



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

6. října 2021 *

„Kasační opravný prostředek – Žaloba na neplatnost – Státní podpory – Veřejné financování železničního a silničního spojení přes úžinu Fehmarn – Individuální podpory – Oznámené podpory prohlášené za slučitelné s vnitřním trhem – Realizace důležitého projektu společného evropského zájmu – Rozhodnutí nevznášet námitky – Monopol – Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu“

Ve spojených věcech C-174/19 P a C-175/19 P,

jejichž předmětem jsou dva kasační opravné prostředky na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie, podané dne 25. února 2019,

Scandlines Danmark ApS, se sídlem v Kodani (Dánsko),

Scandlines Deutschland GmbH, se sídlem v Hamburku (Německo),

zastoupené L. Sandberg-Mørch, advokat,

navrhovatelky ve věci C-174/19 P,

podporované:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, se sídlem ve Fehmarn (Německo), zastoupenou L. Sandberg-Mørch, advokat, a W. Mecklenburgem, Rechtsanwalt,

Rederi Nordö-Link AB, se sídlem v Malmö (Švédsko), zastoupenou L. Sandberg-Mørch a A. Godsk Fallesenem, advokater,

Trelleborg Hamn AB, se sídlem v Trelleborgu (Švédsko), zastoupenou L. Sandberg-Mørch, advokat, a J. L. Buendía Sierrou, abogado,

vedlejšími účastnicemi v řízení o kasačním opravném prostředku,

přičemž ostatními účastníky řízení jsou:

Evropská komise, zastoupená V. Bottkou a S. Noëm, jakož i L. Armati, jako zmocněnci,

žalovaná v prvním stupni,

* Jednací jazyk: angličtina.

Dánské království, zastoupené původně M. J. Nymann-Lindegrenem, poté V. Jørgensen, jako zmocněnci, ve spolupráci s R. Holdgaardem, advokat,

Föreningen Svensk Sjöfart, se sídlem v Göteborgu (Švédsko), zastoupená J. L. Buendía Sierrou, abogado,

Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV, se sídlem ve Stuttgartu (Německo), zastoupená T. Hohmuthem, Rechtsanwalt, a L. Sandberg-Mørch, advokat,

vedlejší účastníci v prvním stupni,

a

Stena Line Scandinavia AB, se sídlem v Göteborgu, zastoupená L. Sandberg-Mørch, advokat, a P. Alexiadisem, solicitor,

navrhovatelka ve věci C-175/19 P,

podporovaná:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, se sídlem ve Fehmarn, zastoupenou L. Sandberg-Mørch, advokat, a W. Mecklenburgem, Rechtsanwalt,

Rederi Nordö-Link AB, se sídlem v Malmö, zastoupenou L. Sandberg-Mørch a A. Godsk Fallesenem, advokater,

Trelleborg Hamn AB, se sídlem v Trelleborgu, zastoupenou L. Sandberg-Mørch, advokat, a J. L. Buendía Sierrou, abogado,

vedlejšími účastnicemi v řízení o kasačním opravném prostředku,

přičemž ostatními účastníky řízení jsou:

Evropská komise, zastoupená V. Bottkou a S. Noëm, jakož i L. Armati, jako zmocněnci,

žalovaná v prvním stupni,

Dánské království, zastoupené původně M. J. Nymann-Lindegrenem, poté V. Jørgensen, jako zmocněnci, ve spolupráci s R. Holdgaardem, advokat,

Föreningen Svensk Sjöfart, se sídlem v Göteborgu, zastoupená J. L. Buendía Sierrou, abogado,

vedlejší účastníci v řízení o kasačním opravném prostředku,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení J.-C. Bonichot (zpravodaj), předseda senátu, L. Bay Larsen, C. Toader, M. Safjan a N. Jääskinen, soudci,

generální advokát: G. Pitruzzella,

vedoucí soudní kanceláře: M. Longar, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a v návaznosti na jednání konané dne 26. listopadu 2020,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 11. března 2021,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Svými kasačními opravnými prostředky se společnosti Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH na jedné straně a Stena Line Scandinavia AB na straně druhé domáhají v případě prvních dvou společností zrušení rozsudku ze dne 13. prosince 2018, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland v. Komise (T-630/15, dále jen „první napadený rozsudek“, EU:T:2018:942), a v případě posledně uvedené společnosti rozsudku ze dne 13. prosince 2018, Stena Line Scandinavia v. Komise (T-631/15, nezveřejněný, dále jen „druhý napadený rozsudek“, EU:T:2018:944) (dále společně jen „napadené rozsudky“), kterými Tribunál zrušil rozhodnutí Komise C(2015) 5023 final ze dne 23. července o státní podpoře SA.39078 (2014/N) (Dánsko) na financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn (Úř. věst. 2015, C 325, s. 5) (dále jen „sporné rozhodnutí“), v rozsahu, v němž Evropská komise rozhodla nevznášet námitky proti opatřením, která Dánské království poskytlo společnosti Femern A/S na plánování, výstavbu a provoz železničního spojení přes úžinu Fehmarn.
- 2 Svými vzájemnými kasačními opravnými prostředky se Komise domáhá zrušení napadených rozsudků v rozsahu, v němž prohlásily žalobu podanou společnostmi Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland a žalobu podanou společností Stena Line Scandinavia za přípustné v rozsahu, v němž se týkají opatření poskytnutých Dánským královstvím společnosti Femern Landanlæg na plánování, výstavbu a provoz železničních a silničních spojení s dánským vnitrozemím.

I. Právní rámec

- 3 V souladu s čl. 1 písm. h) nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 339), pojem „zúčastněné strany“ označuje zejména kterýkoli podnik nebo sdružení podniků, jejichž zájmy by mohly být ovlivněny poskytnutím podpory, zejména příjemce podpory, konkurenční podniky a profesní sdružení.
- 4 Článek 4 odst. 1 až 4 tohoto nařízení stanoví:
 - „1. Komise přezkoumá oznámení ihned po jeho obdržení. Aniž je dotčen článek 8, Komise přijme rozhodnutí podle odstavců 2, 3 nebo 4.
 2. Shledá-li Komise po předběžném přezkoumání, že oznámené opatření není podporou, zaznamená tento nálezný ve formě rozhodnutí.
 3. Shledá-li Komise po předběžném přezkoumání, že nejsou vzneseny žádné pochybnosti o slučitelnosti oznámeného opatření s [vnitřním] trhem, pokud opatření spadá pod čl. [107]

odst. 1 [SFEU], rozhodne, že opatření je slučitelné s [vnitřním] trhem (dále jen „rozhodnutí nevznášet námitky“). Rozhodnutí blíže určí, která výjimka podle Smlouvy byla použita.

4. Shledá-li Komise po předběžném přezkoumání, že existují pochybnosti o slučitelnosti oznámeného opatření s [vnitřním] trhem, rozhodne o zahájení postupu podle čl. [108] odst. 2 [SFEU] (dále jen „rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení“).

- 5 Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. 2015, L 248, s. 9), které počínaje 14. říjnem 2015 nahradilo nařízení č. 659/1999, stanoví totožná ustanovení, jako jsou ustanovení citovaná v předchozím bodě.

II. Skutečnosti předcházející sporu

A. Projekt

- 6 Předmětem sporu je financování projektu spojení přes úžinu Fehmarn mezi Dánskem a Německem severně od Lübecku (Německo) (dále jen „projekt“). Projekt se skládá zprv z výstavby podmořského tunelu o délce přibližně 19 km, který spojí lokalitu Rødby na ostrově Lolland v Dánsku a lokalitu Puttgarden na ostrově Fehmarn v Německu prostřednictvím elektrifikované železniční tratě a dálnice (dále jen „pevné spojení“), a zadruhé z rozšíření a vylepšení silničních a železničních spojení s dánským vnitrozemím, zejména stávajícího železničního spojení o délce přibližně 120 km mezi městy Ringsted (Dánsko) a Rødby. Projekt byl schválen smlouvou, podepsanou dne 3. září 2008 a ratifikovanou v roce 2009, mezi Dánským královstvím a Spolkovou republikou Německo.
- 7 Celkové odhadované náklady projektu odpovídající pevným cenám v roce 2014 činí 64,4 miliard dánských korun (DKK) (přibližně 8,7 miliard eur), z čehož 54,9 miliard DKK (přibližně 7,4 miliard eur) je na plánování a výstavbu pevného spojení a 9,5 miliard DKK (přibližně 1,3 miliard eur) na plánování a výstavbu vylepšení silničních a železničních spojení s dánským vnitrozemím.
- 8 V souladu s uvedenou smlouvou podepsanou dne 3. září 2008 a s Lov nr. 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (zákon č. 575 o výstavbě a provozu pevného spojení přes úžinu Fehmarn a o spojeních s dánským vnitrozemím) ze dne 4. května 2015 byly provedením projektu pověřeny dva dánské veřejné podniky. První podnik, společnost Femern A/S, založená v roce 2005, odpovídá za financování, výstavbu a provoz pevného spojení. Druhý podnik, společnost Femern Landanlæg A/S, založená v roce 2009, odpovídá za financování, výstavbu a provoz silničních a železničních spojení s dánským vnitrozemím. Společnost Femern Landanlæg je dceřinou společností společnosti Sund & Bælt Holding A/S, vlastněné dánským státem. Společnost Femern se stala dceřinou společností společnosti Femern Landanlæg poté, co byla tato společnost založena.
- 9 Vlastnictví dotčených železničních spojení bude rozděleno mezi Banedanmark (20 %), veřejného správce dánské vnitrostátní železniční infrastruktury, a Femern Landanlæg (80 %).
- 10 Projekt je financován společnostmi Femern a Femern Landanlæg prostřednictvím půjček získaných na mezinárodních finančních trzích se zárukou dánského státu nebo prostřednictvím podpůrných půjček od Dánské národní banky. Tyto společnosti naproti tomu nebudou moci

získat půjčky na jiné činnosti než na financování, plánování, výstavbu a provozování pevného spojení a silničních a železničních spojení s dánským vnitrozemím. Oba tyto podniky rovněž obdržely kapitálový vklad od dánského státu.

- 11 Společnost Femern bude vybírat poplatky placené uživateli pevného spojení za účelem splacení svého dluhu a vyplatí společnosti Femern Landanlæg dividendy, které tato společnost použije ke splacení svého dluhu.
- 12 Femern Landanlæg obdrží 80 % částky poplatků placených železničními provozovateli za používání železničních spojení, které vybírá Banedanmark, v poměru k rozdělení vlastnictví těchto železničních infrastruktur mezi touto společností a tímto správcem.
- 13 Společnost Banedanmark ponese veškeré náklady na provoz železničních spojení s dánským vnitrozemím, nicméně náklady na jejich údržbu budou rozděleny mezi společností Femern Landanlæg a Banedanmark v poměru k jejich příslušným vlastnickým podílům.

B. Skutečnosti předcházející sporu

- 14 Projektu předcházela fáze plánování, jejíž financování oznámily dánské orgány Komisi.
- 15 Rozhodnutím ze dne 13. července 2009 o státní podpoře N 157/2009 –Financování fáze plánování pevného spojení přes úžinu Fehmarn (Úř. věst. 2009, C 202, s. 2) Komise dospěla k závěru zaprvé, že opatření spojená s financováním plánování projektu nepředstavují státní podporu, a zadruhé, že jsou v každém případě slučitelná s vnitřním trhem. Komise se tedy rozhodla nevznášet námitky ve smyslu čl. 4 odst. 2 a 3 nařízení č. 659/1999.
- 16 Dne 22. prosince 2014 oznámily dánské orgány Komisi podmínky veřejného financování projektu, sestávajícího z vkladů do základního kapitálu obou podniků, jakož i ze státních záruk a půjček.
- 17 Komise tato opatření schválila sporným rozhodnutím. Měla zejména za to, že opatření veřejného financování poskytnutá společnosti Femern Landanlæg na financování železničních spojení s dánským vnitrozemím nepředstavují státní podpory z důvodu, že tato opatření nenarušují hospodářskou soutěž, jelikož neexistuje hospodářská soutěž „na“ trhu pro správu a provoz vnitrostátní železniční sítě nebo „o“ tento trh a že železniční spojení patřící tomuto podniku budou vylepšena a provozována společností Banedanmark za stejných podmínek jako ostatní úseky dánské vnitrostátní železniční sítě.
- 18 Komise měla rovněž za to, že tato opatření nemohou ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož správa a provoz dotčené železniční sítě byly prováděny na vnitrostátním trhu, odděleném a zeměpisně uzavřeném, který nebyl otevřen hospodářské soutěži.
- 19 Pokud jde o opatření poskytnutá společnosti Femern na financování pevného spojení, Komise uvedla, že pokud by měla představovat státní podpory, byla by v každém případě slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

III. Řízení před Tribunálem a napadené rozsudky

A. Věc T-630/15

- 20 Na základě návrhu došlého kanceláři Tribunálu dne 10. listopadu 2015 podaly společnosti Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland žalobu znějící na zrušení sporného rozhodnutí.
- 21 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 6. dubna 2016 podalo Dánské království návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastník na podporu návrhových žádání Komise. Usnesením ze dne 29. června 2016 předseda devátého senátu Tribunálu toto vedlejší účastenství povolil a vyhověl důvěrnému zacházení požadovaného navrhovatelkami ve vztahu k Dánskému království.
- 22 Podáními došlými kanceláři Tribunálu dne 7. dubna 2016 se Föreningen Svensk Sjöfart (dále jen „FSS“), spolek provozovatelů námořních plavidel se sídlem ve Švédsku, a Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV, organizace na ochranu životního prostředí se sídlem v Německu, podaly návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastníci na podporu návrhových žádání navrhovatelek. Usnesením ze dne 30. listopadu 2016 předseda pátého senátu Tribunálu povolil tato vedlejší účastenství a vyhověl žádosti navrhovatelek o důvěrné zacházení ve vztahu k FSS a NABU.
- 23 Prvním napadeným rozsudkem Tribunál zrušil sporné rozhodnutí v rozsahu, v němž se Komise rozhodla nevznášet námitky proti opatřením, která Dánské království poskytlo společnosti Femern za účelem plánování, výstavby a provozu pevného spojení, a ve zbývajících částech žalobu zamítl.

B. Věc T-631/15

- 24 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 11. listopadu 2015 podala společnost Stena Line Scandinavia žalobu znějící na zrušení sporného rozhodnutí.
- 25 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 6. dubna 2016 podalo Dánské království návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastník na podporu návrhových žádání Komise. Usnesením ze dne 29. června 2016 předseda devátého senátu Tribunálu toto vedlejší účastenství povolil.
- 26 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 7. dubna 2016 podal FSS návrh na vstup do řízení jako vedlejší účastník na podporu návrhových žádání navrhovatelky. Usnesením ze dne 30. listopadu 2016 předseda pátého senátu Tribunálu toto vedlejší účastenství povolil.
- 27 Druhým napadeným rozsudkem Tribunál zrušil sporné rozhodnutí v rozsahu, v němž se Komise rozhodla nevznášet námitky proti opatřením, která Dánské království poskytlo společnosti Femern za účelem plánování, výstavby a provozu pevného spojení, a to na základě stejného odůvodnění jako je odůvodnění v prvním napadeném rozsudku, s výhradou doplňujících upřesnění uvedených v bodech 162 až 165 druhého napadeného rozsudku. Ve zbývajících částech žalobu zamítl.

IV. Řízení před Soudním dvorem

- 28 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 22. října 2019, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland v. Komise (C-174/19 P, nezveřejněné, EU:C:2019:1096), bylo povoleno vedlejší účastenství Rederi Nordö-Link AB, Trelleborg Hamn AB a Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV (dále jen „Aktionsbündnis“) na podporu návrhových žádání společností Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland.
- 29 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 22. října 2019, Stena Line Scandinavia v. Komise (C-175/19 P, nezveřejněné, EU:C:2019:1095), bylo povoleno vedlejší účastenství Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis na podporu návrhových žádání společnosti Stena Line Scandinavia.
- 30 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 2. září 2020 byly věci C-174/19 P a C-175/19 P spojeny pro účely ústní části řízení a rozsudku.

V. Návrhová žádání účastníků řízení

A. Věc C-174/19 P

- 31 Společnosti Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland navrhují, aby Soudní dvůr:
- zrušil první napadený rozsudek v rozsahu, v němž se týká opatření na financování poskytnutých společnosti Femern Landanlæg;
 - prohlásil vedlejší kasační opravný prostředek za nepřipustný, nebo, v každém případě, za neopodstatněný, a
 - uložil Komisi, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené navrhovatelkami.
- 32 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zamítl hlavní kasační opravný prostředek;
 - zrušil implicitní rozhodnutí Tribunálu, kterým byla žaloba navrhovatelek prohlášena za přípustnou, v rozsahu, v němž se týká opatření na financování poskytnutých společnosti Femern Landanlæg, a
 - uložil navrhovatelkám náhradu nákladů řízení před Tribunálem a před Soudním dvorem.
- 33 Dánské království navrhuje, aby Soudní dvůr zamítl hlavní kasační opravný prostředek a vyhověl vedlejšímu kasačnímu opravnému prostředku.
- 34 FSS navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zrušil první napadený rozsudek v rozsahu, v němž zamítl žalobní důvody předložené společnostmi Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland;

- zrušil sporné rozhodnutí v plném rozsahu;
 - uložil Komisi zahájit formální vyšetřovací řízení ohledně veškerých podpor spojených s projektem;
 - prohlásil vedlejší kasační opravný prostředek za nepřípustný a, v každém případě, za neopodstatněný, a
 - uložil Komisi, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené společnostmi Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland a FSS v rámci řízení před Tribunálem a před Soudním dvorem.
- 35 NABU navrhuje, aby Soudní dvůr:
- vyhověl hlavnímu kasačnímu opravnému prostředku a zrušil první napadený rozsudek;
 - prohlásil vedlejší kasační opravný prostředek za nepřípustný, nebo, v každém případě, za neopodstatněný;
 - zrušil sporné rozhodnutí v plném rozsahu, a
 - uložil Komisi, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené NABU.
- 36 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis navrhuje, aby Soudní dvůr:
- vyhověl hlavnímu kasačnímu opravnému prostředku a částečně zrušil první napadený rozsudek a
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení, jakož i nákladů řízení vynaložených vedlejšími účastníky řízení v kasačním opravném prostředku.

B. Věc C-175/19 P

- 37 Stena Line Scandinavia navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zrušil druhý napadený rozsudek v rozsahu, v němž se týká opatření na financování poskytnutých společnosti Femern Landanlæg;
 - prohlásil vedlejší kasační opravný prostředek za nepřípustný, nebo, v každém případě, za neopodstatněný, a
 - uložil Komisi, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené navrhovatelkou.
- 38 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zamítl hlavní kasační opravný prostředek;

- vyhověl jejímu vedlejšímu kasačnímu opravnému prostředku a zrušil implicitní rozhodnutí Tribunálu, kterým byla žaloba navrhovatelky prohlášena za přípustnou v rozsahu, v němž se týká opatření na financování poskytnutých společnosti Femern Landanlæg;
 - prohlásil žalobu za nepřípustnou v rozsahu, v němž se týká těchto opatření, a
 - uložil navrhovatelce náhradu nákladů řízení před Tribunálem a před Soudním dvorem.
- 39 Dánské království navrhuje, aby Soudní dvůr zamítl hlavní kasační opravný prostředek a vyhověl vedlejšímu kasačnímu opravnému prostředku Komise.
- 40 FSS navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zrušil druhý napadený rozsudek;
 - zrušil sporné rozhodnutí v plném rozsahu;
 - uložil Komisi zahájit formální vyšetřovací řízení ohledně veškerých podpor spojených s projektem;
 - prohlásil vedlejší kasační opravný prostředek za nepřípustný nebo za neopodstatněný, a
 - uložil Komisi, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené navrhovatelkou a FSS v rámci řízení před Tribunálem a před Soudním dvorem.
- 41 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis navrhuje, aby Soudní dvůr:
- vyhověl hlavnímu kasačnímu opravnému prostředku a částečně zrušil druhý napadený rozsudek a
 - uložil Komisi, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené vedlejšími účastníky řízení o kasačním opravném prostředku.

VI. K hlavním kasačním opravným prostředkům

- 42 Ve věci C-174/19 P předkládají společnosti Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland na podporu svého kasačního opravného prostředku sedm důvodů kasačního opravného prostředku. První a druhý důvod směřují proti závěrům Tribunálu ohledně financování části projektu týkající se železničních spojení s dánským vnitrozemím a ostatní důvody se týkají závěrů Tribunálu ohledně financování pevného spojení. Ve věci C-175/19 P předkládá společnost Stena Line Scandinavia na podporu svého kasačního opravného prostředku šest důvodů kasačního opravného prostředku, které jsou v podstatě totožné s prvními šesti důvody vznesenými navrhovatelkami ve věci C-174/19 P.

A. K přípustnosti třetího až šestého důvodu kasačního opravného prostředku ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P

1. Argumentace účastníků řízení

- 43 Komise a Dánské království úvodem namítají nepřípustnost třetího až šestého důvodu kasačního opravného prostředku navrhovatelek, které vycházejí z nesprávných právních posouzení, kterých se Tribunál údajně dopustil, pokud jde o motivační účinek, způsobilost nákladů na spojení s dánským vnitrozemím a narušení hospodářské soutěže vyplývající z opatření poskytnutých společnosti Femern. S odvoláním na čl. 169 odst. 1 jednacího řádu Soudního dvora a na judikaturu týkající se tohoto ustanovení tvrdí, že tyto důvody jsou nepřipustné, jelikož jsou podány proti odůvodnění, a nikoli proti výroku napadených rozsudků.
- 44 Navrhovatelky tvrdí, že mají právní zájem na podání kasačního opravného prostředku a že tyto důvody kasačního opravného prostředku jsou přípustné, zejména v tom, že umožňují zabránit, aby odůvodnění napadených rozsudků, která jsou takto napadena, založily překážku věci pravomocně rozsouzené. NABU a FSS v podstatě sdílejí argumenty navrhovatelek.

2. Závěry Soudního dvora

- 45 Podle článku 169 odst. 1 jednacího řádu návrhové žádání v kasačním opravném prostředku musí směřovat k úplnému nebo částečnému zrušení rozhodnutí Tribunálu obsaženého ve výroku tohoto rozhodnutí.
- 46 Napadenými rozsudky Tribunál zrušil odůvodnění sporného rozhodnutí týkající se opatření poskytnutých společnosti Femern na pevné spojení.
- 47 Svým třetím až šestým důvodem navrhovatelky přitom tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávných právních posouzení při posouzení motivačního účinku těchto opatření, způsobilosti nákladů na spojení s dánským vnitrozemím a narušení hospodářské soutěže způsobeného uvedenými opatřeními.
- 48 Je tedy třeba konstatovat, že těmito důvody se navrhovatelky snaží zpochybnit nikoli výrok napadených rozsudků, ale jejich odůvodnění, a že vyhovění těmto důvodům by neumožnilo úplné nebo částečné zrušení výroku každého z těchto rozsudků.
- 49 Z toho vyplývá, že tyto důvody musí být odmítnuty jako nepřipustné.
- 50 Tento závěr nelze zpochybnit argumentem NABU a FSS, který vychází z překážky věci pravomocně rozsouzené odůvodnění napadených rozsudků, kterého se týkají tyto důvody.
- 51 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z judikatury Soudního dvora vyplývá, že překážka věci rozsouzené se týká pouze odůvodnění rozsudku, které je nezbytnou oporou jeho výroku, a je od něj proto neoddělitelné (rozsudek ze dne 25. července 2018, Société des produits Nestlé a další v. Mondelez UK Holdings & Services, C-84/17 P, C-85/17 P a C-95/17 P, EU:C:2018:596, bod 52, jakož i citovaná judikatura).

- 52 V případě zrušení rozhodnutí Komise Tribunálem nelze důvody, na základě kterých tento soud odmítl některé argumenty vznesené účastníky řízení, považovat za odůvodnění, jenž představuje překážku věci pravomocně rozsouzené (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 25. července 2018, *Société des produits Nestlé a další v. Mondelez UK Holdings & Services*, C-84/17 P, C-85/17 P a C-95/17 P, EU:C:2018:596, bod 53).
- 53 Třetí až šestý důvod ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P se týkají argumentů uplatněných v prvním stupni a odmítnutých Tribunálem v napadených rozsudcích. Za těchto podmínek argumenty uplatněné navrhovatelkami v jejich třetím až šestém důvodu jim nemohou být ku prospěchu a ani nemohou mít žádný vliv na výrok napadených rozsudků, který ruší odůvodnění sporného rozhodnutí týkající se opatření poskytnutých společnosti Femern.
- 54 Z toho vyplývá, že třetí až šestý důvod ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P musí být odmítnuty jako nepřipustné.

B. K sedmému důvodu kasačního opravného prostředku ve věci C-174/19 P

- 55 Svým sedmým důvodem kasačního opravného prostředku ve věci C-174/19 P navrhovatelky, podporované Rederi Nordö-Link a Aktionsbündnis, tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení v bodech 40 až 52 prvního napadeného rozsudku, když odmítl jako nepřipustné jejich žalobní důvody týkající se podpor spočívajících v železničních poplatcích a užívání majetku dánského státu z toho důvodu, že se těchto opatření sporné rozhodnutí netýkalo. NABU a FSS tuto argumentaci v podstatě sdílejí.
- 56 Navrhovatelky se v tomto ohledu dovolávají vnitřního rozporu mezi tímto rozsudkem a usnesením ze dne 13. prosince 2018, *Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland v. Komise* (T-890/16, nezveřejněné, EU:T:2018:1004), v němž Tribunál konstatoval, že se uvedených opatření toto rozhodnutí týkalo. Tvrdí, že tento vnitřní rozpor porušuje čl. 263 první a čtvrtý pododstavec SFEU a článek 47 Listiny základních práv Evropské unie.
- 57 Komise a Dánské království tvrdí, že sedmý důvod musí být zamítnut jako neopodstatněný, přičemž Komise má navíc za to, že tento důvod je každopádně neúčinný.
- 58 V tomto ohledu je třeba uvést, že Tribunál v prvním napadeném rozsudku nerozhodl ve smyslu, který tvrdí navrhovatelky.
- 59 Zaprvé totiž Tribunál v bodě 48 tohoto rozsudku odmítl argumenty navrhovatelek týkající se těchto opatření jako nové, a tudíž nepřipustné. Zadruhé a pro úplnost Tribunál v bodě 52 uvedeného rozsudku nekonstatoval, že se rozhodnutí o výstavbě z roku 2015 netýkalo železničních poplatků a bezplatného užívání majetku dánského státu, ale pouze odmítl argument navrhovatelek vycházející z nedostatku odůvodnění tohoto rozhodnutí týkajícího se těchto opatření, když rozhodl, že se tento argument netýkal v pravém slova smyslu nedostatku odůvodnění uvedeného rozhodnutí. V tomto bodě 52 ostatně Tribunál odkázal pouze na tvrzení navrhovatelek, aniž učinil jakýkoli závěr ohledně toho, zda se totéž rozhodnutí skutečně týkalo uvedených opatření (usnesení ze dne 3. září 2021, *Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland v. Komise*, C-173/19 P, nezveřejněné, EU:C:2021:699, bod 53).
- 60 Z toho vyplývá, že sedmý důvod ve věci C-174/19 P musí být zamítnut jako neopodstatněný.

C. K prvnímu a druhému důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P

- 61 Svým prvním důvodem kasačního opravného prostředku, který se skládá ze čtyř částí, navrhovatelky tvrdí, že Tribunál porušil čl. 107 odst. 1 SFEU a čl. 108 odst. 2 SFEU, když rozhodl, že se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, ani se nesetkala s vážnými obtížemi, když měla za to, že opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg nemohla narušit hospodářskou soutěž. Svým druhým důvodem kasačního opravného prostředku tvrdí, že se Tribunál dopustil týchž nesprávných právních posouzení, když rozhodl, že tato opatření nemohla ovlivnit obchod mezi členskými státy.

1. Úvodní poznámky

- 62 Je třeba připomenout, že podle čl. 107 odst. 1 SFEU podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.
- 63 Navíc vzhledem k tomu, že se první a druhý důvod kasačních opravných prostředků navrhovatelek týkají údajného porušení jejich procesních práv, je třeba rovněž připomenout, že článek 4 nařízení č. 659/1999 zavádí předběžnou fázi přezkumu oznámených podpor, jejímž cílem je umožnit Komisi, aby si utvořila prvotní názor na slučitelnost dotčené podpory se společným trhem. Tato fáze končí konstatováním Komise, že dané opatření buď nepředstavuje podporu, anebo že spadá do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU. V posledně uvedeném případě, pokud opatření nevyvolává pochybnosti ohledně jeho slučitelnosti s vnitřním trhem, prohlásí jej za slučitelné s vnitřním trhem a přijme rozhodnutí nevznášet námitky. V opačném případě musí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, body 43, 44 a 46).
- 64 Pokud Komise přijme rozhodnutí nevznášet námitky, nejen prohlašuje opatření za slučitelné s vnitřním trhem, ale také implicitně, avšak nutně, rozhoduje o tom, že nezahájí formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a čl. 6 odst. 1 nařízení č. 659/1999 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 45).
- 65 Postup na základě čl. 108 odst. 2 SFEU je přitom nevyhnutelný, jestliže Komise zaznamená závažné obtíže při posouzení toho, zda je podpora slučitelná s vnitřním trhem. Komise se tedy může pro přijetí příznivého rozhodnutí o podpoře omezit na předběžnou fázi přezkumu podle čl. 108 odst. 3 SFEU, pouze může-li po tomto prvotním přezkumu získat přesvědčení, že tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem. Pokud naproti tomu Komise po tomto prvotním přezkumu získá opačné přesvědčení, nebo pokud jí tento přezkum neumožní překonat veškeré obtíže, jež vyvstaly při posuzování slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem, je Komise povinna vyžádat si veškerá nezbytná stanoviska a zahájit v této souvislosti řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (rozsudek ze dne 2. dubna 2009, Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise, C-431/07 P, EU:C:2009:223 bod 61, jakož i citovaná judikatura).

- 66 Vzhledem k tomu, že má kritérium „závažných obtíží“ objektivní povahu, je třeba po existenci takových obtíží pátrat nejen v okolnostech přijetí rozhodnutí Komise přijatého po ukončení předběžného přezkoumání, ale rovněž v posouzeních, ze kterých vycházela Komise (rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v. Komise, C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 31 a citovaná judikatura).
- 67 Tato analýza tedy implikuje určení, zda posouzení informací a skutečností, které měla Komise k dispozici ve fázi předběžného přezkoumání oznámeného opatření, muselo objektivně vyvolat pochybnosti ohledně slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem, jelikož tyto pochybnosti musí vést k zahájení formálního vyšetřovacího řízení, jehož se mohou účastnit zúčastněné strany uvedené v čl. 1 písm. h) nařízení č. 659/1999, když se stejné zásady uplatní, jestliže má Komise nadále pochybnosti o samotné kvalifikaci zkoumaného opatření jako podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v. Komise, C-131/15 P, EU:C:2016:989, body 32 a 33, jakož i citovaná judikatura).

2. K první části prvního důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P

a) Argumentace účastníků řízení

- 68 První částí prvního důvodu ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P navrhovatelky, podporované vedlejšími účastníky, tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg nemohou ovlivnit hospodářskou soutěž, i když pevné spojení a železniční spojení představují celkový projekt, v rámci něhož není zpochybňováno, že opatření poskytnutá společnosti Femern mohou narušit hospodářskou soutěž. FSS a NABU tuto argumentaci v podstatě sdílejí.
- 69 Podle navrhovatelek Tribunál nesprávně rozhodl, že činnosti společnosti Femern Landanlæg nezahrnují nabídku dopravních služeb v úžině Fehmarn, i když tato spojení a pevné spojení představují jediný integrovaný projekt a byla zavedena za účelem nabídky dopravních služeb v této úžině. Předmět opatření poskytnutých společnosti Femern na jedné straně a opatření poskytnutých společnosti Femern Landanlæg na straně druhé je tedy totožný a spočívá v nabídce dopravních služeb v úžině Fehmarn.
- 70 Mimoto, opatření poskytnutá výlučně pro železniční spojení každopádně narušují hospodářskou soutěž stejně jako opatření určená pro železniční infrastrukturu pevného spojení.
- 71 Tribunál tedy v bodě 88 prvního napadeného rozsudku a v bodě 63 druhého napadeného rozsudku nesprávně rozhodl, že opatření poskytnutá společnosti Femern a Femern Landanlæg se týkají téhož projektu, ale mají různý předmět a různé příjemce.
- 72 Navrhovatelky rovněž tvrdí, že námitka nepřipustnosti vznesená Komisí a Dánským královstvím je neopodstatněná.
- 73 FSS tvrdí, že okolnost, že projekt je prováděn dvěma odlišnými společnostmi, neodůvodňuje, aby byla poskytnutá finanční opatření posuzována odděleně, a domnívá se, že analýza účinků na hospodářskou soutěž měla být posouzena na úrovni projektu jako celku. Tvrdí, že část projektu

týkající se železničních spojení s dánským vnitrozemím souvisí s existencí pevného spojení a že financování prvně uvedených spojení je navíc zajištěno prostřednictvím dividend vyplacených společnostmi Femern společnosti Femern Landanlæg.

- 74 Společnost Rederi Nordö-Link tvrdí, že opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg v každém případě ovlivňují trh dopravních služeb pro překročení úžiny Fehmarn a hospodářskou soutěž na takových předcházejících trzích, jako jsou dodávky stavebních materiálů, a na navazujících trzích, jako jsou trhy železničních dopravních služeb v Dánsku.
- 75 Komise tvrdí, že navrhovatelky přesně neoznačují napadené body odůvodnění v napadených rozsudcích.
- 76 Dodává, že první část prvního důvodu ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P je v každém případě neopodstatněná.
- 77 Dánské království úvodem tvrdí, že Komise ve sporném rozhodnutí neučinila konečné rozhodnutí o tom, zda opatření poskytnutá společnosti Femern mohou narušit hospodářskou soutěž, ani dokonce o tom, zda se jedná o podnik pro účely použití čl. 107 odst. 1 SFEU. Tvrdí, že takovou kvalifikaci nelze přijmout ani pro společnost Femern, ani pro společnost Femern Landanlæg.
- 78 Mimoto tvrdí, že navrhovatelky uplatňují před Soudním dvorem stejné argumenty jako ty, které byly odmítnuty Tribunálem.
- 79 Rovněž se dovolává jejich nepřipustnosti z důvodu, že navrhovatelky neodkazují přesně na napadené body odůvodnění v napadených rozsudcích a že rovněž zpochybňují závěry Tribunálu ohledně skutkového stavu, pokud jde o předmět a funkci spojení s vnitrozemím, aniž se dovolávají zkreslení z jeho strany.
- 80 Konečně tvrdí, že první část prvního důvodu je v obou věcech v každém případě neopodstatněná.

b) Závěry Soudního dvora

- 81 Pokud jde o námitku nepřipustnosti vznesenou Komisí a Dánským královstvím, která vychází z toho, že napadené body odůvodnění napadených rozsudků nebyly dostatečně přesně určeny, navrhovatelky tyto body jasně určují.
- 82 Stačí totiž konstatovat, že společnosti Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland na podporu své argumentace předložené na podporu první části prvního důvodu kasačního opravného prostředku ve věci C-174/19 P výslovně uvedly body 87 až 93 prvního napadeného rozsudku, a zejména bod 88 tohoto rozsudku, v němž Tribunál rozhodl o relevanci toho, že zkoumaná opatření patřila ke stejnému projektu pro účely použití čl. 107 odst. 1 SFEU. Společnost Stena Line Scandinavia na podporu první části prvního důvodu kasačního opravného prostředku ve věci C-175/19 P uvedla body 62 až 71 druhého napadeného rozsudku, a zejména bod 63 tohoto rozsudku.
- 83 Tuto námitku nepřipustnosti je tedy třeba zamítnout.
- 84 Stejně tak nelze vyhovět námitce nepřipustnosti dovolávané Dánským královstvím, vycházející z toho, že navrhovatelky pouze zopakovaly v rámci první části svého prvního důvodu kasačního opravného prostředku argumenty uplatněné v prvním stupni, jelikož navrhovatelky těmito

argumenty zpochybňují závěry Tribunálu, kterými Tribunál v bodech 87 až 93 prvního napadeného rozsudku a v bodech 62 až 71 druhého napadeného rozsudku odmítl jejich argumenty.

- 85 Z ustálené judikatury Soudního dvora totiž vyplývá, že právní otázky přezkoumané v prvním stupni mohou být znovu projednány v rámci kasačního opravného prostředku. Pokud by navrhovatel nemohl tímto způsobem založit svůj kasační opravný prostředek na důvodech a argumentech již použitých před Tribunálem, bylo by řízení o kasačním opravném prostředku zčásti zbaveno svého smyslu (viz zejména rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v. Komise, C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 26).
- 86 Naproti tomu, jak tvrdí Dánské království, argumenty, kterých se navrhovatelky dovolávají k tvrzení, že činnosti společnosti Femern Landanlæg zahrnují nabídku dopravních služeb v úžině Fehmarn, jsou nepřípustné, jelikož se pomocí těchto argumentů domáhají toho, aby Soudní dvůr provedl nové posouzení skutkového stavu, aniž se dovolávají zkreslení skutkového stavu Tribunálem. Posouzení skutkového stavu a důkazů nepředstavuje, s výhradou případu jejich zkreslení, právní otázku, která jako taková podléhá přezkumu Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19 P, EU:C:2021:154, bod 52, jakož i citovaná judikatura).
- 87 Ostatně, jak uvedl generální advokát v bodě 92 svého stanoviska, z argumentů týkajících se integrované povahy projektu, zejména těch, které se týkají účelu a podmínek financování projektu, nijak nevyplývá, že činnosti společnosti Femern Landanlæg jsou rozšířeny na nabídku dopravních služeb v úžině Fehmarn.
- 88 Kromě toho argumenty společnosti Rederi Nordö-Link, podle kterých opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg ovlivňují rovněž hospodářskou soutěž na předcházejících trzích, jako je trh s dodávkami stavebních materiálů, a na navazujících trzích, jako jsou trhy železniční dopravy v Dánsku, se ve skutečnosti týkají bodu 91 prvního napadeného rozsudku a bodu 66 druhého napadeného rozsudku, kterými Tribunál odkázal na body napadených rozsudků týkající se existence hospodářské soutěže. Takové argumenty jsou tedy irelevantní ve vztahu k právním důsledkům, které je třeba vyvodit z příslušnosti jednotlivých zkoumaných opatření k témuž projektu, a nelze se jich tedy užitečně dovolávat na podporu první části prvního důvodu.
- 89 Pro účely posouzení první části prvního důvodu je rovněž irelevantní skutečnost, zda jsou společnosti Femern a Femern Landanlæg podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 90 Konečně, povaha cílů sledovaných státními opatřeními a jejich odůvodnění nemají žádný vliv na jejich kvalifikaci jako státní podpory. Článek 107 odst. 1 SFEU totiž nerozlišuje podle důvodů nebo cílů státních zásahů, ale definuje je podle jejich účinků (rozsudek ze dne 4. března 2021, Komise v. Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, bod 61 a citovaná judikatura).
- 91 Z toho vyplývá, že i když opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg jsou součástí jednoho projektu, který má jako celek za cíl, jak uvádí generální advokát v bodě 99 svého stanoviska, zlepšit podmínky přepravy cestujících a zboží mezi severskými zeměmi a střední Evropou, nic to nemění na tom, že je nelze pouze z tohoto důvodu posuzovat globálně s opatřeními poskytnutými společností Femern s ohledem na čl. 107 odst. 1 SFEU, jelikož činnosti obou těchto podniků jsou odlišné. Je totiž nesporné, že jakmile bude projekt uskutečněn,

činnosti společnosti Femern Landanlæg se omezí na správu a provozování železničních spojení, zatímco činnosti společnosti Femern se budou týkat jen pevného spojení, přičemž tyto odlišné infrastruktury bude mimoto možné používat nezávisle na sobě.

- 92 Z výše uvedeného vyplývá, že Tribunál mohl, aniž se dopustil nesprávného právního posouzení, rozhodnout v bodě 88 prvního napadeného rozsudku a v bodě 63 druhého napadeného rozsudku, že opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg, přijatá v rámci téhož projektu, jako je projekt, který stanoví opatření ve prospěch společnosti Femern pro pevné spojení, a kvalifikovaná Komisí jako státní podpory, nemohou zakládat „pouze z tohoto důvodu“ státní podpory, jelikož tyto dva druhy opatření mají různý předmět a různé příjemce. Tribunál tedy rovněž správně rozlišil v bodech 90 až 92 prvního napadeného rozsudku a v bodech 65 až 67 druhého napadeného rozsudku účinky opatření poskytnutých oběma podnikům na hospodářskou soutěž.
- 93 Z toho vyplývá, že první část prvního důvodu navrhovatelek ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P je zčásti nepřipustná a zčásti neopodstatněná, a proto musí být zamítnuta.

3. K druhé a třetí části prvního důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P

a) Argumentace účastníků řízení

- 94 Druhou a třetí částí prvního důvodu kasačního opravného prostředku ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P, které je třeba přezkoumat společně, navrhovatelky podporované vedlejšími účastníky tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že trh správy železniční infrastruktury v Dánsku není otevřený hospodářské soutěži. Nesprávně odmítl v bodech 108 až 120 prvního napadeného rozsudku a v bodech 83 až 95 druhého napadeného rozsudku jejich argumenty vycházející z existence hospodářské soutěže jak fakticky, tak z právního hlediska, pro správu a provozování dánské železniční infrastruktury. NABU a FSS tuto argumentaci v podstatě sdílejí.
- 95 Úvodem navrhovatelky tvrdí, že jejich argumenty mají rovněž zpochybnit závěry Tribunálu v bodech 94 až 96 prvního napadeného rozsudku a v bodech 69 až 71 druhého napadeného rozsudku, podle nichž jsou železniční spojení s vnitrozemím součástí vnitrostátní železniční sítě.
- 96 Pokud jde o existenci hospodářské soutěže z právního hlediska, navrhovatelky se domnívají, že režim licencí pro provoz, správu a údržbu dánské železniční infrastruktury, zavedený dánskými právními předpisy, který vyžaduje získání licence od vnitrostátního orgánu odpovědného za dopravu proto, aby bylo možné spravovat železniční infrastrukturu, a který byl v roce 2015 nahrazen systémem bezpečnostních povolení, znamená, že tyto činnosti jsou otevřené hospodářské soutěži, přinejmenším pokud jde o hospodářskou soutěž „o“ trh správy železniční infrastruktury. Každá společnost, která získala licenci a bezpečnostní povolení, tak totiž může provozovat železniční infrastrukturu. V Dánsku ostatně existuje několik provozovatelů železniční infrastruktury.
- 97 Navrhovatelky odkazují na „analytický rámec“ uvedený Komisí v dokumentu o infrastruktuře týkající se železnic, metra a místní dopravy (*„Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and local transport infrastructure“*), který uvádí, že správa železniční infrastruktury je uzavřena

hospodářské soutěži pouze tehdy, pokud správa a provoz podléhají zákonnému monopolu, což předpokládá, že služba je ze zákona vyhrazena výhradnímu poskytovateli a všem ostatním provozovatelům je jasně zakázáno ji poskytovat.

- 98 Tak tomu však v Dánsku není a režim licencí umožňuje podnikům soutěžit jak ve výstavbě a provozu infrastruktury, tak i v poskytování služeb na stávající infrastruktuře v případě, že by společnosti Femern Landanlæg nebo Banedanmark zajišťovaly poskytování svých činností prostřednictvím subdodavatelů.
- 99 Navrhovatelky dále s odkazem na jiná hospodářská odvětví, v nichž je činnost založena rovněž na využívání sítě, jako jsou telekomunikace, elektřina nebo plyn, tvrdí, že zjištění otevření hospodářské soutěži závisí pouze na zavedeném systému, který umožňuje přístup konkurenčních operátorů k infrastruktuře, a to i bez ohledu na jejich skutečnou přítomnost na trhu.
- 100 Stejně tak se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení v bodě 112 prvního napadeného rozsudku a v bodě 87 druhého napadeného rozsudku, když rozhodl, že skutečnost, že jiné podniky, než je společnost Banedanmark, získaly licence a vykonávají své správní a provozní činnosti na úsecích železniční sítě, které mají povahu „přirozeného monopolu“, nepostačuje k prokázání existence hospodářské soutěže „na“ trhu provozování a správy vnitrostátní železnice nebo „o“ tento trh.
- 101 Mimoto skutečnost, že unijní právo nevyžaduje, aby správa železniční infrastruktury byla otevřena hospodářské soutěži, jak Tribunál připomněl v bodě 111 prvního napadeného rozsudku a v bodě 86 druhého napadeného rozsudku, a že se provozovatelé z jiných členských států mohou v Dánsku dovolávat povolení vydaných jejich zeměmi původu, jak uvedl v bodě 113 prvního napadeného rozsudku a v bodě 88 druhého napadeného rozsudku, je irelevantní.
- 102 Opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg každopádně narušují hospodářskou soutěž na takových předcházejících trzích, jako je trh s dodávkami stavebních materiálů, a na navazujících trzích, jako je trh poskytování dopravních služeb v Dánsku.
- 103 Navrhovatelky dále pomocí podobných argumentů tvrdí, že se Tribunál rovněž dopustil nesprávného právního posouzení, když neshledal existenci faktické hospodářské soutěže na trhu, na němž působí společnost Femern Landanlæg, zejména vzhledem k přítomnosti společností oprávněných spravovat místní železniční sítě, odlišné od vnitrostátní sítě.
- 104 S odkazem na sdělení Komise o pokynech Evropské unie k použití pravidel státní podpory ve vztahu k rychlému zavádění širokopásmových sítí (Úř. věst. 2013, C 25, s. 1), které lze poskytnout provozovatelům na výstavbu a provoz infrastruktury, rovněž tvrdí, že relevantním kritériem pro určení, zda podpora poskytnutá společnosti Femern Landanlæg představuje státní podporu, je kritérium, zda tento provozovatel obdržel financování za podmínek, které odpovídají tržním podmínkám, či nikoli. Podle jejich názoru tomu tak v projednávané věci nebylo.
- 105 Ve své replice tvrdí, že námitky nepřipustnosti vznesené Komisí a Dánským královstvím jsou neopodstatněné.
- 106 FSS zdůrazňuje novou povahu analýzy Komise ve sporném rozhodnutí, neboť v ojedinělých případech, kdy tento orgán dospěl k závěru o neexistenci narušení hospodářské soutěže, se dosud jednalo především o činnosti druhořadého významu, které byly prováděny nejčastěji daleko od hranic a s výlučně lokálními účinky.

- 107 FSS tvrdí, že vzhledem k režimu licencí uplatňovanému v Dánsku Tribunál nesprávně rozhodl, že neexistovala hospodářská soutěž „o“ trh železniční infrastruktury, jelikož jakémukoli provozovateli, který má zájem, může být zadána zakázka na provozování spojení s vnitrozemím. I když každá železniční infrastruktura vykazuje rysy přirozeného monopolu, neznamená to, že provozovatelé nemohou být konkurenty v soutěži „o“ tento trh, takže finanční podpora poskytnutá pouze jednomu z nich narušuje hospodářskou soutěž.
- 108 I v případě, že by tyto trhy byly uzavřeny hospodářské soutěži z důvodu zákonného monopolu, finanční podpora má podle FSS dopad na hospodářskou soutěž v odvětví dopravy. Veřejné financování výstavby infrastruktury tak musí mít významné důsledky na konkurenceschopnost tohoto odvětví na úkor jiných způsobů dopravy tím, že snižuje zejména šance podniků se sídlem v jiných členských státech, že budou moci poskytovat své dopravní služby na trhu tohoto státu. FSS odkazuje zejména na body 77 a 78 rozsudku ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415), jakož i na rozsudek ze dne 30. dubna 2019, *UPF v. Komise* (T-747/17, EU:T:2019:271).
- 109 FSS rovněž tvrdí, že financování železničních spojení s dánským vnitrozemím bude mít významné konkurenční důsledky na předcházejících trzích, zejména ve stavebnictví, protože podnikům provádějícím stavební práce se zvýší jejich obrát.
- 110 Podle FSS může financování spojení s vnitrozemím ovlivnit hospodářskou soutěž jako jakákoli jiná infrastruktura v síťovém odvětví, které má vlastnosti přirozeného monopolu. Financování takové infrastruktury je tak pokaždé Komisí pečlivě zkoumáno s ohledem na pravidla o státních podporách. FSS v tomto ohledu odkazuje na bod 214 a násl. sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. 2016, C 262, s. 1).
- 111 Tuto argumentaci sdílejí NABU, Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis. Společnost Rederi Nordö-Link rovněž tvrdí, že existence zákonného monopolu nepostačuje ke konstatování neexistence hospodářské soutěže, jelikož železniční infrastruktura konkuruje jiné dopravní infrastruktuře, jako jsou přístavy.
- 112 Komise tvrdí, že argumenty navrhovatelek jsou nepřípustné, jelikož Tribunál v napadených rozsudcích neshledal neexistenci hospodářské soutěže z právního hlediska.
- 113 Navíc argumenty navrhovatelek týkající se případné faktické hospodářské soutěže neodkazují dostatečně přesně na zpochybněné body odůvodnění napadených rozsudků, a jsou tudíž nepřípustné.
- 114 Tvrdí rovněž, že argument, podle kterého byla narušena hospodářská soutěž na předcházejících a navazujících trzích, nebyl uplatněn před Tribunálem, a představuje tedy nový důvod kasačního opravného prostředku.
- 115 Konečně, podle Komise musí být odmítnuty jako nepřípustné, jelikož se týkají posouzení skutkového stavu, argumenty, kterými navrhovatelky zpochybňují výklad dánského práva provedený Tribunálem, zejména v bodech 110 a 112 prvního napadeného rozsudku a v bodech 85 a 87 druhého napadeného rozsudku.
- 116 Podpůrně Komise tvrdí, že druhá a třetí část prvního důvodu kasačních opravných prostředků je v obou věcech neopodstatněná.

- 117 Dánské království tvrdí, že tyto dvě části prvního důvodu kasačního opravného prostředku jsou nepřipustné z důvodu, že pouze přebírají argumenty vznesené v prvním stupni a že se týkají posouzení skutkového stavu provedeného Tribunálem, zatímco není tvrzeno žádné zkreslení tohoto skutkového stavu.
- 118 Tvrdí rovněž, že druhá a třetí část prvního důvodu kasačních opravných prostředků je v obou věcech neopodstatněná.

b) Závěry Soudního dvora

1) K přípustnosti

- 119 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise a Dánské království, navrhovatelky dostatečně přesně určily body odůvodnění napadených rozsudků, které zpochybňují.
- 120 Ve věci C-174/19 P bod 35 hlavního kasačního opravného prostředku odkazuje na analýzu Tribunálu týkající se neexistence hospodářské soutěže „*de lege*“ uvedenou v bodech 108 až 116 prvního napadeného rozsudku, konkrétně v bodě 110 tohoto rozsudku. Stejně tak bod 47 tohoto kasačního opravného prostředku odkazuje na body 117 až 120 tohoto rozsudku, kterými Tribunál rozhodl o tom, zda je tentýž trh „*de facto*“ otevřen hospodářské soutěži. Podobné úvahy lze uvést, i pokud jde o hlavní kasační opravný prostředek podaný ve věci C-175/19 P, kdy společnost Stena Line Scandinavia přesně uvádí body 83 až 91 druhého napadeného rozsudku, konkrétně bod 85 uvedeného rozsudku, jakož i body 92 až 95 tohoto rozsudku.
- 121 Ostatně je třeba uvést, že navrhovatelkám nelze vytýkat, že specificky neuvedly body odůvodnění napadených rozsudků, kterými Tribunál rozhodl, že Komise správně rozhodla, že dotčená opatření nevedla k narušení hospodářské soutěže, jelikož Tribunál celkově vyvodil právní důsledky ze svých závěrů týkajících se narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu v bodech 133 a 134 prvního napadeného rozsudku a v bodech 108 a 109 druhého napadeného rozsudku.
- 122 Rovněž je třeba zamítnout námitku nepřipustnosti vznesenou Komisí vycházející z toho, že Tribunál v napadených rozsudcích neshledal neexistenci hospodářské soutěže z právního hlediska. Z bodů 97 a 98 a 108 až 116 prvního napadeného rozsudku a z nadpisu „Otevření ‚*de lege*‘ relevantních trhů zákonem č. 1249“, který je uveden před bodem 108 tohoto rozsudku, totiž výslovně vyplývá, že Tribunál přezkoumal dotčená opatření s ohledem na kritérium narušení hospodářské soutěže. Tyto závěry jsou rovněž uvedeny v bodech 72 a 73 a 83 až 91 druhého napadeného rozsudku.
- 123 Námitka nepřipustnosti dovolávaná Dánským královstvím, vycházející z toho, že argumenty navrhovatelek pouze přebírají argumenty uplatněné v prvním stupni, je kromě toho formulována příliš obecně a nepřesně na to, aby jí mohlo být vyhověno.
- 124 Naproti tomu je třeba částečně vyhovět námitce nepřipustnosti vznesené Komisí a Dánským královstvím, která vychází z toho, že navrhovatelky zpochybnilly posouzení skutkového stavu Tribunálem, aniž tvrdily nebo prokázaly, že došlo ke zkreslení.

- 125 V tomto ohledu je třeba připomenout, že údajné zkreslení musí zjevně vyplývat z písemnosti ve spise, aniž je nutné provést nové posouzení skutkového stavu a důkazů (v tomto smyslu viz zejména rozsudky ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19 P, EU:C:2021:154, bod 52 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 6. listopadu 2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise, Komise v. Scuola Elementare Maria Montessori a Komise v. Ferracci, C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 107).
- 126 Z toho vyplývá, že navrhovatelky nemohou zpochybnit závěry Tribunálu uvedené v bodech 94 až 96 prvního napadeného rozsudku a v bodech 69 až 71 druhého napadeného rozsudku, podle kterých jsou železniční spojení s dánským vnitrozemím uvedená v projektu součástí dánské vnitrostátní železniční sítě, jelikož se nedovolávají zkreslení za účelem zpochybnění těchto závěrů, které jsou v zásadě založeny na konstatování, uvedeném v bodě 95 prvního napadeného rozsudku a v bodě 70 druhého napadeného rozsudku, že železniční spojení spočívající v rozšíření a ve vylepšení stávajícího železničního spojení mezi městy Ringsted a Rødby, které patří společnosti Banedanmark, bude spravováno touto společností v souladu s pravidly platnými pro celou vnitrostátní síť, a tudíž pouze připojí pevné spojení ke stávající vnitrostátní síti a toto spojení se tak stane nedílnou součástí vnitrostátní sítě.
- 127 Z toho rovněž vyplývá, že navrhovatelky nemohou zpochybnit ani analýzu Tribunálu týkající se trhů, na nichž mohou opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg narušit hospodářskou soutěž, a dovolávat se v rámci svých kasačních opravných prostředků narušení hospodářské soutěže na jiných trzích, které předcházejí trhům analyzovaným Tribunálem, nebo na tyto trhy navazují.
- 128 Naproti tomu, na rozdíl od toho, co tvrdí zejména Komise, se navrhovatelky svými argumenty podanými proti závěrům provedeným Tribunálem v bodech 110 a 112 prvního napadeného rozsudku a v bodech 85 a 87 druhého napadeného rozsudku, podle kterých dánský režim licencí neznámá, že by trh provozování a správy vnitrostátní železniční infrastruktury byl otevřen hospodářské soutěži, neomezují na zpochybnění posouzení skutkového stavu provedené Tribunálem, ale dotýkají se rovněž právních závěrů Tribunálu ohledně takového režimu, pokud jde o existenci hospodářské soutěže „o“ dotčený trh, v kontextu, kdy část provozování infrastruktury je rovněž předmětem monopolu, takže tyto argumenty musí být považovány za přípustné ve stadiu kasačního opravného prostředku.

2) *K věci samé*

- 129 Jak bylo uvedeno v bodě 62 tohoto rozsudku, kvalifikace jako „státní podpora“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU vyžaduje zejména, aby dotčené opatření narušilo nebo mohlo narušit hospodářskou soutěž ve smyslu tohoto ustanovení.
- 130 Jak v podstatě uvádí Komise v bodech 188 a 219 svého sdělení o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU, skutečnost, že členský stát svěří veřejnou službu podléhající zákonnému monopolu veřejnému podniku, nevede za určitých okolností k narušení hospodářské soutěže a že výhoda poskytnutá provozovateli infrastruktury podléhající zákonnému monopolu nemůže za takových okolností hospodářskou soutěž narušit. Jak nicméně Komise rovněž uvádí v bodě 188 písm. b) tohoto sdělení, k tomu, aby mohlo být takové narušení za takových okolností vyloučeno, je nezbytné, aby zákonný monopol vylučoval nejen hospodářskou soutěž „na“ trhu, ale i soutěž „o“ trh v tom smyslu, že vylučuje jakoukoli potenciální hospodářskou soutěž s cílem stát se výhradním poskytovatelem dotčené služby (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia a další, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 57).

- 131 V projednávané věci navrhovatelky nezpochybnily zjištění Tribunálu v bodě 112 prvního napadeného rozsudku a v bodě 87 druhého napadeného rozsudku, podle kterého Banedanmark spravuje vnitrostátní železniční síť v režimu zákonného monopolu.
- 132 Je tedy nesporné, že společnost Banedanmark má takový zákonný monopol na správu a provozování vnitrostátní železniční infrastruktury, kterou vlastní, a že železniční spojení s vnitrozemím je její součástí.
- 133 Z napadených rozsudků rovněž vyplývá, že společnost Banedanmark zůstane odpovědná za správu a provoz železničních spojení i po dokončení projektu, včetně těch spojení, která budou patřit společnosti Femern Landanlæg.
- 134 Dále, i když zejména z bodu 112 prvního napadeného rozsudku a bodu 87 druhého napadeného rozsudku vyplývá, že dánská právní úprava umožňuje podnikům splňujícím určité podmínky získat licenci pro správu a provoz úseků železniční sítě, jedná se o části této sítě odlišné od vnitrostátní železniční sítě.
- 135 V tomto ohledu nebylo prokázáno, ani dokonce tvrzeno, že by udělení licencí nebo následně bezpečnostních povolení umožnilo jiným podnikům než společnosti Banedanmark vykonávat své činnosti na trhu správy a provozování vnitrostátní železniční infrastruktury nebo v soutěži o tento trh.
- 136 Je třeba dodat, že skutečnost, že společnost Banedanmark má zákonný monopol na správu a provozování vnitrostátní železniční infrastruktury, umožňuje konstatovat, že Dánské království je povinno na základě legislativních opatření přidělit správu a provozování vnitrostátní infrastruktury výlučně tomuto provozovateli ve smyslu vyžadovaném judikaturou Soudního dvora (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia a další, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 58, jakož i citovaná judikatura).
- 137 Kromě toho Tribunál poté, co v bodě 113 prvního napadeného rozsudku a v bodě 88 druhého napadeného rozsudku konstatoval, že dánské právní předpisy umožňují provozovatelům usazeným v jiných členských státech Evropské unie dovolávat se povolení vydaných v zemi jejich původu, z toho vyvodil, aniž se dopustil nesprávného právního posouzení, že trh správy nebo provozu železniční infrastruktury v Dánsku není pouze z důvodu této skutečnosti otevřen hospodářské soutěži.
- 138 Pokud jde o argument uplatněný FSS pro zdůraznění potřeby, byť v případě existence takového monopolu, přezkoumat existenci potenciální hospodářské soutěže s jinými způsoby dopravy, založený na bodu 97 rozsudku ze dne 30. dubna 2019, UPF v. Komise (T-747/17, EU:T:2019:271), z tohoto bodu 97 vyplývá, že tato věc se týkala situace odlišné od situace projednávaných věcí, v níž byla potenciální hospodářská soutěž zjištěna Komisí nikoli pro přístavní služby nabízené v rámci tohoto monopolu, ale pro dopravní služby nabízené těmito přístavy, které do určité míry konkurovaly službám nabízeným jinými přístavy nebo jinými dopravními poskytovateli.
- 139 Konečně, na rozdíl od toho, co tvrdí navrhovatelky, zjištění provedené Tribunálem v bodě 111 prvního napadeného rozsudku a v bodě 86 druhého napadeného rozsudku, podle kterého unijní právo uznává, že železniční infrastruktura představuje přirozený monopol, je relevantní pro účely ověření, zda bez ohledu na to, co je stanoveno dánským právem, unijní právo brání zákonnému monopolu společnosti Banedanmark.

- 140 Z výše uvedeného vyplývá, že Tribunál mohl v bodech 110 a 112 prvního napadeného rozsudku a v bodech 85 a 87 druhého napadeného rozsudku právem rozhodnout, že dánské právní předpisy, které zavádí režim licencí pro správu železniční infrastruktury, neznamenají, že existuje „*de lege*“ hospodářská soutěž „na“ trhu nebo „o“ trh správy a provozu vnitrostátní infrastruktury, pro kterou má společnost Banedanmark zákonný monopol.
- 141 Je třeba dodat, že přičtení dotčených opatření takovému jinému podniku, jako je společnost Femern Landanlæg, zřízenému dánským zákonodárcem za účelem zajištění financování části projektu týkající se železničních spojení s dánským vnitrozemím, který bude rovněž odpovědný za provoz a údržbu těchto spojení, nemůže toto zjištění změnit.
- 142 Zejména je třeba zdůraznit, že Tribunál v bodě 119 prvního napadeného rozsudku a v bodě 94 druhého napadeného rozsudku konstatoval, aniž to bylo zpochybněno, že z dánských právních předpisů týkajících se společnosti Femern Landanlæg ani ze stanov této společnosti nevyplývá, že vykonává nebo by mohla vykonávat jiné úkoly, než které jí byly svěřeny za účelem uskutečnění projektu.
- 143 Relevantní je rovněž zjištění Tribunálu v bodě 132 prvního napadeného rozsudku a v bodě 107 druhého napadeného rozsudku při přezkumu, zda sporné podpory mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy, a sice zjištění, že okolnost, že společnost Banedanmark vykonává činnosti údržby dánské železniční sítě v konkurenci s jinými společnostmi a může proniknout na jiné vnitrostátní trhy, i kdyby byla prokázána, neprokazuje, že opatření poskytnutá společnosti Femern Landanlæg, a nikoli společnosti Banedanmark, představují nepřímou podporu ve prospěch společnosti Banedanmark, ani že taková opatření mohou způsobit narušení hospodářské soutěže na trhu, na němž působí společnost Femern Landanlæg.
- 144 Z výše uvedeného vyplývá, že Tribunál mohl právem odmítnout argumenty uplatněné navrhovatelkami v rámci druhé části jejich prvního žalobního důvodu týkající se existence hospodářské soutěže „*de lege*“ na trhu, na němž působí společnost Femern Landanlæg.
- 145 Ze stejných důvodů nemohou tuto analýzu vyvrátit argumenty uplatněné navrhovatelkami v rámci třetí části jejich prvního důvodu kasačního opravného prostředku týkající se otevření hospodářské soutěže „*de facto*“, které jsou podobné argumentům předloženým v souvislosti s otevřením hospodářské soutěže „*de lege*“.
- 146 Pokud jde o argument navrhovatelek, podle kterého je relevantním kritériem pro účely analýzy ve skutečnosti to, zda společnost Femern Landanlæg měla prospěch z financování poskytnutého za podmínek, které odpovídají tržním podmínkám či nikoli, je třeba připomenout, že se jedná o samostatnou podmínku nezbytnou pro kvalifikaci jako státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, která není relevantní, pokud jde o to, zda je trh, na kterém podnik působí, otevřený hospodářské soutěži.
- 147 Z toho vyplývá, že druhá a třetí část prvního důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P musí být odmítnuty jako částečně nepřípustné a zamítnuty jako částečně neopodstatněné.

4. K čtvrté části prvního důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P

a) Argumentace účastníků řízení

- 148 Čtvrtou částí jejich prvního důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P navrhovatelky, podporované vedlejšími účastníky, tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení v bodech 121 až 127 prvního napadeného rozsudku a v bodech 96 až 102 druhého napadeného rozsudku, když pro účely posouzení účinků opatření poskytnutých společností Femern Landanlæg na hospodářskou soutěž rozlišil činnosti v oblasti výstavby a údržby železniční infrastruktury na jedné straně a činnosti týkající se správy a provozu této infrastruktury na straně druhé. NABU a FSS tuto argumentaci v podstatě sdílejí.
- 149 Navrhovatelky tvrdí, že dánský režim licencí, který byl následně nahrazen systémem bezpečnostních povolení, zahrnuje všechny tyto činnosti bez rozdílu. Uvádějí, že dánské právo definuje provozovatele infrastruktury jako jakýkoli subjekt odpovědný za tyto činnosti.
- 150 Dodávají, že důvody, proč Tribunál rozlišuje mezi těmito činnostmi, z napadených rozsudků nevyplývají, přičemž toto rozlišení nevyplývá ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32), která je přesto zmíněna v bodech 101 až 104 prvního napadeného rozsudku a v bodech 76 až 79 druhého napadeného rozsudku. Odkazují zejména na čl. 3 bod 2 této směrnice, který definuje „provozovatele infrastruktury“ jako každý subjekt nebo podnik pověřený zejména „správou a udržováním“ železniční infrastruktury, a na čl. 7 odst. 1 této směrnice, který odkazuje, bez dalších upřesnění, na „hlavní funkce“ provozovatele infrastruktury.
- 151 Tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení a zkreslil důkazy v bodech 125 a 127 prvního napadeného rozsudku a v bodech 100 a 102 druhého napadeného rozsudku tím, že rozhodl, že z dánských právních předpisů, ani ze sporného rozhodnutí nebo ze stanov společnosti Femern Landanlæg nevyplývá, že tento podnik odpovídá za plnění úkolů výstavby a údržby železniční sítě v konkurenci s ostatními provozovateli.
- 152 Dodávají, že na rozdíl od toho, co tvrdí Dánské království, nelze argumenty namířené proti bodu 125 prvního napadeného rozsudku a bodu 100 druhého napadeného rozsudku, kterými Tribunál rozhodl, že společnost Femern Landanlæg není schopna tyto úkoly plnit, považovat za nový, a tudíž nepřípustný, důvod, jelikož závěry uvedené v těchto bodech nevyplývají ze sporného rozhodnutí, a nebylo tedy možné je napadnout před Tribunálem.
- 153 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis rovněž tvrdí, že Tribunál v bodech 122 a 127 prvního napadeného rozsudku a v bodech 97 a 102 druhého napadeného rozsudku zkreslil důkazy, včetně sporného rozhodnutí, tím, že rozhodl, že činnosti správy a provozování železniční sítě společnosti Femern Landanlæg se nevztahují na výstavbu a údržbu této sítě.
- 154 Komise a Dánské království mají za to, že čtvrtá část prvního důvodu je neopodstatněná.
- 155 Dánské království dodává, že argumenty, kterými navrhovatelky zpochybňují výklad dánských právních předpisů Tribunálem, jsou nové a musí být v každém případě odmítnuty jako nepřípustné.

b) Závěry Soudního dvora

- 156 Nejprve je třeba uvést, že Tribunál poté, co v bodech 122 až 124 prvního napadeného rozsudku a v bodech 98 až 100 druhého napadeného rozsudku uvedl příslušná vnitrostátní ustanovení, v bodě 125 prvního napadeného rozsudku a v bodě 100 druhého napadeného rozsudku rozhodl, že společnost Femern Landanlæg je odpovědná za provádění činností výstavby a provozování železničních spojení, avšak není schopna plnit sama úkoly týkající se údržby a výstavby sítě v konkurenci s ostatními provozovateli. Na rozdíl od toho, co tvrdí navrhovatelky, tedy nejsou tyto závěry stíženou vadou spočívající v nedostatku odůvodnění.
- 157 Dále, aniž je třeba rozhodnout o námitce nepřípustnosti vznesené Dánským královstvím, je třeba konstatovat, že argumenty předložené navrhovatelkami k prokázání, že Tribunál zkreslil důkazy tím, že měl za to, že společnost Femern Landanlæg není odpovědná za úkoly výstavby a údržby železniční infrastruktury, musí být v každém případě odmítnuty jako neúčinné.
- 158 Jak totiž zdůrazňují Komise i Dánské království, z bodu 125 prvního napadeného rozsudku, ani z bodu 100 druhého napadeného rozsudku nevyplývá, že společnost Femern Landanlæg není odpovědná za výstavbu a údržbu železničních spojení. Tribunál pouze uvedl, že tento podnik není „schopen plnit sám“ tyto úkoly nebo dále, jak uvedl v bodě 127 prvního napadeného rozsudku a v bodě 102 druhého napadeného rozsudku, že tento podnik „přímo nevykonává“ tyto činnosti, aniž bylo toto posouzení skutkového stavu zpochybněno.
- 159 V bodě 9 napadených rozsudků Tribunál ostatně v popisu projektu připomněl, že společnost Femern Landanlæg bude „odpovědná“ za výstavbu a správu, „včetně údržby“ železničních spojení s vnitrozemím, a že ponese náklady úměrně svému vlastnickému podílu, přičemž druhou část ponese společnost Banedanmark. Kromě toho zejména z bodu 124 prvního napadeného rozsudku a bodu 99 druhého napadeného rozsudku vyplývá, že za provádění těchto činností bude odpovědná společnost Banedanmark.
- 160 Z toho vyplývá, že rozlišení provedené Tribunálem v bodě 122 prvního napadeného rozsudku a v bodě 97 druhého napadeného rozsudku mezi trhy výstavby a údržby železniční infrastruktury, na nichž společnost Femern Landanlæg „nepůsobí“, a trhy správy a provozu železniční infrastruktury „v užším smyslu“ vychází pouze z rozlišení mezi konkrétní realizací těchto různých činností tímto podnikem.
- 161 Jak přitom zdůrazňuje Komise, pro posouzení účinku opatření poskytnutých společnosti Femern Landanlæg na hospodářskou soutěž je třeba zohlednit činnosti, za něž je tento podnik sám přesně a skutečně odpovědný.
- 162 Vzhledem k tomu, že společnost Femern Landanlæg není schopna zajišťovat sama činnosti výstavby, ani činnosti údržby železničních spojení, Tribunál v bodě 126 prvního napadeného rozsudku a v bodě 101 druhého napadeného rozsudku mohl správně uvést, že existence společností vykonávajících tyto činnosti na dánské železniční síti, zejména na základě výběrového řízení prostřednictvím zadání zakázek nemůže prokazovat, že činnosti správy nebo provozu železniční infrastruktury prováděné společnostmi Femern Landanlæg v této oblasti jsou rovněž otevřené hospodářské soutěži.

- 163 Pokud jde o argumenty, podle kterých jsou činnosti tohoto podniku nicméně vykonávány na trhu otevřeném hospodářské soutěži, jak vyplývá zejména ze stávajícího režimu licencí v Dánsku, je třeba uvést, že se ve skutečnosti týkají účinku opatření poskytnutých společností Femern Landanlæg na hospodářskou soutěž, který je předmětem druhé a třetí části prvního důvodu.
- 164 Z toho vyplývá, že se Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když rozlišil činnosti společnosti Femern Landanlæg týkající se výstavby a údržby železniční sítě od činností týkajících se provozování této sítě v užším smyslu.
- 165 V důsledku toho je třeba zamítnout čtvrtou část prvního důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P jako neopodstatněnou.
- 166 Vzhledem k tomu, že je třeba zamítnout všechny části prvního důvodu, je třeba zamítnout první důvod kasačních opravných prostředků.

D. K druhému důvodu kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P

1. Argumentace účastníků řízení

- 167 Svým druhým důvodem ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P navrhovatelky, FSS a Rederi Nordö-Link tvrdí, že opatření poskytnutá společností Femern Landanlæg mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jelikož mohou ovlivnit hospodářskou soutěž jak na trhu správy železniční infrastruktury, tak i na trhu dopravy přes úžinu Fehmarn. Rovněž by měla být zohledněna přeshraniční povaha projektu, který propojuje dva členské státy.
- 168 Komise a Dánské království tvrdí, že druhý důvod je nepřipustný z důvodu, že navrhovatelky přesně neidentifikovaly body odůvodnění napadených rozsudků, které zpochybňují, a že je v každém případě neopodstatněný.
- 169 Dánské království dodává, že argumenty, kterými navrhovatelky zpochybňují body 129 až 132 prvního napadeného rozsudku a body 104 až 107 druhého napadeného rozsudku, aniž tvrdí zkreslení skutkového stavu nebo důkazů, jsou nepřipustné, jelikož se týkají posouzení skutkového stavu Tribunálem.

2. Závěry Soudního dvora

- 170 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise a Dánské království, druhý důvod uplatněný ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P dostatečně přesně uvádí zpochybněné body napadených rozsudků, jelikož navrhovatelky odkazují zejména na body 128 až 132 prvního z těchto rozsudků a na body 103 až 107 druhého z nich, kterými Tribunál rozhodl o argumentech navrhovatelek týkajících se toho, zda sporné podpory ovlivňují obchod mezi členskými státy.
- 171 Rovněž je třeba uvést, že navrhovatelkám nelze vytýkat, že konkrétně neuvedly body napadených rozsudků, kterými Tribunál dospěl k závěru, že dotčená opatření nemohou ovlivnit obchod, jelikož v bodech 133 a 134 prvního napadeného rozsudku a v bodech 108 a 109 druhého napadeného rozsudku Tribunál celkově zamítl první žalobní důvod a první výtku druhé části

třetího žalobního důvodu navrhovatelek vycházející z porušení čl. 107 odst. 1 SFEU a z porušení povinnosti zahájit formální vyšetřovací řízení, pokud jde o analýzu opatření poskytnutých společnosti Femern Landanlæg na plánování, výstavbu a provoz železničních spojení.

- 172 Dále je třeba připomenout, že z přezkumu druhé a třetí části prvního důvodu kasačního opravného prostředku vyplývá, že se Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když rozhodl, že Komise správně konstatovala, že na trhu správy a provozu vnitrostátní železniční infrastruktury neexistuje hospodářská soutěž.
- 173 Z toho vyplývá, že Tribunál rovněž mohl, aniž se dopustil nesprávného právního posouzení, v bodech 129 a 130 prvního napadeného rozsudku a v bodech 104 a 105 druhého napadeného rozsudku rozhodnout zaprvé, že neexistence hospodářské soutěže na tomto trhu brání společností usazeným v jiných členských státech vstoupit na tento trh, a zadruhé, že zákon o plánování uvedený v bodě 13 odůvodnění sporného rozhodnutí a stavební zákon uvedený v bodě 50 odůvodnění tohoto rozhodnutí neumožňují společnosti Femern Landanlæg vykonávat jiné činnosti než plánování, výstavbu a provozování železničních spojení.
- 174 Z toho tak mohl v bodě 131 prvního napadeného rozsudku a v bodě 106 druhého napadeného rozsudku vyvodit, že navrhovatelkám se nepodařilo prokázat, že by společnost Femern Landanlæg byla oprávněna vykonávat jiné činnosti, než jsou činnosti související s projektem, a mohla tak vstoupit na trhy v jiných členských státech.
- 175 Jak zdůrazňuje Dánské království, tyto body spadají do posouzení skutkového stavu Tribunálem, u něhož nebylo výslovně tvrzeno ani prokázáno žádné zkreslení.
- 176 Pokud jde o argument navrhovatelek vycházející z přeshraniční povahy projektu v tom, že umožní propojit dva členské státy, je třeba uvést, že opatření zkoumaná v rámci tohoto důvodu se v každém případě týkají pouze železničních spojení s dánským vnitrozemím, která nejsou „přeshraniční“ ve smyslu uplatňovaném navrhovatelkami. Jejich financování je ostatně předmětem posouzení odlišného od posouzení financování pevného spojení, jak vyplývá zejména z bodu 88 prvního napadeného rozsudku a bodu 63 druhého napadeného rozsudku.
- 177 Z výše uvedeného vyplývá, že se Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když v bodě 133 prvního napadeného rozsudku a v bodě 108 druhého napadeného rozsudku konstatoval, že pokud jde o kritérium ovlivnění obchodu mezi členskými státy, přezkum Komise nebyl stížen vadou spočívající v nesprávném právním posouzení a že se ani nesetkala s vážnými obtížemi, které by ji mohly přinutit k zahájení formálního vyšetřovacího řízení.
- 178 Z toho vyplývá, že druhý důvod kasačních opravných prostředků ve věcech C-174/19 P a C-175/19 P není opodstatněný.
- 179 Vzhledem k tomu, že všechny důvody vznesené navrhovatelkami na podporu jejich hlavních kasačních opravných prostředků byly zamítnuty, je tedy třeba tyto kasační opravné prostředky zamítnout v plném rozsahu.

VII. K vedlejším kasačním opravným prostředkům

- 180 Ve svých vedlejších kasačních opravných prostředcích Komise vznáší jediný důvod kasačního opravného prostředku, který vychází z toho, že Tribunál nesprávně připustil aktivní legitimaci navrhovatelek proti spornému rozhodnutí v rozsahu, v němž se týká opatření přijatých ve prospěch společnosti Femern Landanlæg.
- 181 Navrhovatelky, NABU a FSS namítly, že tyto vzájemné kasační opravné prostředky jsou nepřípustné.
- 182 V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést, aniž je potřeba rozhodnout o této námitce nepřípustnosti vedlejších kasačních opravných prostředků, že Tribunál v napadených rozsudcích, jak uvedl v bodě 43 svého stanoviska generální advokát, nerozhodl o přípustnosti žalob, které k němu podaly navrhovatelky proti spornému rozhodnutí v rozsahu, v němž se týká opatření přijatých ve prospěch společnosti Femern. Landanlæg, a zadruhé, že tak mohl právem učinit, jelikož se nedopustil nesprávného právního posouzení, když zamítl tyto žaloby ve věci samé.
- 183 Z toho vyplývá, že vedlejší kasační opravné prostředky musí být zamítnuty.

VIII. K nákladům řízení

- 184 Na základě čl. 184 odst. 2 jednacího řádu není-li kasační opravný prostředek opodstatněný, Soudní dvůr rozhodne o nákladech řízení.
- 185 Článek 138 odst. 1 tohoto řádu, který je použitelný na řízení o kasačním opravném prostředku na základě čl. 184 odst. 1 tohoto řádu, stanoví, že účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, se uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.
- 186 Vzhledem k tomu, že Komise požadovala, aby byla navrhovatelkám uložena náhrada nákladů řízení a navrhovatelky neměly ve věci úspěch, je důvodné jim uložit, že ponесou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí související s hlavními kasačními opravnými prostředky.
- 187 Vzhledem k tomu, že Komise neměla úspěch v rámci vedlejších kasačních opravných prostředků, je důvodné rozhodnout, že ponесе vlastní náklady řízení týkající se těchto kasačních opravných prostředků.
- 188 Článek 184 odst. 4 jednacího řádu stanoví, že nepodal-li kasační opravný prostředek sám vedlejší účastník řízení v prvním stupni, může mu být uložena náhrada nákladů řízení o kasačním opravném prostředku jen tehdy, účastnil-li se písemné nebo ústní části řízení před Soudním dvorem. Pokud se řízení účastní, může Soudní dvůr rozhodnout, že tento účastník řízení nese vlastní náklady řízení.
- 189 V souladu s těmito ustanoveními ponесou Dánské království, FSS a NABU, vedlejší účastníci v řízení v prvním stupni, kteří se účastnili řízení před Soudním dvorem, vlastní náklady řízení ve věcech, do nichž vstoupili jako vedlejší účastníci.

190 Konečně, podle čl. 140 odst. 3 jednacího řádu, použitelného na řízení o kasačním opravném prostředku na základě čl. 184 odst. 1 tohoto řádu, Soudní dvůr může rozhodnout, že vlastní náklady řízení nesou i jiní vedlejší účastníci, než jsou účastníci uvedení v odstavcích 1 a 2 tohoto článku.

191 V souladu s těmito ustanoveními ponesou Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis vlastní náklady řízení v obou věcech.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

- 1) Hlavní kasační opravné prostředky a vedlejší kasační opravné prostředky se zamítají.**
- 2) Společnosti Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH, jakož i společnost Stena Line Scandinavia AB ponesou vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí související s hlavními kasačními opravnými prostředky.**
- 3) Evropská komise ponese vlastní náklady řízení související se vzájemnými kasačními opravnými prostředky.**
- 4) Dánské království, Föreningen Svensk Sjöfart a Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV ponesou vlastní náklady řízení.**
- 5) Rederi Nordö-Link AB, Trelleborg Hamn AB a Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV ponesou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.