziobania” finansów przedsiębiorstw. Zgodnie z tą teorią przedsiębiorstwa wolą pozyskiwać kapitał w kolejności od najmniej do najbardziej kosztownego, przy czym finansowanie typu mezzanine stanowi opcję między kapitałem własnym a długiem uprzywilejowanym. W szczególnym przypadku spółki DB Cargo i w przeciwieństwie do innych przypadków finansowania typu mezzanine pożyczka mezzanine udzielona przez DB AG nie pozwala na zawieszenie spłaty odsetek lub odroczenie terminu spłaty, co skutkuje niższym obciążeniem odsetkowym niż w przypadku prostego finansowania kapitałowego, które nie ma ani terminu zapadalności, ani obowiązku zapłaty odsetek.

⁽¹⁸³⁾ <https://www.capitaliq.com/>.

Wykres 9

Krzywa rentowności obligacji korporacyjnych dla różnych terminów zapadalności i ratingów

Źródło: S&P Capital IQ, dostęp w dniu 26 listopada 2024 r.

- (544) Komisja zauważa, że w odniesieniu do tymczasowych linii kredytowych – zob. motywy 257 lit. f) i b) – mającą zastosowanie stopę procentową oblicza się dla poszczególnych przypadków wykorzystania środków. Na podstawie przykładu sześciomiesięcznego okresu, w odniesieniu do którego, zgodnie z metodyką oprocentowania opisaną w umowach, stopy procentowe wynoszą obecnie [...] % w ujęciu rocznym, Komisja zauważa, że obecnie rynek wycenia dług o sześciomiesięcznym terminie zapadalności na poziomie [...] % w przypadku przedsiębiorstw o ratingu „[...]” i odpowiednio na poziomie [...] % w przypadku przedsiębiorstw o ratingu „[...]”. Odsetki DB Cargo mieściłyby się pomiędzy tymi dwoma granicami, znajdując się bliżej górnej granicy. W związku z tym stopa procentowa wydaje się być zgodna z oczekiwaniami rynku.
- (545) W odniesieniu do podporządkowanych pożyczek zamiennych – zob. motywy 257 lit. a)–e) – Komisja zauważa, że terminy zapadalności tych pożyczek wynoszą od około pięciu lat do około siedmiu lat, przy obowiązującej stopie procentowej wynoszącej obecnie [...] % w ujęciu rocznym. Obecnie rynek wycenia zadłużenie z pięcioletnim terminem zapadalności w przypadku przedsiębiorstw o ratingu „[...]” na [...] % i [...] % w przypadku przedsiębiorstw o ratingu „[...]”. Ponadto w przypadku obligacji z siedmioletnim terminem zapadalności rentowność jest obecnie wyceniana na poziomie [...] % w przypadku przedsiębiorstw o ratingu „[...]”, odpowiednio [...] % w przypadku przedsiębiorstw o ratingu „[...]”. Oznacza to, że spółka DB Cargo płaci znaczną premię z tytułu bardziej ryzykownego charakteru podporządkowanych pożyczek zamiennych w porównaniu z bieżącą rentownością obligacji. W związku z tym, również w odniesieniu do podporządkowanych pożyczek zamiennych, analiza porównawcza nie wykazuje, że finansowanie byłoby zapewnione przez DB AG na wyraźnie korzystnych warunkach dla DB Cargo.
- (546) Wynika z tego, że warunki, na jakich finansowanie typu mezzanine i linie kredytowe są udostępniane DB Cargo jako źródło wkładu własnego, są zgodne ze wskaźnikami zastępczymi i wartościami odniesienia dla stóp rynkowych, a nawet od nich wyższe, a zatem są wolne od pomocy.

5.4.3.3.1.2. Wpływy ze zbycia aktywów ([460–560] mln EUR)

- (547) Zbycie aktywów o wartości [460–560] mln EUR przez DB Cargo, które musi nastąpić w okresie restrukturyzacji, nie obejmuje zakupów wewnątrzgrupowych, można zatem uznać za wolne od zasobów państwowych. Ponadto przypadki sprzedaży już dostępne na rzecz podmiotów prywatnych oraz zasady regulujące planowaną sprzedaż wskazują na rynkowe podejście do wyboru nabywcy z zachowaniem interesu DB Cargo (zob. sekcja 4.1.5), które Niemcy i spółka DB Cargo powinny stosować przy zbyciu i sprzedaży aktywów, do których się zobowiązały.

- (548) W pkt 63 wytycznych R&R z zakresu faktycznych wkładów wyłączono jednak oczekiwania dotyczące przyszłych zysków. Rzeczywisty i faktyczny wkład własny DB Cargo wskazany przez Niemcy obejmuje oczekiwane wpływy w wysokości [460–560] mln EUR ze sprzedaży aktywów lub udziałów, która musi mieć miejsce [...]. Ta pełna kwota wpływów nie jest jeszcze wystarczająco pewna. W innym przypadku pomocy zgodnej z rynkiem wewnętrznym na rzecz konkurenta z branży kolejowych przewozów towarowych Komisja uznała, że zobowiązanie do zbycia aktywów lub udziałów w ramach planu restrukturyzacji, oprócz finansowania ze strony spółki dominującej, stanowi ważne źródło rzeczywistego wkładu własnego, nawet jeśli nie zostało w pełni zrealizowane lub nie było zaangażowanych nabywców ⁽¹⁸⁴⁾.
- (549) Komisja odpisze jednak ostrożnie od oceny proporcjonalności pomocy na restrukturyzację dla DB Cargo kwotę przychodów oczekiwanych ze zbycia lub sprzedaży aktywów, które nie zostały jeszcze podpisane oraz tych, dla których nie zidentyfikowano wystarczająco zaangażowanych nabywców lub cena sprzedaży jest jedynie szacunkowa. Odpowiednie koszty, które mają zostać poniesione w tej samej kwocie, będą zatem musiały zostać sfinansowane z oczekiwanych przychodów operacyjnych z normalnej działalności.
- (550) Z opisu aktualnej sytuacji przedstawionego przez władze niemieckie wynika, że oczekiwane przychody ze zbycia lub sprzedaży aktywów, które zostały podpisane i w odniesieniu do których istnieją wiążące oferty ze strony zidentyfikowanych nabywców, wynoszą [...] EUR z całkowitej oczekiwanej kwoty sprzedaży w wysokości [460–560] mln EUR (motyw 325). Te wcześniejsze przychody już wypłacone lub które niebawem zostaną wypłacone DB Cargo, należy uznać za rzeczywiste i faktyczne wkłady beneficjenta.

5.4.3.3.1.3. Faktoring należności HSBC ([100–140] mln EUR)

- (551) Faktoring należności o wartości [100–140] mln EUR jest uzgadniany przez [...] – bank prywatny wybrany po przeprowadzeniu procedury przetargowej z najlepszą wiążącą ofertą (motyw 257 lit. c) i f)). Faktoring należności zmniejsza i będzie zmniejszać koszty ponoszone przez spółkę DB Cargo oraz poprawi jego kapitał obrotowy i przepływy pieniężne. Ze względu na zapewnienie środków, które nie znajdują się pod kontrolą państwa niemieckiego, faktoring ze strony [...] jest źródłem nieobjętego pomocą i rzeczywistego wkładu własnego.

5.4.3.3.1.4. Przeniesienie i pokrycie wynagrodzeń pracowników i kosztów odpraw ([100–140] mln EUR)

- (552) Koszty związane ze zmniejszeniem liczby pracowników DB Cargo w związku z planem restrukturyzacji zostaną pokryte z wkładu DB JobService GmbH (motyw 257 lit. c) i f)). To zmniejszenie i ponowne przydzielenie w ramach grupy DB zostało uzgodnione przez właściwe organy wewnętrzne w odniesieniu do dokładnej liczby pracowników, tak aby zaangażowanie DB JobService GmbH było pewne, zdefiniowane i dokładnie określone. Wkład ten wynika z zastosowania wcześniej ustalonych zasad i polityk korporacyjnych DB AG. Decyzja spółki DB Cargo o skorzystaniu z tej usługi jest decyzją autonomiczną w ramach grupy i jest mało prawdopodobne, aby wynikała z zaangażowania lub ingerencji państwa w roli akcjonariusza DB AG.
- (553) Ponadto rola DB JobService GmbH jako usługodawcy wewnętrznego jest podobna do roli agencji pośrednictwa pracy na rynku pracy w celu ponownego przydzielenia zwolnionych pracowników. Wewnątrzgrupowy charakter zakresu, realizacji i wartości świadczonej usługi nie stanowi przeszkody dla uznania, że usługa jest świadczona na warunkach rynkowych, jak miałyby to miejsce w przypadku prywatnej grupy o podobnej wielkości i podobnej działalności. Wynika z tego, że to źródło wkładu wolne od pomocy, rzeczywiste i faktyczne.

5.4.3.3.1.5. Wniosek

- (554) Zasoby dostarczone przez beneficjenta i jego akcjonariusza oraz bank faktoringowy można uznać za wolne od jakiegokolwiek pomocy państwa. Wkłady przedłożone przez Niemcy wynoszą w rzeczywistości 2 291 mln EUR i przekraczają szacunkową kwotę pomocy na restrukturyzację w wysokości 1 914 mln EUR, co stanowi 54 % niezbędnego finansowania kosztów planu. Pomoc jest ograniczona do maksymalnej kwoty strat poniesionych w 2022 r., 2023 r. i strat zaplanowanych na 2024 r., tak aby pozostała proporcjonalna, gdyby rzeczywiste straty odnotowane na dzień 31 grudnia 2024 r. nadal przenoszone w oparciu o PLTA pozostały poniżej kwoty wkładu własnego DB Cargo.

⁽¹⁸⁴⁾ Decyzja C(2004) 3955 final z dnia 2 marca 2005 r., motywy 82–87 i 186–187.

- (555) Wkłady te muszą być jednak również rzeczywiste i faktyczne, co nie ma miejsca w przypadku pełnej kwoty [460–560] mln EUR oczekiwanych wpływów ze zbycia udziałów lub sprzedaży aktywów w okresie restrukturyzacji. Nawet przy niezwykle ostrożnym założeniu, że nie będzie żadnych wpływów ze sprzedaży i zbycia, które spółka DB Cargo musi przeprowadzić w okresie restrukturyzacji, w odniesieniu do których nie ma jeszcze wystarczająco zaangażowanych nabywców, rzeczywisty wkład własny w koszty z zabezpieczonych obecnie pozostałych źródeł wolnego od pomocy finansowania wynosiłby nadal 50 % całkowitej kwoty.
- (556) W związku z tym spełniony jest wymóg określony w pkt 64 wytycznych R&R, zgodnie z którym wkład własny beneficjenta zazwyczaj uznaje się za odpowiedni, jeżeli jego kwota wynosi co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji i jego wysokość jest znaczna.

5.4.3.3.2. Podział obciążenia

- (557) Zgodnie z pkt 65–67 wytycznych R&R wsparcie ze strony państwa przyznane w formie poprawiającej pozycję kapitałową beneficjenta może prowadzić do ochrony udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych przed konsekwencjami ich decyzji o zainwestowaniu w beneficjenta, stwarzając tym samym pokusę nadużycia i naruszając dyscyplinę rynkową. W rezultacie pomoc na pokrycie strat należy przyznawać wyłącznie na warunkach obejmujących odpowiedni podział obciążenia między obecnych inwestorów, a interwencja państwa powinna mieć miejsce po pełnym zaksięgowaniu strat oraz przyporządkowaniu ich obecnym udziałowcom i właścicielom długów podporządkowanych.
- (558) Odpowiedni podział obciążenia zwykle oznacza, że obecni akcjonariusze i w stosownych przypadkach wierzyciele nieuprzywilejowani muszą w pełni pokryć poniesione straty. Wierzyciele nieuprzywilejowani powinni uczestniczyć w pokryciu strat albo w drodze przekształcenia w kapitał własny, albo odpisu aktualizującego wartość głównych instrumentów. W związku z tym interwencja państwa powinna mieć miejsce dopiero po zaksięgowaniu strat oraz przyporządkowaniu ich obecnym akcjonariuszom i właścicielom długów podporządkowanych. W każdym przypadku w okresie restrukturyzacji należy w granicach wyznaczonych przez prawo zapobiec wypływowi środków pieniężnych od beneficjenta do posiadaczy kapitału własnego lub długu podporządkowanego, chyba że miałyby to nieproporcjonalny wpływ na osoby, które dokapitalizowały beneficjenta nowym kapitałem (pkt 66 wytycznych R&R).
- (559) Ponadto pkt 67 wytycznych R&R stanowi, że wszelka pomoc państwa, która poprawia pozycję kapitałową beneficjenta, powinna być udzielana na warunkach, które zapewniają państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, uwzględniając wysokość państwowego dokapitalizowania w stosunku do pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat.
- (560) W omawianym przypadku pomoc na restrukturyzację nie stwarza zachęty do pokusy nadużycia ani podejmowania nadmiernego ryzyka z korzyścią dla akcjonariuszy lub wierzycieli beneficjenta. Nie ma bowiem wierzycieli nieuprzywilejowanych, którzy finansowali spółkę DB Cargo, ponieważ całość finansowania DB Cargo pochodziła bezpośrednio od departamentu skarbu DB AG. W tym momencie straty DB Cargo, których wystąpieniu zapobiegała PLTA, zostały i zostaną w 2024 r. *de facto* przejęte przez jedynego akcjonariusza DB AG poprzez przeniesienie takich strat w ramach realizacji PLTA od 31 grudnia 2022 r. W związku z tym nie ma żadnych odnotowanych strat, które pozostały do pokrycia przez spółkę DB AG ani byłyby przypisane do tej spółki. Z księgowego punktu widzenia straty nie zostały odnotowane ani pokryte; były one jednak faktycznie wspierane już przez jedynego akcjonariusza DB Cargo. W związku z jednoczesnym przenoszeniem strat, pomocą na restrukturyzację i zakończeniem obowiązywania PLTA od dnia 31 grudnia 2024 r., które uniemożliwia automatyczne przenoszenie zysków DB Cargo na DB AG, taka pomoc zwiększająca kapitał własny jest zgodna z pkt 66 wytycznych R&R.
- (561) Pomoc na restrukturyzację jest również zgodna z pkt 67 wytycznych R&R, ponieważ biorąc pod uwagę poprawę kapitału własnego wynikającą z pomocy przez zapobieganie jego erozji w wyniku strat netto, Niemcy, jedyny akcjonariusz DB Cargo działający za pośrednictwem DB AG, będą w pełni czerpać wszystkie potencjalne korzyści dla akcjonariuszy wynikające ze spodziewanych korzyści związanych z wdrożeniem planu restrukturyzacji i przywróceniem długoterminowej rentowności DB Cargo. Dzieje się tak niezależnie od tego, czy przyszłe korzyści pojawiają się w formie przyszłych dywidend, czy też w formie zatrzymanego dochodu netto zwiększającego kapitał własny i wartość pośredniego udziału państwa, które transfery strat zwiększały od 2022 r. i nadal będą zwiększać w 2024 r. Wynika z tego, że za pośrednictwem DB AG warunki interwencji państwa zapewniają Niemcom rozsądny udział w przyszłym wzroście wartości DB Cargo.

5.4.3.3.3. Wniosek

- (562) Komisja stwierdza zatem, że pomoc na restrukturyzację jest proporcjonalna i wiąże się z odpowiednim podziałem obciążenia.

5.4.3.4. Zasada „pierwszy i ostatni raz” oraz ograniczanie zakłóceń konkurencji

- (563) W celu zagwarantowania, że niekorzystne skutki pomocy będą ograniczone, co obejmuje uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej, oraz że ogólny wpływ środka będzie pozytywny ⁽¹⁸⁵⁾ pomoc na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji należy przyznać zgodnie z zasadą „pierwszy i ostatni raz”, ograniczając taką pomoc do okresu dziesięciu lat.
- (564) Komisja zezwala na przyznanie pomocy na restrukturyzację tylko w celu wsparcia jednego działania restrukturyzacyjnego i pod warunkiem, odpowiednio, że upłynęło więcej niż dziesięć lat od wcześniejszego przyznania pomocy na restrukturyzację lub od momentu, gdy plan restrukturyzacji został zakończony lub wstrzymany ⁽¹⁸⁶⁾. Komisja dopuszcza wyjątki od tej zasady, gdy pomoc na restrukturyzację następuje po przyznaniu pomocy na ratowanie, stanowiąc część jednego działania restrukturyzacyjnego ⁽¹⁸⁷⁾.

5.4.3.4.1.1. Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (565) Pomoc na restrukturyzację wspiera tylko jedno działanie restrukturyzacyjne beneficjenta. Władze niemieckie potwierdziły, że beneficjent nie korzystał w przeszłości z żadnej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację ani z tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego i nie należy do większej grupy przedsiębiorstw, które mogłyby otrzymać taką pomoc. Ocena Komisji dotycząca sytuacji finansowej DB Cargo w przeszłości, jak również dokumentacja Komisji dotycząca wcześniejszej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację oraz tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego potwierdzają tę deklarację. Pomoc na restrukturyzację jest zatem zgodna z zasadą „pierwszy i ostatni raz”.
- (566) Zgodnie z pkt 74 wytycznych R&R zasada „pierwszy i ostatni raz” zostaje rozszerzona na grupę w ten sposób, że w przypadku gdy grupa kapitałowa otrzymała pomoc na ratowanie, pomoc na restrukturyzację lub tymczasowe wsparcie restrukturyzacyjne, Komisja zazwyczaj nie zezwoli na przyznanie dalszej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację na rzecz samej grupy ani żadnego podmiotu wchodzącego w jej skład, chyba że upłynęło dziesięć lat od momentu przyznania pomocy lub zakończenia okresu restrukturyzacji lub wstrzymania wdrażania planu restrukturyzacji, w zależności od tego, co nastąpiło najpóźniej. Ponadto państwa członkowskie muszą wykazać, że w przypadku gdy podmiot należący do grupy kapitałowej otrzymał pomoc na ratowanie, pomoc na restrukturyzację lub tymczasowe wsparcie restrukturyzacyjne, zarówno grupa jako całość, jak i pozostałe należące do niej podmioty nadal kwalifikują się do otrzymywania pomocy na ratowanie lub na restrukturyzację, żadna pomoc nie zostanie jednak przekazana przez grupę lub inne podmioty w grupie wcześniejszemu beneficjentowi pomocy.
- (567) W odniesieniu do grupy DB władze niemieckie potwierdziły, że spółka dominująca beneficjenta i jego spółki siostrzane nie korzystały w przeszłości z żadnej pomocy na ratowanie, pomocy na restrukturyzację ani tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego. Dokumentacja Komisji dotycząca wcześniejszej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację oraz tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego potwierdza tę deklarację. Pomoc na ratowanie jest zatem zgodna z zasadą „pierwszy i ostatni raz”.

5.4.3.4.1.2. Ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (568) Zgodnie z pkt 76 i nast. wytycznych R&R w przypadku udzielenia pomocy na restrukturyzację należy przyjąć środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, tak aby w jak największym stopniu ograniczyć negatywny wpływ pomocy na warunki wymiany handlowej i zapewnić, że pozytywne skutki przewyższają skutki negatywne. Jak wyjaśniono w pkt 87–93 wytycznych R&R, środki na rzecz konkurencji powinny być skalibrowane proporcjonalnie do zakłócających skutków pomocy. Istotne czynniki to w szczególności wielkość i charakter pomocy oraz warunki i okoliczności jej przyznania, stopień wkładu własnego i podziału obciążeń, a także wielkość i względne znaczenie DB Cargo na rynku oraz cechy danego rynku. Co więcej, środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji nie powinny stać na przeszkodzie przywróceniu rentowności ani nie powinny być wdrażane kosztem konsumentów i konkurencji.

⁽¹⁸⁵⁾ Pkt 38 lit. f) wytycznych R&R.

⁽¹⁸⁶⁾ Pkt 70 i 71 wytycznych R&R.

⁽¹⁸⁷⁾ Pkt 72 lit. a) wytycznych R&R.

- (569) Ponadto w pkt 122 wytycznych R&R przypomniano, że beneficjent musi w pełni wdrożyć plan restrukturyzacji i wywiązać się z wszelkich innych zobowiązań określonych w decyzji Komisji zatwierdzającej pomoc. Jak szczegółowo określono w sekcji 4.1.5, Niemcy zobowiązują się, że DB Cargo wdroży następujące środki ograniczające zakłócenia konkurencji, które będą miały zastosowanie [...]: sprzedaż udziałów (opisana w sekcji 4.1.5.1.2) (ii) zakaz reklamy otrzymanej pomocy państwa (zob. motyw 301), (iii) zakaz nabywania (zob. sekcja 4.1.5.1.1), (iv) zobowiązanie do outsourcingu określonych wielkości produkcji (zob. sekcja 4.1.5.2), (v) zobowiązanie do ograniczenia wielkości produkcji DB Cargo (zob. sekcja 4.1.5.3) oraz (vi) sprzedaż lokomotyw (zob. sekcja 4.1.5.4). Spółka DB Cargo powinna zatem z własnej inicjatywy, z należytą starannością i terminowo wdrożyć przedmiotowe środki.
- (570) Ocena właściwej kalibracji tych środków musi uwzględniać wpływ pomocy na restrukturyzację DB Cargo na konkurencję w świetle poziomu wkładu własnego i podziału obciążenia w niniejszej sprawie. Jeśli chodzi o wkład własny, charakter i kwota poszczególnych źródeł i instrumentów pozwala stwierdzić, że pomoc jest proporcjonalna, a jednocześnie świadczy o zaufaniu obecnego akcjonariusza do kontynuacji działalności DB Cargo, z zastrzeżeniem jej restrukturyzacji. Ponadto zapewnia się odpowiedni podział obciążeń, ponieważ obecny akcjonariusz pokrywa straty DB Cargo (w tym poprzez środek pomocy), DB Cargo nie ma długu podporządkowanego, a państwo jest uprawnione, za pośrednictwem DB AG, do otrzymania rozsądnego udziału w przyszłych zyskach z wartości DB Cargo.
- (571) Jeżeli chodzi o wielkość i charakter pomocy (pkt 88 wytycznych R&R), Komisja zauważa, że straty przeniesione na podstawie PLTA od 2022 r. wynoszą łącznie około 1 914 mln EUR (zob. tabela). Nawet jeżeli łącznie są one znaczne, wynosząc [...] oczekiwanych rocznych przychodów DB Cargo w 2024 r. (zob. tabela 21 w motywie 282), przy porównaniu rocznych przeniesionych strat oddzielnie z rocznymi przychodami za ten rok (tabela 21 w motywie 282) lub z aktywami ogółem (tabela 22), ich istotność zmniejsza się: odpowiednio [...] % przychodów w 2022 r., [...] % w 2023 r. i [...] % w 2024 r., a także [...] % aktywów ogółem w 2022 r., [...] % w 2023 r. i [...] % w 2024 r. Biorąc również pod uwagę udział kolejowych przewozów towarowych w całym rynku przewozów towarowych w Niemczech (tabela 31) lub nawet wielkość rynku kolejowych przewozów towarowych w Niemczech, który według szacunków wygeneruje około 6,3 mld EUR przychodów w 2022 r. i wzrośnie w porównaniu z 2021 r. (zob. wykres 10), kwota pomocy nie wydaje się nadmierna.

Wykres 10

Wzrost przychodów na niemieckim rynku kolejowym w mld EUR (kolejowy transport towarowy na szaro/na górze kolumn)

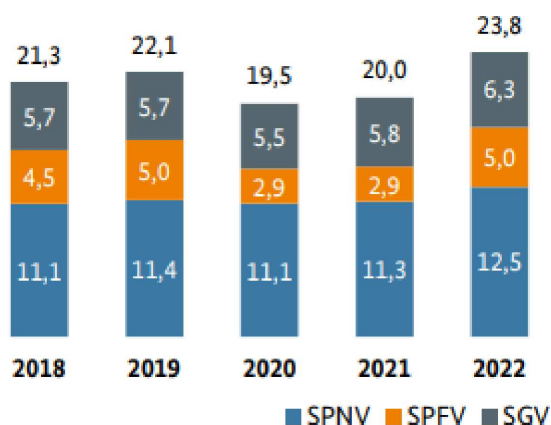


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Źródło: Federalna Agencja ds. Sieci (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de)), ostatni dostęp w dniu 10 października 2024 r.

- (572) Komisja zauważa, że spółka DB Cargo odpowiada za około 8,5 % usług transportu towarowego świadczonych w Niemczech (2022 r., przy czym w poprzednich latach odsetek ten był stosunkowo stabilny i wynosił około 10 % lub mniej). W przypadku węższej działalności gospodarczej, jaką są kolejowe przewozy towarowe, udział przedsiębiorstwa w rynku w Niemczech w odniesieniu do wszystkich segmentów jednowagonowego transportu kombinowanego drogowo-kolejowego i transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi jest w 2022 r. bardziej znaczący i wynosi około 43 %. Udział DB Cargo w działalności związanej z kolejowymi przewozami towarowymi stale się jednak zmniejsza, a inni usługodawcy zyskują coraz większe udziały (motyw 26). Ponadto, biorąc pod uwagę szerszy zasięg geograficzny działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych na rynku wewnętrznym, DB Cargo świadczy przewozy towarowych w szeregu innych państw członkowskich, posiadając w tych państwach udziały w rynku na poziomie od [...] % do [...] %. Niemniej jednak, jak pokazano na wykresie 2, udział DB Cargo w rynku wynosi około 22 %, a w ostatnich latach udział ten stale zmniejszał się, osłabiając pozycję DB Cargo na rynku. Ponadto oprócz Niemiec DB Cargo osiąga znaczne udziały w rynku jedynie w dwóch innych państwach członkowskich, a mianowicie [...] (zob. motywy 26 i 27, a także tabela 2 i 12). Biorąc pod uwagę poszczególne segmenty branżowe (jednowagonowy transport kombinowany drogowo-kolejowy i transport pociągami odcinkowymi bezpośrednimi), DB Cargo ma niemal monopolistyczną pozycję na rynku SWL w Niemczech, posiadając jednocześnie znaczne udziały w rynku między [...] % a [...] % w segmentach transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego (zob. tabela 3). Według sprawozdania Federalnej Agencji ds. Sieci spółka DB Cargo posiadała w 2023 r. jedynie 39,3 % stosunkowo zróżnicowanego rynku kolejowych przewozów towarowych w Niemczech, co obejmuje również segment SWL, w którym większość bardzo licznej grupy dostawców kolejowych przewozów towarowych nie prowadzi działalności (tabela 3).

Wykres 11

Rynek kolejowych przewozów towarowych w Niemczech w 2023 r.

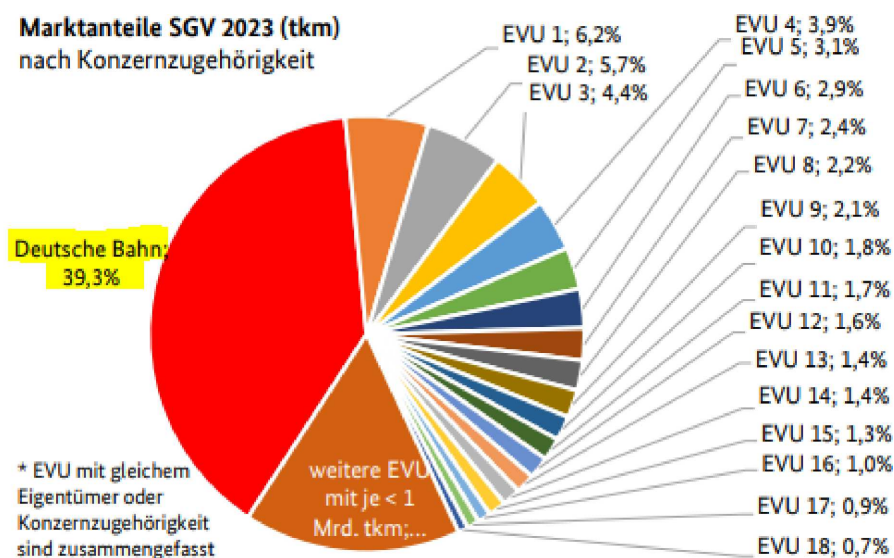


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Źródło: Federalna Agencja ds. Sieci (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), ostatni dostęp w dniu 10 października 2024 r.).

- (573) Biorąc pod uwagę wielkość i charakter pomocy, stopień wkładu własnego i podział obciążeń oraz pozycję rynkową DB Cargo (zob. motywy 570–572), Komisja oceni adekwatność środków ograniczających zakłócenia konkurencji zaproponowanych przez Niemcy.

5.4.3.4.1.2.1. Środki strukturalne

Sprzedaż udziałów w spółkach

- (574) Sprzedaż udziałów w spółkach opisana w motywie 305 i nast. dotyczy zbycia działalności gospodarczej przy założeniu kontynuacji działalności w rentownych przedsiębiorstwach. W szczególności zbycie [...] dotyczy zbycia jednostek zależnych pośrednio kontrolowanych przez DB Cargo (zob. motyw 324). Jak wykazały Niemcy, przedsiębiorstwa te w przeszłości przynosiły zyski (zob. tabela 30), a zatem wycofanie się grupy DB Cargo natychmiast otworzyłoby nowe możliwości dla konkurentów, o czym świadczy zainteresowanie, jakie potencjalni nabywcy już wykazali (zob. motyw 325). Komisja zauważa, że zbycie dotyczy nie tylko Niemiec ([...]), ale również [...], gdzie grupa DB Cargo ma znaczny udział w rynku.
- (575) Ponadto zbycie ponad [...] dotyczy historycznie przedsiębiorstw przynoszących zyski, jak pokazano w tabeli .
- (576) Jeżeli chodzi o zbycie [...], proces *due diligence* jest w toku (zob. motyw 325 lit. c), w związku z czym zainteresowanie tymi aktywami wskazuje na potencjalne możliwości dla konkurentów grupy DB Cargo. Zbycie to dotyczy również rentownych przedsiębiorstw, chociaż [...] wygenerowało stratę w 2023 r.
- (577) Ponadto, jeżeli zobowiązanie to nie zostanie w pełni zrealizowane do dnia 31 grudnia 2026 r., do Komisji będzie należała ocena, czy wprowadzone rozwiązania alternatywne są porównywalne pod względem wielkości i skutków.

Sprzedaż lokomotyw

- (578) Oprócz sprzedaży udziałów DB Cargo, jak opisano w motywie 318, planuje również zbycie znacznej liczby lokomotyw. Sprzedaż lokomotyw dotyczy maksymalnie [...] lokomotyw, co stanowi znaczną liczbę.
- (579) W tym względzie zbycie lokomotyw zmniejsza zdolność DB Cargo do świadczenia usług transportu towarowego, a zatem ma negatywny wpływ na konkurencyjność DB Cargo. Ponadto lokomotywy zostaną sprzedane konkurentom, zwiększając ich konkurencyjność względem DB Cargo. Wreszcie, Komisja zauważa również, że przedmiotowe lokomotywy są wykorzystywane w segmentach transportu pociągami odcinkowymi bezpośrednimi i transportu kombinowanego, czyli w dwóch segmentach, w których spółka DB Cargo ma do czynienia z bardziej intensywną konkurencją.
- (580) Planowane wdrożenie i stopniowe wprowadzanie tego środka, do czego zobowiązały się Niemcy, nie podważa pozytywnej oceny jego skuteczności. W szczególności przewidziano zabezpieczenia, zgodnie z którymi spółka DB Cargo nie będzie zmuszona do utraty więcej niż [...] % wartości rynkowej lokomotyw ze względu na obowiązek ich sprzedaży w przewidzianym terminie do 2026 r. Przymusowa sprzedaż poniżej wartości rynkowej spowodowałaby z kolei nadmierne zmniejszenie dostępnych zasobów własnych DB Cargo, co miałoby duże znaczenie, w szczególności w przedstawionym scenariuszu pesymistycznym. Ponadto, jeżeli do tego czasu sprzedaż lokomotyw nie zostanie w pełni wdrożona, Komisja będzie musiała ocenić, czy wprowadzone rozwiązania alternatywne są porównywalne pod względem wielkości i wpływu.

5.4.3.4.1.2.2. Środki behawioralne

Limit wielkości produkcji

- (581) Jak opisano w motywie 317, spółka DB Cargo nie przekroczy określonych wielkości produkcji. Komisja zauważa, że zobowiązanie to do końca okresu restrukturyzacji przypadającego na dzień 31 grudnia 2026 r. skutkuje zmniejszeniem wielkości produkcji o około [...] % w porównaniu z produkcją usług świadczonych przez DB Cargo w 2022 r. Zmniejszenie produkcji na obszarze geograficznym, na którym spółka DB Cargo jest najbardziej aktywna, jest znaczące w ujęciu bezwzględnym, a tym bardziej w ujęciu względnym. DB Cargo spodziewa się wzrostu rynku w nadchodzących latach (zob. motyw 279). W scenariuszu oczekiwanego wzrostu popytu rynkowego ograniczenie wielkości produkcji DB Cargo również w większym stopniu zmniejszy obecność DB Cargo na rynku niż w przypadku stagnacji lub spadku popytu. Takie zmniejszenie wielkości produkcji prawdopodobnie wywoła opóźnione skutki po zakończeniu okresu restrukturyzacji, nasilając lub przyspieszając obserwowany i regularny roczny spadek udziału spółki DB Cargo w całości usług kolejowego transportu towarowego świadczonych w Niemczech.

Outsourcing wielkości produkcji

- (582) Oprócz ograniczenia wielkości produkcji spółka DB Cargo zleci również na zasadzie outsourcingu produkcję osobom trzecim (zob. motyw 314). Chociaż środek ten sam w sobie nie ma wpływu na obecność DB Cargo na rynku w ujęciu nominalnym, ponieważ produkcja byłaby przez DB Cargo zlecana wyłącznie na zasadzie outsourcingu, a spółka DB Cargo nadal byłaby stroną umów z klientami, to jednak w dalszym ciągu zapewni konkurentom możliwość rozszerzenia swojej bieżącej działalności i zwiększy konkurencję w przyszłości. Wynika to z faktu, że outsourcing będzie miał negatywny wpływ na wykorzystanie mocy produkcyjnych DB Cargo, jeżeli moce produkcyjne nie zostaną zmniejszone. Ponadto oprócz dodatkowych przychodów ze świadczonych usług mogą pojawić się możliwości dla konkurentów, którzy świadczą usługi w ramach umów outsourcingu, jeżeli klienci są zadowoleni ze świadczonych usług.

Zakaz reklamy i zakaz nabywania

- (583) Ponadto rozwój działalności DB Cargo będzie również utrudniony przez zakaz nabywania, który nakłada na tę spółkę obowiązek powstrzymania się od nabywania udziałów w jakiegokolwiek spółce w okresie restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne do zapewnienia długoterminowej rentowności DB Cargo (motyw 302). Niemcy nie przedstawiły żadnego planowanego przejęcia, które spełniałoby warunek niezbędności na tym etapie. Wszelkie przejęcia uznane przez Niemcy za niezbędne do zapewnienia długoterminowej rentowności spółki DB Cargo w przyszłości będą musiały zostać zgłoszone Komisji i należyć uzasadnione, przy jednoczesnym powstrzymaniu się od ich realizacji do czasu potwierdzenia przez Komisję, że nabycie jest niezbędne do wsparcia długoterminowej rentowności spółki DB Cargo.
- (584) Biorąc pod uwagę, że spółka DB Cargo ograniczy swoją produkcję, będzie zlecać usługi na zasadzie outsourcingu i będzie dodatkowo ograniczona pod względem możliwości wzrostu w drodze zewnętrznych przejęć konkurentów lub dostawców produktów lub usług komplementarnych do własnych do czasu zakończenia planu restrukturyzacji, środki na rzecz konkurencji gwarantują, że DB Cargo nie odzyska udziału w rynku w drodze przejęć, nie podejmie zbędnego ryzyka i skoncentruje zasoby na zakończeniu restrukturyzacji. W związku z tym spółka DB Cargo, w przeciwieństwie do konkurentów, nie będzie mogła rozwijać się poprzez przejęcia, co byłoby pośrednio możliwe dzięki pomocy na restrukturyzację.
- (585) Ponadto DB Cargo powstrzyma się również od reklamowania wsparcia państwa jako przewagi konkurencyjnej przy wprowadzaniu do obrotu produktów i usług (motyw 301).
- (586) Dlatego też Komisja uważa, że środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zaproponowane przez Niemcy są odpowiednie do zmniejszenia negatywnych skutków pomocy na restrukturyzację.

5.4.3.5. Pomoc przyznana spółce DB Cargo lub jej jednostkom zależnym w okresie restrukturyzacji.

- (587) Zgodnie z pkt 127–130 wytycznych R&R przyznanie wszelkiej innej pomocy w okresie restrukturyzacji – nawet zgodnie z wcześniej zatwierdzonym programem – może mieć wpływ na dokonywaną przez Komisję ocenę zakresu niezbędnych środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji. Komisja musi uwzględnić tę pomoc przy ocenie pomocy na restrukturyzację i upewnić się, że taka inna pomoc nie stanowi obejścia wymogów wytycznych R&R.
- (588) Niemcy wskazały pomoc, którą przyznano lub planuje się przyznać beneficjentowi w okresie restrukturyzacji, informując, że DB Cargo otrzymuje lub ma otrzymać pomoc do końca okresu restrukturyzacji w ramach 29 programów obowiązujących od 2019 r., niezależnie od tego, czy mają one zastosowanie ogólne do sektora kolejowego, czy dotyczą konkretnie kolejowego transportu towarowego z 12 państw członkowskich, a mianowicie z Francji, Włoch, Austrii, Niderlandów, Szwecji, Belgii, Czech, Niemiec, Polski, Węgier, Hiszpanii i Danii. Faktyczne lub oczekiwane kwoty wynoszą 337,7 mln EUR (2023 r.), 340 mln EUR (2024 r.), 502,9 mln EUR (2025 r.) i 502,5 mln EUR (2026 r.).

- (589) Komisja jest przekonana, że pomoc indywidualna udzielona lub planowana przez 12 państw członkowskich na rzecz beneficjenta dotyczy w szczególności obniżenia kosztów energii lub opłat za dostęp do torów lub wsparcia dla kolejowego transportu towarowego, które jest ogólnie dostępne dla innych podmiotów świadczących usługi transportu towarowego, z wyłączeniem transportu drogowego. Taka indywidualna pomoc nie stanowi *de iure* ani *de facto* pomocy *ad hoc*. Ze względu na strukturę i kontekst historyczny instrumentu pomocy na restrukturyzację w formie PLTA, a także chronologię i różnorodność geograficzną przedmiotowych programów, nie jest oczywiste, że przedmiotowa pomoc indywidualna przyznana lub przewidziana przez tak wiele różnych państw członkowskich ma na celu obejście lub skutkuje obejściem wymogów wytycznych R&R, w szczególności poprzez sztuczne zmniejszenie kwoty pomocy na restrukturyzację wspierającej plan. W okolicznościach niniejszej sprawy nie jest zatem właściwe uznanie, że dodatkowe środki zmniejszające zakłócenia konkurencji w zainteresowanych państwach członkowskich są właściwe.
- (590) Jak zauważono w sekcji 5.4.2.1, dekarbonizacja transportu towarowego ma pierwszorzędne znaczenie dla Europejskiego Zielonego Ładu, a usługi świadczone przez DB Cargo wykazują nieodłączne niedogodności kosztowe w porównaniu z usługami transportu drogowego samochodami ciężarowymi. 29 przedmiotowych programów częściowo odpowiada na te niedogodności kosztowe i co do zasady są one dostępne dla przewoźników kolejowych przewozów towarowych, którzy spełniają wymagane warunki kwalifikowalności. W tym względzie DB Cargo utrzyma solidną pozycję kapitałową w trakcie całego planu restrukturyzacji i – pod warunkiem że taki plan zostanie należycie i terminowo wdrożony – Komisja nie zgłasza sprzeciwu wobec dalszego korzystania przez DB Cargo z przedmiotowych programów, bez uszczerbku dla zgodności z odpowiednimi warunkami, których ocena będzie należała do zainteresowanych państw członkowskich.
- (591) Komisja zwraca się do Niemiec, zgodnie z pkt 130 wytycznych R&R, o poinformowanie o wszelkiej przyszłej pomocy na rzecz beneficjenta, która ma zostać przyznana w okresie restrukturyzacji, w tym o pomocy przyznanej zgodnie z zatwierdzonym programem, oprócz pomocy indywidualnej, o której Niemcy poinformowały Komisję jak określono w motywie 588.

5.4.3.6. Przejrzystość

- (592) Zgodnie z pkt 38 lit. g) wytycznych R&R państwu członkowskiemu, Komisji, podmiotom gospodarczym oraz opinii publicznej należy zapewnić łatwy dostęp do wszystkich stosownych aktów i informacji na temat przyznawanej pomocy. Oznacza to, że Niemcy muszą przestrzegać przepisów dotyczących przejrzystości ustanowionych w pkt 96 wytycznych R&R. Komisja zauważa, że Niemcy zobowiązują się do przestrzegania tych zobowiązań. Odpowiednie informacje zostaną udostępnione na następującej stronie internetowej:

<https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency>.

- (593) Komisja uważa za konieczne, aby Niemcy przedstawiały regularne sprawozdania z wdrażania planu restrukturyzacji co sześć miesięcy od daty przyjęcia niniejszej decyzji do końca okresu restrukturyzacji. Sprawozdania te będą zawierać w szczególności daty i kwoty faktycznej wypłaty środków finansowych przeznaczonych na pomoc na restrukturyzację lub jako wkład własny, wszelką planowaną przyszłą pomoc na rzecz beneficjenta lub jego jednostek zależnych, w tym w ramach zatwierdzonych programów, stan wdrożenia środków zmniejszających zakłócenia konkurencji, wszelkie odstępstwa od finansowych lub operacyjnych trajektorii planu restrukturyzacji, ograniczenie i zmniejszenie kosztów oraz zyski osiągnięte dzięki środkom restrukturyzacyjnym oraz, w stosownych przypadkach, środki naprawcze przewidziane lub podjęte przez Niemcy, DB AG lub beneficjenta w ramach ich odpowiednich kompetencji. Obowiązek przedstawiania takich sprawozdań przez Niemcy określono w art. 4 niniejszej decyzji.
- (594) Ponadto Komisja przypomina Niemcom o obowiązku przedkładania Komisji rocznych sprawozdań zgodnie z pkt 131 wytycznych R&R oraz o obowiązku składania sprawozdań na temat wszelkiej pomocy przyznanej spółce DB Cargo lub jej jednostkom zależnym w ramach rynku wewnętrznego w okresie restrukturyzacji, w tym pomocy przyznanej zgodnie z zatwierdzonym programem zgodnie z pkt 129 wytycznych R&R.

5.4.4. Rozważenie stosunku między pozytywnymi i negatywnymi skutkami

- (595) Starannie opracowany środek pomocy państwa musi zapewniać, aby ogólny wpływ skutków danego środka był pozytywny dzięki uniknięciu wywarcia niekorzystnego wpływu na warunki handlowe w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

- (596) W wytycznych R&R Komisja określiła kryteria, które wykorzystuje w ocenie zgodności pomocy na restrukturyzację z rynkiem wewnętrznym, zapewniając, aby rozwój danej działalności gospodarczej nie wpływał niekorzystnie na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Jak wyjaśniono w podsekcjach 5.4.3.1, 5.4.3.2 i 5.4.3.3, pomoc na restrukturyzację wywołuje efekt zachęty, jest konieczna, odpowiednia i proporcjonalna. Ponadto istnieją wystarczające zabezpieczenia, aby ograniczyć zakłócenia konkurencji, w tym przejrzystość (podsekcje 5.4.3.4 i 5.4.3.6) oraz odpowiednie środki ochrony konkurencji zmniejszające negatywne skutki pomocy na restrukturyzację (podsekcja 5.4.3.4).
- (597) Pozytywne skutki pomocy na restrukturyzację dla rozwoju działalności gospodarczej przeważają zatem nad ewentualnymi negatywnymi skutkami dla konkurencji i wymiany handlowej, które w związku z tym nie są naruszone w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

6. WNIOSEK

- (598) Komisja stwierdza, że Niemcy wdrożyły przedmiotową pomoc w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza jednak, że pomoc na restrukturyzację spełnia warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych R&R, pod warunkiem że spółka DB Cargo w pełni wdroży środki przewidziane w planie restrukturyzacji lub do których zobowiązały się Niemcy. Pomoc ułatwia rozwój działalności gospodarczej i nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Pomoc jest zatem zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Środki polegające na świadczeniu usług w ramach grupy Deutsche Bahn na rzecz DB Cargo AG, zapewnieniu finansowania pożyczek przez Deutsche Bahn Treasury na rzecz DB Cargo AG, częściowym pokryciu wynagrodzeń urzędników służby cywilnej zatrudnionych przez DB Cargo AG oraz przenoszeniu rocznych strat DB Cargo AG do dnia 31 grudnia 2021 r. na podstawie umowy o przeniesieniu zysków i strat zawartej między Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG w dniu 25 października 2012 r., która została przedłużona, nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”).

Artykuł 2

1. Przeniesienie rocznych strat DB Cargo AG na Deutsche Bahn AG za okres od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. na podstawie umowy o przeniesieniu zysków i strat zawartej między Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG w dniu 25 października 2012 r., która została przedłużona, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc ta została udzielona z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
2. Pomoc, o której mowa w ust. 1, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 3 niniejszej decyzji oraz obowiązków określonych w art. 4 niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niemcy zapewniają, aby DB Cargo AG lub Deutsche Bahn AG, w zależności od przypadku, w terminach przewidzianych w planie restrukturyzacji lub, w stosownych przypadkach, najpóźniej do końca okresu restrukturyzacji przypadającego na dzień 31 grudnia 2026 r., w pełni wdrożyły środki zawarte w planie restrukturyzacji DB Cargo AG, a także powiązane środki ograniczające zakłócenia konkurencji.

Artykuł 4

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Niemcy poinformują Komisję o środkach przewidzianych lub wdrożonych w celu jej wykonania.

Następnie Niemcy będą przekazywać Komisji regularne sprawozdania z wdrażania planu restrukturyzacji co sześć miesięcy do końca okresu restrukturyzacji przypadającego na dzień 31 grudnia 2026 r. W sprawozdaniach tych należy w szczególności określić daty faktycznej wypłaty środków finansowych przeznaczonych na wkład własny beneficjenta, wszelką planowaną przyszłą pomoc na rzecz spółki DB Cargo AG lub jej jednostek zależnych, w tym w ramach zatwierdzonych programów, poziom spełnienia warunków określonych w niniejszej decyzji, wszelkie odstępstwa od finansowych lub operacyjnych trajektorii planu restrukturyzacji, ograniczenie kosztów i zmniejszenie kosztów oraz zwiększone zyski osiągnięte dzięki operacyjnym środkom restrukturyzacyjnym, a także środki naprawcze przewidziane lub podjęte przez Niemcy lub, w stosownych przypadkach, DB Cargo AG lub Deutsche Bahn AG, w zależności od przypadku.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 listopada 2024 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Wiceprzewodnicząca wykonawcza