



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. GIOVANNI PITRUZZELLA
presentadas el 11 de marzo de 2021¹

Asuntos acumulados C-174/19 P y C-175/19 P

**Scandlines Danmark ApS,
Scandlines Deutschland GmbH (C-174/19 P)
Stena Line Scandinavia AB (C-175/19 P)
contra**

Comisión Europea

«Recurso de casación — Recurso de anulación — Ayudas de Estado — Ayudas individuales — Financiación pública de la conexión por ferrocarril del estrecho de Fehmarn — Decisión por la que se declara que una ayuda no constituye una ayuda de Estado al término de la fase previa de examen — Requisito de la capacidad de falsear la competencia — Monopolio legal — Adhesión a la casación — Admisibilidad»

1. Las presentes conclusiones versan sobre dos asuntos relativos a sendos recursos de casación prácticamente idénticos interpuestos por dos operadores de líneas de navegación (Scandlines Danmark ApS y Scandlines Deutschland GmbH, por un lado, y Stena Line Scandinavia AB, por el otro; en lo sucesivo, «recurrentes») que desarrollan su actividad en el estrecho de Fehmarn, una zona marítima que separa la isla de Fehmarn en Alemania de la isla de Lolland en Dinamarca. Ambos recursos de casación (en lo sucesivo, «recursos de casación principales») tienen por objeto la anulación de dos sentencias del Tribunal General,² también prácticamente idénticas, por las que este desestimó parcialmente los recursos interpuestos por las recurrentes, dirigidos a la anulación de la Decisión por la que la Comisión Europea decidió, al término de la fase previa de examen, no formular objeciones a las medidas adoptadas por el Reino de Dinamarca en relación con un proyecto de conexión fija en el estrecho de Fehmarn (en lo sucesivo, «Decisión controvertida»)³.

2. En ambos asuntos, la Comisión formuló una adhesión a la casación (en lo sucesivo, «adhesiones a la casación») por la que cuestiona la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes ante el Tribunal General.

¹ Lengua original: italiano.

² Sentencias del Tribunal General de 13 de diciembre de 2018, Scandlines Danmark y Scandlines Deutschland/Comisión (T-630/15, no publicada, EU:T:2018:942, en lo sucesivo, «primera sentencia recurrida»), y Stena Line Scandinavia/Comisión (T-631/15, no publicada, EU:T:2018:944, en lo sucesivo, «segunda sentencia recurrida») (en lo sucesivo, me referiré a ambas sentencias conjuntamente como «sentencias recurridas»).

³ Decisión de la Comisión C(2015) 5023 final, de 23 de julio de 2015, relativa a la ayuda de Estado SA.39078(2014/N) (Dinamarca), para la financiación del proyecto de la conexión fija del estrecho de Fehmarn (DO 2015, C 325, p. 5).

3. Además de su importancia debido a la magnitud significativa del proyecto relativo al estrecho de Fehmarn que constituye el objeto de la Decisión controvertida, los presentes asuntos brindan al Tribunal de Justicia la oportunidad de facilitar algunas indicaciones sobre el requisito, necesario para poder calificar una medida nacional de «ayuda de Estado», de que dicha medida pueda falsear la competencia, en particular en relación con una situación en la que existe un monopolio legal. Los presentes asuntos también plantean, en la parte referente a las adhesiones a la casación, interesantes cuestiones sobre la admisibilidad de tales adhesiones.

I. Antecedentes del litigio

4. Los antecedentes del litigio se describen en las sentencias recurridas, a las que me remito para más detalles.⁴ A efectos del presente procedimiento, me limitaré a recordar cuanto sigue.

A. Proyecto de conexión en el estrecho de Fehmarn

5. Mediante un tratado internacional celebrado en 2008, la República Federal de Alemania y el Reino de Dinamarca aprobaron un proyecto de conexión en el estrecho de Fehmarn (en lo sucesivo, «proyecto»).

6. El proyecto consiste, por un lado, en un túnel subterráneo que conectará de costa a costa (coast-to-coast) la localidad de Rødby, en la isla de Lolland, y la localidad de Puttgarden, en la isla de Fehmarn, mediante una línea de ferrocarril electrificada y una autopista (en lo sucesivo, «conexión fija») y, por el otro lado, en conexiones por carretera y ferrocarril internas en Dinamarca (en lo sucesivo, «conexiones internas»).

7. Más concretamente, las obras que afectan a la parte de las conexiones internas relativa a las conexiones por ferrocarril (en lo sucesivo, «conexiones por ferrocarril internas») consistirán en la ampliación y en la mejora de la actual línea de ferrocarril existente entre Ringsted y Rødby, de aproximadamente 120 kilómetros, propiedad de Banedanmark, el administrador público de la infraestructura ferroviaria estatal en Dinamarca.⁵

8. De conformidad con el tratado internacional y con una ley danesa de 2015 relativa a la construcción y a la gestión de la conexión fija y de las conexiones internas,⁶ la ejecución del proyecto se encomendó a dos empresas públicas danesas. La primera, A/S Femern, se encarga de

⁴ Véanse los apartados 2 a 22 de ambas sentencias recurridas. A este respecto, véanse, para una exposición aún más detallada, los considerados 4 a 28 de la Decisión controvertida.

⁵ Más concretamente, el proyecto prevé la transformación en una línea de ferrocarril de doble vía de la línea de vía única actualmente existente entre las ciudades de Vordingborg y Rødby, así como la electrificación del tramo de la línea de ferrocarril entre Ringsted y Rødby y la instalación de nuevos sistemas de señalización ferroviaria (véase el considerando 5 de la Decisión controvertida). En cuanto a las conexiones por carretera internas, estas no resultan pertinentes a efectos de los presentes asuntos.

⁶ Lov n.º 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Ley n.º 575 relativa a la construcción y a la gestión de la conexión fija del estrecho de Fehmarn y de las conexiones internas en Dinamarca) de 4 de mayo de 2015 (en lo sucesivo, «Ley de construcción»).

la financiación, de la construcción y de la explotación⁷ de la conexión fija, mientras que la segunda, A/S Femern Landanlæg, se encarga de la financiación, de la construcción y de la explotación de las conexiones internas. Femern es una filial de Femern Landanlæg, la cual es, a su vez, una filial de una sociedad propiedad del Estado danés.

9. En lo que atañe concretamente a las conexiones por ferrocarril internas,⁸ Femern Landanlæg será responsable de su construcción y gestión, así como de su mantenimiento. Las obras de mejora de dichas conexiones serán efectuadas por Banedanmark, que se encargará de la explotación de tales conexiones en las mismas condiciones que se aplican a los demás tramos del sistema ferroviario estatal danés.⁹ Tras la ejecución del proyecto, Banedanmark y Femern Landanlæg compartirán la propiedad de las conexiones por ferrocarril internas (en una cuota del 20 % y del 80 % respectivamente). Banedanmark sufragará los costes relativos a la explotación de las conexiones por ferrocarril internas, mientras que los costes relativos a su mantenimiento se dividirán entre Femern Landanlæg y Banedanmark de forma proporcional a la distribución de sus cuotas de propiedad.

10. El proyecto es financiado por Femern y Femern Landanlæg. A este respecto, las autoridades danesas adoptaron una serie de medidas que incluyen una aportación de capital a Femern y garantías y préstamos estatales en favor de Femern y de Femern Landanlæg. Más concretamente, la planificación, construcción y explotación de la conexión fija y de las conexiones internas se financian a través de préstamos obtenidos en los mercados financieros internacionales, con la garantía del Estado danés o, a modo de financiación alternativa, mediante préstamos subsidiarios del Banco Nacional de Dinamarca.

11. Femern percibirá las tasas abonadas por los usuarios de la conexión fija para reembolsar su deuda y pagará dividendos a Femern Landanlæg, que esta utilizará para reembolsar su propia deuda. Femern Landanlæg también recibirá el 80 % de las tasas abonadas por los operadores ferroviarios por la utilización de las conexiones por ferrocarril internas, recaudadas por Banedanmark, de forma proporcional a la distribución de la propiedad de tales infraestructuras entre dicha sociedad y Banedanmark.

B. Decisión controvertida

12. A raíz de la presentación de una serie de denuncias en las que se impugnaba la compatibilidad con las normas de la Unión sobre ayudas estatales de las medidas adoptadas por las autoridades danesas en relación con el proyecto, así como a raíz de la notificación de dichas medidas por parte de tales autoridades de conformidad con el artículo 108 TFUE, apartado 3, la Comisión adoptó el 23 de julio de 2015 la Decisión controvertida.

⁷ Procede aclarar antes de nada, desde un punto de vista terminológico, que, como señaló el Tribunal General en los apartados 100 de la primera sentencia recurrida y 75 de la segunda sentencia recurrida, en los presentes asuntos el término «explotación» (en inglés «operation», en francés «exploitation») de la infraestructura ferroviaria se entiende como la puesta a disposición a título oneroso de dicha infraestructura a empresas de prestación de servicios de transporte ferroviario, mientras que el término «gestión» (en inglés «management», en francés «gestion») se entiende como el establecimiento y el mantenimiento de la infraestructura física. Como se desprende de los apartados 99 a 107 de la primera sentencia recurrida y 74 a 82 de la segunda sentencia recurrida, este significado de dichos términos no se corresponde necesariamente con el previsto en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO 2012, L 343, p. 32, en su versión original, sin posteriores modificaciones, aplicable en el momento en que se adoptó la Decisión controvertida).

⁸ En cuanto a las conexiones por carretera, estas serán efectuadas directamente por el Estado danés y serán puestas a disposición de todos los usuarios gratuitamente (véase el apartado 9 de las sentencias recurridas).

⁹ Del considerando 53 de la Decisión controvertida se desprende que la actividad de explotación de la infraestructura incluye la gestión de la capacidad, la asignación de las franjas horarias en la infraestructura ferroviaria y la percepción de las tasas abonadas por los operadores ferroviarios que utilizan las líneas.

13. La Decisión controvertida se articula en dos partes.

14. En la primera parte, la Comisión consideró que las medidas concedidas a Femern Landanlæg para la financiación de la planificación, construcción y explotación de las conexiones internas no constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1.¹⁰

15. Por lo que se refiere en particular a las conexiones por ferrocarril internas, la Comisión consideró en dicha Decisión que la explotación y la gestión de la red ferroviaria nacional en Dinamarca se efectúan en un mercado cerrado a la competencia. Más concretamente, tras observar que Banedanmark se encarga de la mejora y de la explotación de dichas conexiones, en las mismas condiciones que se aplican a los demás tramos del sistema ferroviario estatal danés, la Comisión consideró que, debido a la naturaleza de la infraestructura ferroviaria nacional, en Dinamarca no existe competencia *en o por* el mercado de la explotación y de la gestión de la red ferroviaria nacional.¹¹ Además, la Comisión declaró que, puesto que la explotación y la gestión de la red nacional en cuestión se efectúan en un mercado nacional, separado y geográficamente cerrado, las ayudas financieras concedidas a Femern Landanlæg no pueden afectar a los intercambios entre los Estados miembros.¹²

16. En la segunda parte de la Decisión controvertida,¹³ relativa a las medidas concedidas a Femern para la financiación de la planificación, construcción y explotación de la conexión fija, la Comisión concluyó que, incluso en el caso de que estas constituyan ayudas estatales, la financiación pública concedida a Femern es compatible con el mercado interior en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b).

II. Procedimiento ante el Tribunal General y sentencias recurridas

17. Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal General respectivamente los días 10 y 11 de noviembre de 2015, las recurrentes interpusieron sendos recursos, registrados como asuntos T-630/15 y T-631/15, ante el Tribunal General, dirigidos a la anulación de la Decisión controvertida.

18. Durante los procedimientos ante el Tribunal General, intervinieron en apoyo de las pretensiones de las recurrentes Naturschutzbund Deutschland eV (en lo sucesivo, «NABU») y Föreningen Svensk Sjöfart (en lo sucesivo, «FSS»). El Reino de Dinamarca intervino en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

19. Mediante las sentencias recurridas, el Tribunal General anuló parcialmente la Decisión controvertida.

20. En primer lugar, el Tribunal General desestimó por infundados los motivos invocados por las recurrentes en relación con la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas concedidas a Femern Landanlæg para la financiación de la planificación, construcción y explotación de las conexiones por ferrocarril internas.¹⁴

¹⁰ Considerando 50 a 57 de la Decisión controvertida.

¹¹ Véanse los considerandos 53 a 55 de la Decisión controvertida y el apartado 19 de las sentencias recurridas.

¹² Véanse el considerando 55 de la Decisión controvertida y el apartado 19 de las sentencias recurridas.

¹³ Considerandos 58 a 124 de la Decisión controvertida.

¹⁴ Véanse los apartados 78 a 134 de las sentencias recurridas.

21. En cambio, el Tribunal General estimó los recursos de las recurrentes en la medida en que se refieren al análisis de la financiación pública concedida a Femern para la parte del proyecto relativa a la conexión fija al considerar que la Comisión había incumplido la obligación que le incumbe en virtud del artículo 108 TFUE, apartado 2, de incoar el procedimiento de investigación formal al existir dificultades serias.¹⁵

22. A raíz de que se dictasen las sentencias recurridas, la Comisión incoó un procedimiento de investigación formal en el sentido del artículo 108 TFUE, apartado 2, y adoptó una nueva decisión, contra la que se han interpuesto tres recursos de anulación actualmente pendientes ante el Tribunal General.¹⁶

III. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia y pretensiones de las partes

23. Mediante los recursos de casación principales, Scandlines Danmark ApS y Scandlines Deutschland GmbH en el asunto C-174/19 P, por un lado, y Stena Line Scandinavia AB en el asunto C-175/19 P, por el otro, solicitan fundamentalmente al Tribunal de Justicia, en primer lugar, que anule, respectivamente, las sentencias recurridas primera y segunda en la medida en que el Tribunal General desestimó los motivos invocados por estas y, en segundo lugar, que condene en costas a la Comisión. Las recurrentes solicitan además que desestime las adhesiones a la casación de la Comisión y que la condene en costas.

24. La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que desestime los recursos de casación principales y que condene en costas a las recurrentes. Además, mediante sus adhesiones a la casación, solicita al Tribunal de Justicia, en primer lugar, que anule la decisión tácita del Tribunal General por la que este declaró la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes en lo tocante a las medidas concedidas a Femern Landanlæg; en segundo lugar, que declare la inadmisibilidad del recurso en lo tocante a dichas medidas, y, en tercer lugar, que condene a las recurrentes a cargar con las costas relativas a los procedimientos ante el Tribunal General y ante el Tribunal de Justicia.

25. El Reino de Dinamarca solicita al Tribunal de Justicia que desestime los recursos de casación principales interpuestos por las recurrentes y que estime las adhesiones a la casación de la Comisión.

26. Las pretensiones formuladas por NABU y FSS, partes coadyuvantes ante el Tribunal General en apoyo de las recurrentes, son sustancialmente idénticas a las formuladas por estas últimas.

27. Mediante autos del Presidente del Tribunal de Justicia de 22 de octubre de 2019, se admitió la intervención de Rederi AB Nordö-Link (en lo sucesivo, «Rederi»), Trelleborg Hamn AB (en lo sucesivo, «Trelleborg») y Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV (en lo

¹⁵ Véanse los apartados 135 a 280 de las sentencias recurridas.

¹⁶ Decisión (UE) 2020/1472 de la Comisión, de 20 de marzo de 2020, sobre la ayuda estatal SA.39078 — 2019/C (ex 2014/N) concedida por Dinamarca a Femern A/S (DO 2020, L 339, p. 1). Mediante dicha Decisión, la Comisión declaró que algunas de las medidas adoptadas en favor de Femern no constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, y que otras de esas medidas sí constituyen ayudas estatales en el sentido de la citada disposición, si bien son compatibles con el mercado interior en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 3, letra b) (véanse los artículos 1 y 2 de la Decisión). Dicha Decisión ha sido impugnada en los asuntos T-364/20, Dinamarca/Comisión; T-390/20, Scandlines Danmark y Scandlines Deutschland/Comisión, y T-391/20, Stena Line Scandinavia/Comisión.

sucesivo, «Aktionsbündnis») en los asuntos C-174/19 P y C-175/19 P en apoyo de las pretensiones de las recurrentes. Sus pretensiones son sustancialmente idénticas a las formuladas por estas últimas.

IV. Análisis

28. En sus recursos de casación principales, cuyo contenido es prácticamente idéntico, las recurrentes invocan siete motivos.

29. Los primeros dos motivos de casación se refieren a las partes de las sentencias recurridas relativas al análisis de las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg en relación con las conexiones por ferrocarril internas. Mediante dichos motivos, las recurrentes alegan que el Tribunal General incurrió en errores de Derecho, en infracción de los artículos 107 TFUE, apartado 1, y 108 TFUE, apartado 2, al concluir que la Comisión había actuado conforme a Derecho y no encontró dificultades serias cuando consideró que dichas medidas no constituían ayudas estatales puesto que no podían falsear la competencia (primer motivo) ni afectar a los intercambios entre los Estados miembros (segundo motivo).

30. Los otros cinco motivos de casación invocados por las recurrentes se refieren, en cambio, a las partes de las sentencias recurridas relativas al análisis de las medidas adoptadas en favor de Femern en relación con la conexión fija.

31. En sus adhesiones a la casación, cuyo contenido es idéntico, la Comisión invoca un único motivo, por el que niega la legitimación activa de las recurrentes ante el Tribunal General en lo tocante a la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg.

32. Conforme a lo solicitado por el Tribunal de Justicia, centraré mi análisis en las adhesiones a la casación de la Comisión y en los dos primeros motivos de los recursos de casación principales.

A. Sobre las adhesiones a la casación

1. Alegaciones de las partes

33. Las adhesiones a la casación formuladas por la Comisión, apoyada a este respecto por el Reino de Dinamarca, tienen por objeto impugnar las decisiones tácitas que, según dicha institución, el Tribunal General adoptó en las sentencias recurridas en relación con la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes en lo tocante a la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg.

34. La Comisión sostiene, en primer lugar, que sus adhesiones a la casación son admisibles. Esta reconoce que, de conformidad con la jurisprudencia dimanante de la sentencia de 26 de febrero de 2002, Consejo/Boehringer (C-23/00 P, EU:C:2002:118; en lo sucesivo, «sentencia Boehringer»), no cabe interponer recurso contra una decisión del Tribunal General de unir el examen de la excepción de inadmisibilidad al del fondo del asunto sin pronunciarse sobre dicha excepción. Ahora bien, según la Comisión, dicha jurisprudencia se aplica exclusivamente a los recursos de casación principales y no a las adhesiones a la casación, que en la actualidad se rigen por el

artículo 178, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento. En efecto, la citada disposición permite impugnar una decisión tácita relativa a la admisibilidad del recurso ante el Tribunal General.

35. En cuanto al fondo, la Comisión sostiene en sus adhesiones a la casación que los recursos interpuestos por las recurrentes ante el Tribunal General son inadmisibles en la parte en que se refieren a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg, puesto que dichas medidas no afectan individualmente a las recurrentes. En efecto, las recurrentes no han demostrado, como exige la jurisprudencia, que la parte de la Decisión controvertida en cuestión las afecte individualmente, y en particular que su posición en el mercado se vea gravemente amenazada por esa parte de la Decisión controvertida. Por las mismas razones, las recurrentes no pueden invocar los derechos de procedimiento que el artículo 108 TFUE, apartado 2, garantiza a las partes interesadas, puesto que no pueden ser consideradas como tales en relación con las medidas relativas a las conexiones por ferrocarril internas.

36. Las recurrentes, apoyadas por FSS y NABU, alegan que procede declarar la inadmisibilidad de las adhesiones a la casación de la Comisión y aducen que estas son, en cualquier caso, infundadas.

2. *Apreciación*

a) Sobre la admisibilidad de las adhesiones a la casación

37. Las adhesiones a la casación formuladas por la Comisión tienen por objeto impugnar las decisiones tácitas que el Tribunal General supuestamente adoptó en las sentencias recurridas por lo que se refiere a la admisibilidad de las partes de los recursos interpuestos por las recurrentes relativas a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg.

38. Procede comprobar antes de nada la admisibilidad de las adhesiones a la casación formuladas por la Comisión.

39. De las sentencias recurridas se desprende que el Reino de Dinamarca cuestionó ante el Tribunal General la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes en la medida en que estos atañían a las medidas concedidas a Femern Landanlæg, debido a la falta de interés individual en impugnar la parte de la Decisión controvertida relativa a dichas medidas.¹⁷

40. Sin embargo, el Tribunal General no analizó en las sentencias recurridas el aspecto relativo a la admisibilidad planteado por el Reino de Dinamarca. Aquel indicó, sin hacer referencia expresa a la jurisprudencia que tiene su origen en la citada sentencia *Boehringer*, que procedía «examinar, antes de nada, el fundamento de las alegaciones de las recurrentes»,¹⁸ y, posteriormente, rechazó tales alegaciones en cuanto al fondo.

41. La Comisión considera que, al actuar así, el Tribunal General adoptó una decisión tácita sobre la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes en relación con la parte de la Decisión controvertida que se refiere a las medidas concedidas a Femern Landanlæg. Según esta institución, con arreglo al artículo 178, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, es posible formular una adhesión a la casación contra dicha decisión tácita.

¹⁷ Véanse los apartados 80 de la primera sentencia recurrida y 55 de la segunda sentencia recurrida.

¹⁸ Véanse los apartados 81 de la primera sentencia recurrida y 56 de la segunda sentencia recurrida.

42. Cabe recordar que, en virtud de dicha disposición, las pretensiones de la adhesión a la casación podrán tener por objeto la anulación de una decisión, expresa o tácita, relativa a la admisibilidad del recurso ante el Tribunal General.

43. En el presente asunto, no obstante, al igual que en la situación controvertida en la sentencia *Boehringer*, y como ha reconocido por lo demás la propia Comisión, el Tribunal General decidió desestimar en cuanto al fondo los motivos invocados por las recurrentes contra la parte de la decisión relativa a las medidas concedidas a *Femern Landanlæg*, sin pronunciarse, con una decisión, sobre la admisibilidad de dicha parte del recurso. Dicho de otro modo, de forma análoga a la sentencia *Boehringer*, en las sentencias recurridas el Tribunal General consideró justificado, por razones de economía del procedimiento, pronunciarse en cuanto al fondo sin pronunciarse sobre la admisibilidad.

44. De la sentencia *Boehringer*¹⁹ se desprende que, cuando el Tribunal General considere justificado, por razones relativas a una buena administración de la justicia, no pronunciarse sobre una excepción de inadmisibilidad ya que, de todos modos, las pretensiones deben desestimarse en cuanto al fondo, no adoptará ninguna decisión, ni expresa ni tácita, que ponga fin a un incidente procesal relativo a una excepción de inadmisibilidad. De ello se sigue que procede declarar la inadmisibilidad de un recurso que tenga por objeto impugnar dicha decisión, puesto que no existe una decisión del Tribunal General recurrible en casación.²⁰

45. A resultas de lo anterior, como el Tribunal General no ha adoptado en el presente asunto ninguna decisión recurrible en casación, ni siquiera tácita, relativa a la admisibilidad de los recursos, no es posible interponer un recurso de casación, ni con carácter principal ni mediante adhesión a la casación, a este respecto. En consecuencia, la invocación por la Comisión del artículo 178, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento no puede justificar la admisibilidad de sus adhesiones a la casación.

46. De las consideraciones que anteceden se desprende que, en mi opinión, procede declarar la inadmisibilidad de las adhesiones a la casación formuladas por la Comisión.

47. Sentado lo anterior, procede además recordar que, según reiterada jurisprudencia, en el marco de un recurso de casación interpuesto en virtud del artículo 56 de su Estatuto, el Tribunal de Justicia está obligado a pronunciarse, de oficio si es necesario, sobre la admisibilidad de un recurso de anulación y, por consiguiente, sobre el motivo de orden público basado en el incumplimiento del requisito, establecido por el artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, de que el demandante solo podrá solicitar la anulación de una decisión de la que no sea destinatario cuando esta le afecte directa e individualmente.²¹

¹⁹ Como ya he tenido ocasión de señalar recientemente (véanse la nota 114 de mis conclusiones presentadas el 21 de enero de 2021 en los asuntos acumulados *World Duty Free Group/Comisión Europea y Reino de España/Comisión*, C-51/19 P y C-64/19 P, EU:C:2021:51 y las referencias jurisprudenciales pertinentes), a pesar de haber sido objeto de crítica por parte de varios Abogados Generales, la jurisprudencia establecida en la sentencia *Boehringer* sigue aplicándose, tanto por el Tribunal General como por el Tribunal de Justicia (para una aplicación reciente en el marco de un recurso de casación, véase la sentencia de 21 de diciembre de 2016, *Club Hotel Loutraki y otros/Comisión*, C-131/15 P, EU:C:2016:989, apartado 68).

²⁰ Véanse los apartados 50 a 54 de la sentencia *Boehringer*.

²¹ Véanse las sentencias de 29 de noviembre de 2007, *Stadtwerke Schwäbisch Hall y otros/Comisión* (C-176/06 P, no publicada, EU:C:2007:730), apartado 18, y de 29 de julio de 2019, *Bayerische Motoren Werke y Freistaat Sachsen/Comisión* (C-654/17 P, EU:C:2019:634), apartado 44.

48. En caso de que, contrariamente a lo que propongo, el Tribunal de Justicia considere que procede declarar la admisibilidad de las adhesiones a la casación o, en cualquier caso, decida examinar de oficio la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes ante el Tribunal General por lo que se refiere a las partes de dichos recursos relativas a las medidas concedidas a Femern Landanlæg, me parecen pertinentes las siguientes consideraciones.

b) Sobre la legitimación activa de las recurrentes ante el Tribunal General en lo tocante a la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg

49. En el presente asunto, consta que la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas concedidas en favor de Femern Landanlæg constituye una decisión adoptada al término de la fase previa de examen²² mediante la cual la Comisión declaró que las medidas en cuestión no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, y, en consecuencia, decidió no incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2.²³ El destinatario de dicha decisión es el Reino de Dinamarca.

50. Dado que la Decisión controvertida no constituye un acto reglamentario en el sentido del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, habida cuenta de que no es un acto de alcance general,²⁴ procede comprobar si dicha Decisión afecta directa e individualmente a las recurrentes en el sentido de la citada disposición.

51. Debe recordarse a este respecto que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia desde la célebre sentencia de 15 de julio de 1963, Plaumann/Comisión,²⁵ las personas que no sean destinatarias de una decisión solo pueden sostener que esa decisión las afecta individualmente cuando les atañe en razón de ciertas cualidades que les son propias o de una situación de hecho que las caracteriza frente a cualquier otra persona y, por ello, las individualiza de una manera análoga a la del destinatario.²⁶

52. Por otra parte, de la jurisprudencia se desprende que, en materia de ayudas de Estado, para demostrar la legitimación activa de un demandante que no sea destinatario de la decisión, que impugna una decisión de la Comisión de no incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2, procede diferenciar dos supuestos.

53. En caso de que el recurso interpuesto por el demandante tenga por objeto salvaguardar los derechos de procedimiento que le confiere el artículo 108 TFUE, apartado 2, la mera condición de parte interesada, en el sentido de esa disposición y del artículo 1, letra h), del Reglamento

²² En el procedimiento de control de las ayudas de Estado previsto en el artículo 108 TFUE debe distinguirse, por una parte, la fase previa de investigación de las ayudas, establecida en el apartado 3 de dicho artículo, que únicamente tiene por objeto permitir que la Comisión se forme una primera opinión sobre la compatibilidad parcial o total de la ayuda controvertida, y, por otra, la fase de investigación prevista en el apartado 2 del mismo artículo. Véase la sentencia de 17 de septiembre de 2015, Mory y otros/Comisión (C-33/14 P, EU:C:2015:609), apartado 94 y jurisprudencia citada.

²³ En el sentido del artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo [108 TFUE] (DO 1999, L 83, p. 1), derogado por el Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO 2015, L 248, p. 9). Véanse, en particular, el considerado 57 y el primer punto de la parte dispositiva de la Decisión controvertida.

²⁴ Véase, a este respecto, la sentencia de 6 de noviembre de 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisión y Comisión/Scuola Elementare Maria Montessori y Comisión/Ferracci (C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873), apartados 29 y ss.

²⁵ Sentencia de 15 de julio de 1963, Plaumann/Comisión (25/62, EU:C:1963:17, p. 220).

²⁶ En materia de ayudas de Estado, véase, entre otras muchas, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, Mory y otros/Comisión (C-33/14 P, EU:C:2015:609), apartado 93 y jurisprudencia citada.

n.º 659/1999, basta para individualizarlo de forma análoga a la del destinatario de la Decisión controvertida y, por consiguiente, debe declararse la admisibilidad de dicho recurso de anulación.²⁷

54. En cambio, si el demandante cuestiona el fundamento de la decisión de apreciación de la ayuda adoptada con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 3 (o asimismo al término del procedimiento de investigación formal), el mero hecho de que se le pueda atribuir la condición de interesado conforme al apartado 2 de este artículo no es suficiente para reconocer la admisibilidad del recurso. En tal caso, el demandante debe demostrar que goza de una situación particular en el sentido de la jurisprudencia Plaumann mencionada en el punto 51 anterior.²⁸

55. En el presente asunto, como se desprende expresamente de las sentencias recurridas,²⁹ en sus recursos ante el Tribunal General, las recurrentes cuestionaron tanto el fundamento de la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas concedidas en favor de Femern Landanlæg (en el marco del primer motivo de casación), como la vulneración de los derechos de procedimiento que el artículo 108 TFUE, apartado 2, les confiere dado que, en su opinión, la Comisión incumplió la obligación que le incumbe de incoar el procedimiento de investigación formal (en el marco de su tercer motivo de casación). No obstante, el Tribunal General decidió examinar tales motivos conjuntamente,³⁰ desestimándolos en cuanto al fondo, sin, como ya se ha señalado en los puntos 40 y 43 anteriores, abordar la cuestión de la admisibilidad.

56. En este contexto, para apreciar la admisibilidad de los recursos interpuestos por las recurrentes procede, en primer lugar, comprobar si estas disponen de legitimación activa, en el sentido de la jurisprudencia Plaumann citada en el punto 51 anterior, para cuestionar el fundamento de la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas concedidas en favor de Femern Landanlæg. En caso de no ser así, procede entonces, en segundo lugar, comprobar si, en virtud de la jurisprudencia citada en el punto 53 anterior, dichas recurrentes disponen, al menos, como partes interesadas, de legitimación activa para salvaguardar los derechos de procedimiento que les confiere el artículo 108 TFUE, apartado 2.

57. Por lo que se refiere, en primer lugar, a la legitimación activa de las recurrentes para cuestionar el fundamento de la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas concedidas en favor de Femern Landanlæg, procede señalar que, ante el Tribunal General, al objeto de sustentar su interés individual en recurrir la Decisión controvertida, las recurrentes invocaron su condición de competidoras con la conexión fija, como operadoras de transporte marítimo, así como su participación activa en el procedimiento de examen previo llevado a cabo por la Comisión. Asimismo, señalaron que la financiación procedente de las medidas impugnadas se ha utilizado para eliminar los accesos ferroviarios (andenes y estación) a los puertos que permiten a los usuarios de los trenes acceder a sus transbordadores. Ante el Tribunal de Justicia, las recurrentes también invocaron su posición de competidoras directas con el proyecto en su conjunto.

²⁷ Véanse, en este sentido, las sentencias de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341), apartado 48, y de 17 de septiembre de 2015, Mory y otros/Comisión (C-33/14 P, EU:C:2015:609), apartado 95 y jurisprudencia citada. En lo que atañe a la aplicabilidad de estos principios a las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 659/1999, véase la sentencia de 17 de julio de 2008, Athinaiki Techniki/Comisión (C-521/06 P, EU:C:2008:422), apartado 53.

²⁸ Véase, entre otras muchas, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, Mory y otros/Comisión (C-33/14 P, EU:C:2015:609), apartado 97 y jurisprudencia citada.

²⁹ Véanse los apartados 36 de la primera sentencia recurrida y 32 de la segunda sentencia recurrida.

³⁰ Véanse los apartados 39 de la primera sentencia recurrida y 33 de la segunda sentencia recurrida.

58. Procede señalar a este respecto que, según reiterada jurisprudencia, se ha admitido expresamente que una decisión de la Comisión de apreciación de una ayuda afecta individualmente, a efectos de la impugnación de su fundamento, además de a la empresa beneficiaria, a las empresas competidoras de esta última que hayan desempeñado un papel activo en el marco del procedimiento, siempre que la medida de ayuda objeto de la decisión en cuestión haya afectado sustancialmente a su posición en el mercado.³¹

59. En el presente asunto, consta que el beneficiario de las medidas impugnadas en las partes de los recursos en cuestión es Femern Landanlæg, la cual, como se desprende del punto 8 anterior, se encarga de la financiación, de la construcción y de la explotación de las conexiones internas, incluidas las conexiones por ferrocarril internas. Incluso admitiendo que, contrariamente a lo que declaró el Tribunal General en las sentencias recurridas, el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria deba considerarse, en lo que respecta a las conexiones por ferrocarril internas, abierto a la competencia,³² procede constatar sin embargo que las recurrentes, como operadoras de transporte marítimo que desarrollan su actividad en el estrecho de Fehmarn, no han demostrado en modo alguno que desarrollen su actividad en el mismo mercado que Femern Landanlæg ni, en consecuencia, ser sus competidoras.

60. A este respecto, cabe señalar que el enfoque adoptado en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia es más bien restrictivo. En efecto, el Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de precisar que la mera circunstancia de que un acto pueda influir en las relaciones de competencia existentes en el mercado de que se trate y la empresa interesada se encuentre en una relación de competencia con el beneficiario de ese acto no basta en modo alguno para poder considerar que dicho acto afecta individualmente a esa empresa.³³

61. Desde ese punto de vista, ni la alegación de que la financiación procedente de las medidas impugnadas se utiliza para eliminar los accesos ferroviarios, ni las alegaciones relativas al carácter integral del proyecto, mencionadas en el punto 57 anterior, pueden demostrar la existencia de una relación de competencia directa entre las recurrentes y el beneficiario de las medidas impugnadas, es decir, Femern Landanlæg.

62. En lo que atañe, a continuación, a la participación activa en el procedimiento de examen previo, de la jurisprudencia se desprende que la participación en el procedimiento no constituye una condición necesaria para demostrar la afectación individual del competidor, sino solamente un «elemento relevante» a este respecto.³⁴

63. De las consideraciones que anteceden se desprende que, a mi parecer, las recurrentes carecen de legitimación activa para cuestionar el fundamento de la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas concedidas en favor de Femern Landanlæg.

³¹ Esta jurisprudencia se remonta a la sentencia de 28 de enero de 1986, *Cofaz y otros/Comisión* (169/84, EU:C:1986:42), apartado 25. Véase también la sentencia de 17 de septiembre de 2015, *Mory y otros/Comisión* (C-33/14 P, EU:C:2015:609), apartado 97 y jurisprudencia citada. Para un reciente examen exhaustivo de dicha jurisprudencia, véanse las conclusiones del Abogado General Szpunar presentadas en el asunto *Deutsche Lufthansa/Comisión* (C-453/19 P, EU:C:2020:862), puntos 39 y ss.

³² Véanse, a este respecto, los puntos 101 y ss. posteriores.

³³ Véase, en particular, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, *British Aggregates/Comisión* (C-487/06 P, EU:C:2008:757), apartado 47 y jurisprudencia citada.

³⁴ Véanse, por analogía, la sentencia de 22 de noviembre de 2007, *Sniace/Comisión* (C-260/05 P, EU:C:2007:700), apartados 56 y 57, y el punto 41 de las conclusiones del Abogado General Szpunar presentadas en el asunto *Deutsche Lufthansa/Comisión*, mencionadas en la nota 31 anterior.

64. Sin embargo, aún es preciso comprobar, en segundo lugar, si las recurrentes disponen, en su caso, de legitimación activa para salvaguardar los derechos de procedimiento que se les podrían reconocer como «partes interesadas» en el sentido de la jurisprudencia citada en el punto 53 anterior.

65. En este sentido, es preciso recordar que el artículo 1, letra h), del Reglamento n.º 659/1999 reproduce fundamentalmente la definición ya desarrollada en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia³⁵ con arreglo a la cual «parte interesada» es «cualquier Estado miembro o cualquier persona, empresa o asociación de empresas cuyos intereses puedan verse afectados por la concesión de una ayuda y, concretamente, el beneficiario de la misma, las empresas competidoras y las asociaciones socioprofesionales».

66. Según reiterada jurisprudencia, dicha definición no excluye que una empresa que no sea competidora directa del beneficiario de la ayuda pueda ser calificada de parte interesada, en la medida en que alegue que la concesión de la ayuda podría afectar a sus intereses.³⁶ Mientras que una empresa competidora del beneficiario de una medida de ayuda figura sin duda alguna entre las «partes interesadas» en el sentido del artículo 108 TFUE, apartado 2,³⁷ podrá reconocerse la calidad de «parte interesada» a la entidad que no sea competidora del beneficiario de la ayuda cuando esta demuestre que la concesión de la ayuda de que se trate podría afectar a sus intereses, lo que, según la jurisprudencia, exige que se demuestre que la ayuda puede tener una incidencia concreta en su situación.³⁸

67. Así, el Tribunal de Justicia reconoció, por ejemplo, la calidad de parte interesada a una empresa que no era competidora directa del beneficiario de la ayuda, pero que requería en su proceso de producción la misma materia prima, en la medida en que alegó que la concesión de la ayuda podía afectar a sus intereses y demostró de modo suficiente con arreglo a Derecho que la ayuda podía tener una incidencia concreta en su situación.³⁹

68. En el presente asunto, considero que, si bien las alegaciones formuladas por las recurrentes que se recuerdan en el punto 57 anterior no demuestran la existencia de una relación de competencia directa con Femern Landanlæg, sí acreditan de modo suficiente tanto que la concesión de las medidas en favor de Femern Landanlæg puede afectar a los intereses de las recurrentes, como que esas medidas pueden tener una incidencia concreta en su situación. Por consiguiente, estas alegaciones justifican, a mi juicio, que se reconozca a las recurrentes la calidad de «partes interesadas».

69. De estas consideraciones se desprende que, en mi opinión, las recurrentes, como partes interesadas, disponen de legitimación activa para recurrir la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg, en la medida en que sus recursos tengan por objeto salvaguardar los derechos de procedimiento que les confiere el artículo 108 TFUE, apartado 2. En cambio, no disponen de legitimación activa para cuestionar el

³⁵ Véase la sentencia de 2 de abril de 1998, Comisión/Sytraval y Brink's France (C-367/95 P, EU:C:1998:154), apartado 41 y jurisprudencia citada.

³⁶ Véase la sentencia de 27 de octubre de 2011, Austria/Scheucher-Fleisch y otros (C-47/10 P, EU:C:2011:698), apartado 132 y jurisprudencia citada.

³⁷ Sentencia de 3 de septiembre de 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland y otros/Comisión (C-817/18 P, EU:C:2020:637), apartado 50 y jurisprudencia citada.

³⁸ Véanse, en particular, las sentencias de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341), apartado 65, y de 27 de octubre de 2011, Austria/Scheucher-Fleisch y otros (C-47/10 P, EU:C:2011:698), apartado 132. Véanse también las conclusiones del Abogado General Szpunar presentadas en el asunto Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland y otros/Comisión (C-817/18 P, EU:C:2020:255), puntos 36 y ss. en los que se incluyen otras referencias jurisprudenciales.

³⁹ Véase la sentencia de 24 de mayo de 2011, Comisión/Kronoply y Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341), apartados 64 y 65.

fundamento de dicha parte de la Decisión controvertida. Como expondré con mayor detalle a continuación, tendré en cuenta estas apreciaciones en el análisis de los recursos de casación principales.

B. Sobre los motivos primero y segundo de los recursos de casación principales

1. Observaciones preliminares

70. En el marco de los motivos primero y segundo de sus recursos de casación principales, las recurrentes —apoyadas por NABU, FSS, Rederi, Trelleborg y Aktionsbündnis— alegan que las sentencias recurridas adolecen de errores de Derecho, en infracción de los artículos 107 TFUE, apartado 1, y 108 TFUE, apartado 2, en la medida en que el Tribunal General concluyó que la Comisión había actuado conforme a Derecho y no encontró dificultades serias cuando consideró que las medidas concedidas a Femern Landanlæg no podían falsear la competencia ni afectar a los intercambios entre los Estados miembros y que, por lo tanto, no constituían ayudas estatales.

71. Con carácter preliminar procede recordar, en primer lugar, que, según reiterada jurisprudencia, a efectos de la calificación como «ayuda estatal» de una medida nacional, no es necesario acreditar la incidencia real de la ayuda de que se trate en los intercambios comerciales entre los Estados miembros y la distorsión efectiva de la competencia, sino únicamente examinar si tal ayuda puede afectar a dichos intercambios y falsear la competencia.⁴⁰

72. En segundo lugar, del análisis efectuado en los puntos 49 a 69 anteriores se deduce que las recurrentes disponen de legitimación activa para recurrir la parte de la Decisión controvertida relativa a las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg solo en la medida en que sus recursos tengan por objeto salvaguardar los derechos de procedimiento que les confiere el artículo 108 TFUE, apartado 2, y no, en cambio, para cuestionar el fundamento de dicha parte de la Decisión controvertida.

73. En el presente asunto, no obstante, como se desprende del punto 55 anterior, el Tribunal General, sin haber abordado la cuestión de la admisibilidad de los recursos, examinó conjuntamente los motivos relativos a la vulneración de los derechos de procedimiento y al fundamento de la parte de la Decisión controvertida en cuestión. Cabe inferir de esta elección del Tribunal General que, en sus recursos de casación, las recurrentes pusieron en tela de juicio el análisis relativo a estos dos aspectos.

74. No obstante, ha de señalarse a este respecto que, según la jurisprudencia, cuando un demandante solicita la anulación de una decisión de no formular objeciones, está aduciendo esencialmente que la decisión adoptada por la Comisión respecto a la ayuda en cuestión ha sido adoptada sin que la referida institución iniciara el procedimiento de investigación formal, vulnerando, por este motivo, sus derechos de procedimiento. Para que se estime su demanda de anulación, el demandante puede invocar cualquier motivo que pueda demostrar que la apreciación de la información y de los elementos de que dispone la Comisión, en la fase previa de examen de la medida notificada, debería haber planteado dudas en cuanto a la calidad de ayuda de dicha medida y su compatibilidad con el mercado interior. La formulación de este tipo de alegaciones no puede, sin embargo, transformar el objeto del recurso ni modificar sus requisitos

⁴⁰ Véase, entre otras muchas, la sentencia de 27 de junio de 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania (C-74/16, EU:C:2017:496), apartado 78 y jurisprudencia citada.

de admisibilidad. Por el contrario, la existencia de dudas sobre dicha calidad y dicha compatibilidad es precisamente la prueba que debe aportarse para demostrar que la Comisión debía incoar el procedimiento de investigación formal a que se refiere el artículo 108 TFUE, apartado 2.⁴¹

75. Por otro lado, el Tribunal de Justicia ha aclarado que la legalidad de una decisión de no formular objeciones depende de si la apreciación de la información y de los elementos de que disponía la Comisión, en la fase previa de examen de la medida notificada, debería haber planteado objetivamente dudas en cuanto a la compatibilidad de esta medida con el mercado interior, dado que tales dudas deben dar lugar a la apertura de un procedimiento de investigación formal en el que pueden participar las partes interesadas a las que se refiere el artículo 1, letra h), de dicho Reglamento. Los mismos principios se aplican cuando la Comisión sigue teniendo dudas sobre la propia clasificación como ayuda, en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, de la medida examinada.⁴²

76. En este contexto, de la jurisprudencia se desprende que, puesto que el concepto de dificultades serias reviste carácter objetivo, la existencia de estas no solo debe buscarse en las circunstancias de la adopción de la decisión tomada por la Comisión tras el examen previo, sino también en las apreciaciones en las que se ha basado la Comisión.⁴³

77. De todo lo anterior se sigue que, habida cuenta de la apreciación efectuada en los puntos 69 y 72 anteriores, los motivos primero y segundo de los recursos de casación principales, en el marco de los cuales las recurrentes invocan asimismo errores de Derecho del Tribunal General en relación con la vulneración de los derechos de procedimiento que les confiere el artículo 108 TFUE, apartado 2, deben examinarse exclusivamente desde este punto de vista. En cambio, los motivos que tienen por objeto poner en tela de juicio el análisis del Tribunal General sobre el fundamento de la parte de la Decisión controvertida en cuestión son inadmisibles. A la luz de la jurisprudencia citada en los puntos 74 a 76 anteriores, no obstante, el examen efectuado por el Tribunal General respecto a las apreciaciones en las que se basó la Comisión en la Decisión controvertida puede y debe, además, analizarse con el objetivo de comprobar si esas apreciaciones justificaban la constatación de la falta de dificultades serias en cuanto a la cuestión de la calificación de las medidas examinadas como ayuda en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1.

2. Sobre los primeros motivos de casación, relativos a errores de Derecho cometidos por el Tribunal General al examinar la capacidad de falsear la competencia de las medidas concedidas a Femern Landanlæg

78. Los primeros motivos de casación invocados por las recurrentes se dirigen, respectivamente, contra los apartados 87 a 127 de la primera sentencia recurrida y 62 a 102 de la segunda sentencia recurrida, y se subdividen en cuatro partes, que se corresponden con los cuatro errores de Derecho en que supuestamente incurrió el Tribunal General.

⁴¹ Véase, en este sentido, la sentencia de 3 de septiembre de 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland y otros/Comisión (C-817/18 P, EU:C:2020:637), apartado 81 y jurisprudencia citada.

⁴² Sentencia de 21 de diciembre de 2016, Club Hotel Loutraki y otros/Comisión (C-131/15 P, EU:C:2016:989), apartados 32 y 33 y jurisprudencia citada.

⁴³ Sentencia de 21 de diciembre de 2016, Club Hotel Loutraki y otros/Comisión (C-131/15 P, EU:C:2016:989), apartado 31.

a) Sobre las primeras partes de los primeros motivos de casación, relativas al carácter integral del proyecto

1) Resumen de las alegaciones de las partes

79. En las primeras partes de los primeros motivos de sus recursos de casación, las recurrentes, apoyadas por sus coadyuvantes, impugnan la parte de las sentencias recurridas⁴⁴ en la que el Tribunal General rechazó su alegación de que, dado que la conexión fija y las conexiones internas constituyen un proyecto integral y dado que la Comisión consideró que las medidas concedidas a Femern para la conexión fija podían falsear la competencia, también debería haberse considerado que las medidas concedidas a Femern Landanlæg para las conexiones por ferrocarril internas podían falsear la competencia.

80. Las recurrentes, apoyándose en la sentencia de 16 de mayo de 2013, Comisión/Ryanair (C-615/11 P, no publicada, EU:C:2013:310),⁴⁵ alegan que la premisa del razonamiento seguida por el Tribunal General según la cual las actividades de Femern Landanlæg se limitan a la gestión de las conexiones internas y no incluyen la prestación de servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn se basa en una calificación jurídica incorrecta de los hechos. De la naturaleza y de los objetivos del proyecto resulta, en efecto, que la conexión fija y las conexiones internas forman parte de un proyecto integral y que las conexiones internas se construyeron con la finalidad de prestar servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn. Desde un punto de vista financiero, no se cuestiona que los peajes de la conexión fija también cubrirán los costes de las conexiones internas, puesto que Femern está obligada a pagar dividendos a Femern Landanlæg. Desde un punto de vista práctico, la conexión fija depende de las conexiones internas y, sin estas últimas, Femern no podría prestar servicios de transportes. Además, las conexiones internas, a su vez, no existirían si no existiese la conexión fija. Las medidas adoptadas para las conexiones internas son, por lo tanto, medidas necesarias para la conexión fija. De ello se sigue que, si las medidas concedidas a Femern pueden falsear la competencia, las medidas concedidas a Femern Landanlæg también pueden. Además, el Tribunal General incurrió manifiestamente en error al considerar que las dos medidas tienen distintos objetivos.⁴⁶ En efecto, ambas medidas persiguen el mismo objetivo, a saber, permitir a Femern prestar servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn.

81. NABU, FSS y Aktionsbündnis añaden que sería ilegal subdividir artificialmente en más partes un proyecto único al objeto de impedir que sea evaluado de manera coherente como ayuda estatal. NABU pone de relieve, además, que la conexión fija y las conexiones internas deben considerarse como un único proyecto, no solo por sus características económicas, sino también por las ambientales. Rederi y Aktionsbündnis subrayan que las conexiones por ferrocarril internas constituyen una infraestructura esencial para poder garantizar el servicio de transporte ferroviario en el estrecho de Fehmarn y que su construcción contribuye a mejorar la posición competitiva de Femern. De ello se sigue que las medidas concedidas a Femern Landanlæg afectan manifiestamente al mercado de los servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn.

82. La Comisión sostiene que las imputaciones que figuran en las primeras partes de los primeros motivos de los recursos de casación principales son inadmisibles puesto que, contrariamente a lo establecido en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, las recurrentes no

⁴⁴ Apartados 87 a 93 de la primera sentencia recurrida y 62 a 68 de la segunda sentencia recurrida.

⁴⁵ Las recurrentes se refieren al apartado 32 de dicha sentencia.

⁴⁶ Véanse los apartados 88 de la primera sentencia recurrida y 63 de la segunda sentencia recurrida.

han identificado los apartados de las sentencias recurridas en los que se encuentran las conclusiones erróneas del Tribunal General. Por lo demás, la Comisión rebate en cuanto al fondo las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes.

83. El Reino de Dinamarca sostiene que dichas imputaciones son inadmisibles dado que, por un lado, se limitan a reproducir un motivo que ya ha sido desestimado por el Tribunal General y, por el otro, ponen en tela de juicio cuestiones de hecho resueltas por el Tribunal General, sin invocar la desnaturalización de tales hechos. Por lo demás, el Reino de Dinamarca rebate en cuanto al fondo las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes.

2) *Apreciación*

84. En las primeras partes de los primeros motivos de sus recursos de casación, las recurrentes impugnan el rechazo, en las sentencias recurridas, de su alegación relativa al carácter integral del proyecto. Estas adujeron ante el Tribunal General, en esencia, que, debido a dicho carácter integral, la apreciación de que las medidas adoptadas en favor de Femern en relación con la conexión fija pueden falsear la competencia implica, mediante una especie de «efecto de contagio»,⁴⁷ que las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg en relación con las conexiones por ferrocarril internas también pueden falsear la competencia, en particular por lo que se refiere a los servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn.

85. Procede recordar a este respecto que, en las sentencias recurridas, el Tribunal General respondió a dicha alegación considerando que no era posible concluir que las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg en relación con las conexiones por ferrocarril internas constituían ayudas estatales por la mera razón de que se adoptaron en el marco del mismo proyecto que establecía las medidas en favor de Femern en relación con la conexión fija y que estas últimas fueron calificadas de ayudas estatales. En efecto, según el Tribunal General, se trataba de dos medidas que, si bien están relacionadas con el mismo proyecto, tienen finalidades y beneficiarios distintos.⁴⁸

86. Procede abordar, con carácter preliminar, las alegaciones formuladas, respectivamente, por la Comisión y por el Reino de Dinamarca, por las que se cuestiona la admisibilidad de las imputaciones que figuran en las partes controvertidas ya que, a su juicio, las recurrentes no identificaron los apartados pertinentes de las sentencias recurridas y se limitaron simplemente a repetir motivos que ya habían sido desestimados por el Tribunal General.

87. A este respecto, por un lado, no comparto la posición de la Comisión según la cual no concurren los requisitos previstos en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento. En efecto, en las primeras partes de los primeros motivos de sus recursos de casación, las recurrentes indicaron expresamente los apartados de las sentencias recurridas que pretenden impugnar con sus alegaciones⁴⁹ y no cabe duda de que esas alegaciones tienen por objeto cuestionar el razonamiento efectuado por el Tribunal General en dichos apartados.

⁴⁷ El Reino de Dinamarca utilizó esta expresión en sus escritos.

⁴⁸ Véanse, en particular, los apartados 88 de la primera sentencia recurrida y 63 de la segunda sentencia recurrida.

⁴⁹ Véase la nota 44 anterior.

88. Por el otro lado es preciso observar que, si bien es cierto que, según jurisprudencia reiterada, un motivo que se limita a reproducir motivos y alegaciones que ya se han formulado ante el Tribunal General es inadmisibles,⁵⁰ en las partes en cuestión, contrariamente a lo que sostiene el Reino de Dinamarca, las recurrentes no se limitaron a reproducir simplemente una alegación formulada en primera instancia, sino que rebaten el razonamiento que llevó al Tribunal General a rechazar dicha alegación en las sentencias recurridas y el modo en que el Tribunal General aplicó el Derecho de la Unión. Procede recordar a este respecto que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las cuestiones de Derecho examinadas en primera instancia pueden volver a discutirse en el marco de un recurso de casación, ya que, si una parte no pudiera basar su recurso de casación en motivos y alegaciones ya invocados ante el Tribunal General, se privaría al recurso de casación de una parte de su sentido.⁵¹

89. En cuanto al fondo, las recurrentes sostienen que el razonamiento que el Tribunal General efectúa en las sentencias recurridas se basa en una calificación jurídica incorrecta de los hechos, en relación con el alcance de las actividades de Femern Landanlæg.

90. En este sentido, considero, en primer lugar, que no es pertinente la remisión al apartado 32 de la sentencia de 16 de mayo de 2013, Comisión/Ryanair (C-615/11 P, no publicada, EU:C:2013:310), el cual se refiere a disposiciones normativas sin relevancia en los presentes asuntos y contiene la constatación de que el Tribunal General no incurrió en error alguno en la calificación jurídica de una carta. En cualquier caso, dicha remisión no puede respaldar en modo alguno la alegación de las recurrentes.

91. En segundo lugar, considero que, en la medida en que la imputación formulada por las recurrentes deba entenderse en el sentido de que se dirige contra una apreciación efectuada por el Tribunal General según la cual las actividades de Femern Landanlæg se limitaban al mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria, en relación con las conexiones por ferrocarril internas, y no se extendían a la prestación de servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn, aun suponiendo que el Tribunal General se haya basado en una apreciación de este tipo —lo que, en mi opinión, no se desprende de los apartados impugnados de la sentencia recurrida—, dicha imputación debe considerarse inadmisibles. En efecto, esa imputación está destinada, en esencia, a solicitar al Tribunal de Justicia que cuestione comprobaciones y apreciaciones de hecho efectuadas por el Tribunal General —concretamente por lo que se refiere al alcance de las actividades de Femern Landanlæg—, sin pese a ello invocar la inexactitud material de los hechos que resulte de los documentos obrantes en autos o la desnaturalización de los hechos, lo que, con arreglo a reiterada jurisprudencia, no puede admitirse en el marco de un recurso de casación.⁵²

92. Por lo demás, las alegaciones formuladas por las recurrentes relativas al carácter integral del proyecto y a la identidad de finalidades de las medidas adoptadas en favor de Femern y de Femern Landanlæg no pueden corroborar la afirmación de que el Tribunal General se basó en una calificación jurídica incorrecta de los hechos en lo que atañe al alcance de las actividades de Femern Landanlæg. En efecto, ni del carácter integral del proyecto desde un punto de vista

⁵⁰ Véase, entre otros muchos, el auto de 3 de septiembre de 2019, ND y OE/Comisión (C-317/19 P, no publicado, EU:C:2019:688), apartados 27 y 28 y jurisprudencia citada.

⁵¹ Sentencia de 21 de diciembre de 2016, Club Hotel Loutraki y otros/Comisión (C-131/15 P, EU:C:2016:989), apartado 26 y jurisprudencia citada.

⁵² Véase, en último lugar, entre otras muchas, la sentencia de 9 de diciembre de 2020, Groupe Canal +/Comisión (C-132/19 P, EU:C:2020:1007), apartado 68 y jurisprudencia citada. A este respecto, véase también el punto 122 posterior.

financiero y práctico, ni de una posible identidad de finalidades de las medidas adoptadas en favor de Femern y de Femern Landanlæg, se desprende en modo alguno que las actividades de esta última se extiendan a la oferta de servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn.

93. En tercer lugar, aun admitiendo, lo que requiere un cierto esfuerzo interpretativo, que la imputación formulada por las recurrentes en el marco de dichas primeras partes deba entenderse en el sentido de que estas invocan un error de Derecho ya que el Tribunal General no reconoció el «efecto de contagio» resultante del carácter integral del proyecto y que, en consecuencia, cometió un error al no declarar que, puesto que las medidas adoptadas en favor de Femern podían falsear la competencia en el mercado de servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn, también debían poder hacerlo las medidas concedidas a Femern Landanlæg, considero que dicha imputación no puede estimarse.

94. En efecto, como se desprende del punto 85 anterior, en las sentencias recurridas, el Tribunal General respondió a dicha alegación, a mi parecer sin incurrir en errores de Derecho, que, al ser las medidas adoptadas en favor de Femern y de Femern Landanlæg, aunque se refieren al mismo proyecto, dos medidas de ayuda separadas cuyos beneficiarios, objeto y finalidad son diferentes, el reconocimiento del carácter de ayuda de una de estas medidas no podía implicar automáticamente —o, en los términos utilizados por el Tribunal General, «por este mero hecho» — el carácter de ayuda también de la otra medida.

95. A este respecto, es preciso señalar que las recurrentes no han cuestionado el hecho de que la Comisión y, en consecuencia, el Tribunal General hayan tratado tales medidas como dos medidas de ayuda separadas, aunque se refieran a un mismo proyecto. Estas no han alegado, ni en sus recursos ante el Tribunal General ni ante el Tribunal de Justicia, que las medidas en cuestión habrían debido ser examinadas conjuntamente o que habían dado lugar a una ayuda estatal única cuyo examen debería haberse efectuado de manera unitaria. Las recurrentes tampoco rebaten la apreciación del Tribunal General de que los beneficiarios, pese a haber quedado demostrado que están relacionados, son diferentes.⁵³

96. Solo FSS, y de manera menos explícita NABU, en sus escritos de contestación presentados ante el Tribunal de Justicia, alegaron que el proyecto debería haber sido examinado en su totalidad sin dividirse artificialmente en dos. No obstante, es preciso señalar que ninguna de las dos coadyuvantes formuló esta alegación ante el Tribunal General. Además, ante el Tribunal General, ni las recurrentes ni las coadyuvantes señalaron de manera clara y explícita un posible

⁵³ En la medida en que estos aspectos no han sido cuestionados, no pueden ser objeto de análisis ni por el Tribunal General ni, aún menos, en casación por el Tribunal de Justicia.

error debido a la falta de consideración de los efectos sobre la competencia en el mercado de los servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn de las medidas concedidas a Femern Landanlæg, como tales.⁵⁴

97. Es preciso recordar a este respecto que, según reiterada jurisprudencia, en principio, la competencia del Tribunal de Justicia está limitada a la apreciación de la solución jurídica que se ha dado a los motivos objeto de debate ante los primeros Jueces.⁵⁵ En consecuencia, no puede reprocharse al Tribunal General haber incurrido en un error de Derecho por no considerar motivos que las partes no han invocado ante él. Las alegaciones nuevas que no se han formulado ante el Tribunal General deben, por consiguiente, declararse inadmisibles en casación.⁵⁶

98. Ante el Tribunal General, las recurrentes invocaron el carácter integral del proyecto con el único fin de sustentar su alegación relativa a una especie de «efecto automático de contagio», es decir, al hecho de que, dado que las medidas adoptadas en favor de Femern pueden afectar a la competencia en el mercado de los servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn, también las medidas, distintas pero adoptadas en el marco del mismo proyecto, concedidas en favor de Femern Landanlæg pueden hacerlo.⁵⁷ Como se ha expuesto en el punto 94 anterior, el Tribunal General respondió a dicha alegación a mi parecer sin incurrir en ningún error de Derecho. En efecto, no puede deducirse de la mera circunstancia de que dos medidas diferentes, cuyos beneficiarios y objeto son distintos,⁵⁸ se hayan adoptado en el marco del mismo proyecto, y de que una de ellas sea una ayuda estatal, que ambas constituyan automáticamente ayudas estatales.

99. En lo que atañe, a continuación, a las alegaciones formuladas por las recurrentes relativas a la finalidad del proyecto y de las medidas adoptadas en favor de Femern y Femern Landanlæg en dicho marco, cabe añadir —únicamente en aras de la exhaustividad y sin querer tomar posición sobre cuestiones de hecho que son competencia del Tribunal de Justicia en los procedimientos de casación— que, aunque no se cuestiona que la finalidad del proyecto considerando en su totalidad es mejorar las condiciones para el transporte de pasajeros y mercancías entre los países nórdicos y Europa Central,⁵⁹ no se ha rebatido que, como alega el Reino de Dinamarca, las conexiones por ferrocarril internas se utilizarán en el ámbito del transporte por ferrocarril

⁵⁴ Las recurrentes tampoco formularon esta alegación ante el Tribunal de Justicia. Únicamente en sus escritos de contestación a las adhesiones a la casación de la Comisión señalaron, con el mero fin de dar más fuerza a las alegaciones relativas a la admisibilidad, que «la puesta en servicio de las conexiones por ferrocarril internas produce efectos en el mercado del transporte en el estrecho de Fehmarn». Algunas de las coadyuvantes —entre ellas Rederi, que en la vista se refirió a la sentencia de 28 de julio de 2011, Mediaset/Comisión (C-403/10 P, no publicada, EU:C:2011:533)— alegaron ante el Tribunal de Justicia que las medidas concedidas a Femern Landanlæg falsean la competencia en el mercado «vinculado» de los servicios de transporte en el estrecho de Fehmarn, puesto que fortalecen la posición de Femern o implican un aumento de la demanda en dicho mercado. Sin embargo, es preciso señalar que estas alegaciones no fueron formuladas ante el Tribunal General y que, en consecuencia, constituyen alegaciones nuevas inadmisibles en el marco de un recurso de casación en el sentido de la jurisprudencia citada en el punto 97. Lo mismo puede decirse de la alegación según la cual las conexiones por ferrocarril internas constituyen una infraestructura esencial para poder garantizar el servicio de transporte ferroviario en el estrecho de Fehmarn. A este respecto, cabe señalar además que las recurrentes no solo no han aducido que las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg fortalezcan la posición competitiva de Femern, sino que, por el contrario, como se desprende de los documentos que obraban en autos en primera instancia, tampoco han rebatido la alegación formulada por la Comisión de que las medidas en cuestión beneficiaban exclusivamente a Banedanmark y a Femern Landanlæg, pero no a Femern. En este sentido, véase específicamente el punto 8 de los escritos de réplica presentados ante el Tribunal General.

⁵⁵ A este respecto, véanse, entre otras muchas, las sentencias de 28 de noviembre de 2019, Brugg Kabel y Kabelwerke Brugg/Comisión (C-591/18 P, no publicada, EU:C:2019:1026), apartado 70 y jurisprudencia citada, y de 11 de diciembre de 2008, Comisión/Département du Loiret (C-295/07 P, EU:C:2008:707), apartado 95 y jurisprudencia citada.

⁵⁶ Véase, en particular, la sentencia de 28 de noviembre de 2019, Brugg Kabel y Kabelwerke Brugg/Comisión (C-591/18 P, no publicada, EU:C:2019:1026), apartado 70 y jurisprudencia citada.

⁵⁷ Véanse los puntos 38 y 39 de los recursos y el punto 7 de los escritos de réplica presentados ante el Tribunal General.

⁵⁸ A este respecto, no se ha discutido que las dos medidas tengan objetos diferentes, a saber, el objeto de las medidas adoptadas en favor de Femern es la financiación, la construcción y la explotación de la conexión fija y el objeto de las medidas adoptadas en favor de Femern Landlæg es la financiación, la construcción y la explotación de las conexiones internas.

⁵⁹ Véase el considerando 6 de la Decisión controvertida.

regional, con independencia de la utilización de la conexión fija. De ello se sigue que la finalidad de las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg, si bien coincide parcialmente con la de las medidas adoptadas en favor de Femern, dado que el establecimiento de las conexiones internas permitirá la utilización de la conexión fija, presenta particularidades propias. De lo anterior se desprende que el Tribunal General no incurrió en error alguno al afirmar que las finalidades de las medidas eran distintas.

100. Habida cuenta del conjunto de consideraciones que anteceden, estimo que procede desestimar las primeras partes de los primeros motivos de los recursos de casación principales.

b) Sobre las partes segundas y terceras de los primeros motivos, relativas a la apertura de lege y de facto del mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca

1) Resumen de las alegaciones de las partes

101. En las partes segundas y terceras de los primeros motivos de los recursos de casación principales, las recurrentes, apoyadas por sus coadyuvantes, impugnan las partes de las sentencias recurridas en las que el Tribunal General desestimó las imputaciones mediante las que estas adujeron que la conclusión de la Comisión según la cual no existe competencia «en» y «por» el mercado de la red ferroviaria nacional en Dinamarca es errónea. Según las recurrentes, en efecto, el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca está, en cambio, abierto a la competencia *de lege y de facto*.⁶⁰

102. En el marco de las segundas partes de los primeros motivos, las recurrentes sostienen que el Tribunal General consideró erróneamente que la circunstancia de que la Ley danesa de ferrocarriles⁶¹ permita obtener a toda empresa que cumpla una serie de requisitos una licencia para la explotación, la gestión y el mantenimiento de una infraestructura ferroviaria en Dinamarca no implica que el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria esté abierto a la competencia.⁶² Según las recurrentes, la posibilidad de obtener esta licencia demuestra que, en Dinamarca, el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria está abierto a la competencia *de lege*, al menos por lo que respecta a la competencia «por» el mercado. A este respecto, lo importante es que una empresa tenga la posibilidad de construir su propia infraestructura y de gestionarla por sí misma, o de prestar servicios en infraestructuras existentes, incluida la estatal.

⁶⁰ Véanse, respectivamente, los apartados 108 a 116 y 117 a 120 de la primera sentencia recurrida y 83 a 91 y 92 a 95 de la segunda sentencia recurrida. En sus recursos de casación, las recurrentes afirman que también impugnan, respectivamente, el apartado 96 de la primera sentencia recurrida y los apartados 69 y 70 de la segunda sentencia recurrida, en los que el Tribunal General consideró que las conexiones por ferrocarril internas forman parte de la red ferroviaria nacional, si bien no esgrimen ninguna alegación específica a este respecto. Véase, en este sentido, el punto 132 posterior.

⁶¹ Bekendtgørelse af lov n.º 1249 om jernbane (Ley n.º 1249 de ferrocarriles) de 11 de noviembre de 2010 (en lo sucesivo, «Ley danesa de ferrocarriles»).

⁶² Apartados 108 y ss. de la primera sentencia recurrida y 83 y ss. de la segunda sentencia recurrida.

103. Este enfoque está en consonancia con la posición manifestada por la propia Comisión, según la cual, en el Derecho de la Unión, el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria únicamente puede considerarse cerrado a la competencia cuando dichas actividades estén sujetas a un monopolio legal, que no solo excluya la competencia «en el» mercado, sino también la competencia «por» el mercado.⁶³

104. Sin embargo, esto no sucede en Dinamarca. En efecto, en Dinamarca ninguna empresa posee ni el derecho exclusivo ni el monopolio legal sobre la explotación o la gestión de la infraestructura ferroviaria. Por el contrario, la Ley danesa de ferrocarriles prevé el sistema de licencias ya mencionado, el cual permite expresamente a cualquier empresa efectuar actividades de explotación y de gestión de las redes ferroviarias, siempre que se cumplan una serie de requisitos de seguridad. Este sistema de licencias, por un lado, garantiza que las empresas competidoras puedan competir por sí mismas, en la medida en que pueden convertirse en monopolios naturales al construir la infraestructura. Así, una empresa distinta de Femern Landanlæg podría haber sido seleccionada para recibir los fondos para construir las conexiones por ferrocarril internas. Por otro lado, dicho sistema demuestra que las empresas competidoras pueden operar en los monopolios naturales de otros. Este podría ser el caso si, por ejemplo Femern Landanlæg o Banedanmark contratara la construcción o la gestión de la infraestructura de las conexiones por ferrocarril internas.

105. Por otra parte, de las sentencias de 19 de diciembre de 2019, Arriva Italia y otros (C-385/18, en lo sucesivo, «sentencia Arriva Italia», EU:C:2019:1121), y de 29 de julio de 2019, Azienda Napoletana Mobilità (C-659/17, en lo sucesivo, «sentencia Azienda Napoletana Mobilità», EU:C:2019:633), se desprende que el Tribunal de Justicia consideró que la adjudicación directa de derechos exclusivos no excluye la competencia por el mercado, en particular si no se impide al Estado convocar licitaciones en relación con la explotación y la gestión de las redes ferroviarias.

106. De manera análoga a otros sectores económicos que requieren la utilización de una infraestructura de red, como por ejemplo las telecomunicaciones, la electricidad o el gas, en los que los mercados se abren a la competencia simplemente permitiendo que los operadores presten servicios en partes de las infraestructuras de red, en la medida en que el marco jurídico danés para la gestión de la infraestructura ferroviaria establece las condiciones para la explotación y la gestión de las redes ferroviarias existentes (incluida la estatal), el mercado de la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca debe considerarse abierto a la competencia, en el sentido del Derecho de la Unión, al menos por lo que respecta a la competencia «por» el mercado.

107. Por las mismas razones, resulta erróneo el razonamiento del Tribunal General según el cual las empresas, distintas de Banedanmark, que han obtenido las mencionadas licencias operan en secciones locales de la red ferroviaria que constituyen monopolios naturales.⁶⁴ Además, los argumentos que figuran en las sentencias recurridas relativos a los operadores de otros Estados miembros que poseen una licencia⁶⁵ y al carácter no obligatorio de la liberalización del sector ferroviario⁶⁶ carecen de pertinencia, dado que el sistema danés de licencias demuestra que el mercado está abierto y que se ha liberalizado.

⁶³ Las recurrentes se refieren a un documento de la Comisión titulado «Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure», disponible en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_rail_metro_en.pdf

⁶⁴ Apartados 112 de la primera sentencia recurrida y 87 de la segunda sentencia recurrida.

⁶⁵ Apartados 113 de la primera sentencia recurrida y 88 de la segunda sentencia recurrida.

⁶⁶ Apartados 111 de la primera sentencia recurrida y 86 de la segunda sentencia recurrida.

108. En el marco de las terceras partes de los primeros motivos, las recurrentes sostienen que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al llegar a la conclusión de que el mercado para la explotación y la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca no está abierto a la competencia *de facto*. En efecto, el Tribunal General no tuvo en cuenta en su razonamiento un aspecto fundamental, a saber, que, al no existir un monopolio legal y al estar vigente un sistema de licencias que permite a cualquier empresa gestionar una infraestructura ferroviaria, es irrelevante dónde está situada la infraestructura y quién es su propietario. La existencia de competidores en determinadas partes de la red ferroviaria, extremo que reconocen las sentencias recurridas, es la prueba definitiva de que el mercado también está abierto a la competencia *de facto*. Si bien es cierto que algunos propietarios de la red pueden optar por gestionar parte de la red por sí mismos, ello no cambia el hecho de que el mercado está abierto a la competencia específicamente porque las empresas pueden competir para convertirse en propietarias de un monopolio natural construyendo ellas mismas la red.

109. Por último, las recurrentes, apoyadas a este respecto por algunas de sus coadyuvantes, alegan que, en cualquier caso, aun cuando debiera llegarse a la conclusión de que las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg no pueden falsear la competencia en el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria, queda fuera de toda duda que esas medidas falsean la competencia en los mercados ascendentes (el mercado para el suministro de materiales para la construcción de infraestructuras ferroviarias) y descendentes (los mercados para la prestación de servicios ferroviarios en Dinamarca).

110. Las alegaciones de NABU, FSS, Rederi, Trelleborg y Aktionsbündnis son similares a las formuladas por las recurrentes.

111. En particular, NABU alega que, en el Derecho de la Unión, para que un mercado se califique de mercado cerrado a la competencia, debe existir una prohibición legal que impida a cualquier otro operador competir en el mercado en cuestión y que esta prohibición no existe en Dinamarca. En el mismo sentido, Rederi, Aktionsbündnis y Trelleborg ponen de relieve que la propia Comisión indicó que un monopolio legal solo existe cuando un determinado servicio está reservado por ley o mediante medidas reglamentarias a un prestador exclusivo, con una prohibición clara de que cualquier otro operador preste ese servicio.⁶⁷ Rederi y Aktionsbündnis sostienen que, en el presente asunto, el derecho conferido a Banedanmark en relación con la explotación y la gestión de las infraestructuras ferroviarias no constituye un derecho exclusivo, lo que queda demostrado por el hecho de que se ha autorizado a otros operadores ferroviarios, tanto nacionales como extranjeros, a gestionar infraestructuras ferroviarias y de que no existe ninguna prohibición legal de gestionar infraestructuras ferroviarias en Dinamarca. Rederi añade que, aun cuando, *quod non*, ese derecho fuera exclusivo, el Derecho danés no excluiría en modo alguno la competencia «por» el mercado, puesto que cualquier empresa autorizada en Dinamarca podría participar en los procedimientos de contratación y competir para la explotación y la gestión de las infraestructuras ferroviarias, tanto públicas como privadas.

112. Rederi y Trelleborg alegan también que la conclusión del Tribunal General según la cual la presencia de operadores privados en las redes que son propiedad de las entidades locales no demuestra la existencia de competencia equivaldría a sostener que el mercado solo puede estar abierto a la competencia si las empresas gestionan en régimen de competencia las

⁶⁷ Rederi, Trelleborg y Aktionsbündnis se refieren al punto 11 del documento mencionado en la nota 63 anterior, que únicamente se ha publicado en inglés, así como a la nota 172, en el punto 188, letra a), de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO 2016, C 262, p. 1; en lo sucesivo, «Comunicación relativa al concepto de ayuda estatal»).

infraestructuras ferroviarias que son propiedad del Estado. Ahora bien, esto no es cierto teniendo en cuenta el hecho de que las infraestructuras en cuestión no son propiedad del Estado, sino de Femern Landanlæg, y que la parte de la red ferroviaria del Estado está totalmente integrada con las redes municipales y con las privadas. Tanto Rederi como Trelleborg consideran también que el Tribunal General no tuvo en cuenta la competencia potencial.

113. En la vista, Rederi señaló que, aunque la Ley danesa atribuye a un operador (Banedanmark) la gestión de una parte de la infraestructura ferroviaria, no es posible considerar que en Dinamarca el mercado de la explotación y de la gestión de las infraestructuras ferroviarias está monopolizado. En efecto, por un lado, de la jurisprudencia se desprende que un monopolio que solo afecte a una parte del mercado no es suficiente para excluir la existencia de un falseamiento de la competencia,⁶⁸ y, por el otro, en Dinamarca varias empresas pueden ofrecer y, de hecho, ofrecen dichos servicios en el mercado. En este sentido, Trelleborg añade que, debido al carácter integrado de las redes ferroviarias, basta con que solo una parte de la red esté abierta a la competencia para que la red en su totalidad deba considerarse abierta a la competencia.

114. FSS afirma que la posibilidad de obtener una licencia, que se brinda a todos los operadores nacionales o extranjeros, implica automáticamente que exista una competencia «por» el mercado, puesto que cualquier operador interesado estaba legalmente autorizado a que se le adjudicase la explotación y la gestión de las conexiones por ferrocarril internas, así como las medidas de financiación que las acompañaban. Por lo tanto, aun cuando cada una de las infraestructuras ferroviarias presente características de un monopolio natural, ello no significa que los operadores de infraestructuras no puedan competir «por» el mercado. FSS alega asimismo que la financiación de las conexiones por ferrocarril internas tendrá un impacto mayor en la competitividad del transporte ferroviario en detrimento de las demás modalidades de transporte, como el transporte por carretera, el transporte aéreo o el transporte marítimo.

115. La Comisión aduce, con carácter preliminar, que las imputaciones que figuran en las segundas partes de los primeros motivos de casación son inadmisibles. En efecto, las sentencias recurridas no contienen ninguna apreciación en el sentido de que el mercado para la explotación y la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca no está abierto a la competencia *de lege*. En consecuencia, un motivo dirigido contra esa apreciación es inadmisibile. La Comisión considera, además, que, al igual que las primeras partes, las terceras partes de los primeros motivos de casación también deben ser declaradas inadmisibles puesto que no cumplen los requisitos establecidos en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento mencionados en el punto 82 anterior. Por lo demás, la Comisión rebate en cuanto al fondo las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes.

116. El Reino de Dinamarca sostiene que tanto las segundas como las terceras partes de los primeros motivos de casación son inadmisibles, ya que se limitan a reproducir motivos formulados en primera instancia ante el Tribunal General. Por lo demás, el Gobierno danés rebate en cuanto al fondo las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes.

⁶⁸ Rederi se remite al apartado 39 de la sentencia de 23 de enero de 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51).

2) *Apreciación*

117. En las partes segundas y terceras de los primeros motivos de casación, las recurrentes, apoyadas por sus coadyuvantes, impugnan las partes de las sentencias recurridas en las que el Tribunal General rechazó sus alegaciones de que el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca está abierto a la competencia *de lege* y *de facto*.

i) Breve resumen del razonamiento del Tribunal General

118. Es preciso recordar a este respecto que, en las sentencias recurridas, el Tribunal General, en primer lugar, consideró que las disposiciones de la Ley danesa invocadas por las recurrentes⁶⁹ no implican que la explotación y la gestión de la infraestructura ferroviaria estén abiertas a la competencia y que la posibilidad de obtener una licencia para gestionar una infraestructura ferroviaria no significa que exista una competencia «en» o «por» el mercado de la explotación y de la gestión de la red ferroviaria nacional danesa, incluidas las conexiones por ferrocarril internas.⁷⁰ Según el Tribunal General, el hecho de que algunas empresas que hayan obtenido dicha licencia puedan operar en partes de la red ferroviaria, que tienen carácter de monopolios naturales distintos de la red ferroviaria nacional, no es suficiente para demostrar que esta última, que es gestionada por Banedanmark en régimen de monopolio legal, está abierta a la competencia. Esto se aplica asimismo a las conexiones por ferrocarril internas, que incluyen la ampliación y la mejora de las infraestructuras existentes que ya pertenecen a Banedanmark y que, al término de la ejecución del proyecto, serán propiedad de esta última y de Femern Landanlæg⁷¹ y seguirán formando parte de la red nacional existente.⁷²

119. En segundo lugar, el Tribunal General consideró que la existencia de redes locales —que constituyen monopolios naturales distintos de la infraestructura ferroviaria nacional, incluidas las conexiones por ferrocarril internas— gestionadas por empresas que no son Banedanmark no demuestra que las conexiones por ferrocarril internas también estén, como dichas redes locales, gestionadas al término de una licitación, ni que Femern Landanlæg opere en mercados abiertos a la competencia.⁷³

ii) Sobre la admisibilidad y sobre las apreciaciones de hecho efectuadas por el Tribunal General

120. Antes de examinar en cuanto al fondo las imputaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes contra dicho razonamiento del Tribunal General, procede rechazar las excepciones de inadmisibilidad propuestas por la Comisión y por el Reino de Dinamarca. En este sentido, me remito a lo expuesto en los puntos 87 y 88 anteriores y considero que, por los mismos motivos, las partes segundas y terceras de los primeros motivos de casación también cumplen los requisitos previstos en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento y no reproducen exclusivamente alegaciones formuladas en primera instancia.

121. En cuanto a la excepción de inadmisibilidad mediante la que la Comisión alega que las sentencias recurridas no contienen ninguna apreciación según la cual el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca no está abierto a la

⁶⁹ A saber, las secciones 2 y 3 del § 3 del capítulo 31 de la Ley danesa de ferrocarriles citada en la nota 61 anterior.

⁷⁰ Apartados 108 a 112 de la primera sentencia recurrida y 83 a 87 de la segunda sentencia recurrida.

⁷¹ Apartados 112 de la primera sentencia recurrida y 87 de la segunda sentencia recurrida.

⁷² Apartados 95 de la primera sentencia recurrida y 70 de la segunda sentencia recurrida.

⁷³ Apartados 119 y 120 de la primera sentencia recurrida y 94 y 95 de la segunda sentencia recurrida.

competencia *de lege*, considero que esta también debe rechazarse. En efecto, si bien es cierto que el Tribunal General no ha efectuado expresamente una apreciación de este tipo en las sentencias recurridas, no cabe duda de que rechazó las alegaciones formuladas por las recurrentes por las que estas señalaron la apertura *de lege* del mercado en cuestión, como se desprende por lo demás del título de la sección 2, en los apartados 108 de la primera sentencia recurrida y 83 de la segunda sentencia recurrida. Mediante las segundas partes de sus primeros motivos de casación, las recurrentes cuestionan el razonamiento que el Tribunal General efectúa en dicha sección de las sentencias recurridas. De ello se sigue que esas partes son admisibles.

122. También con respecto a la admisibilidad, procede recordar a continuación que, como ya se ha señalado en el punto 91 anterior, conforme a reiterada jurisprudencia, cuando el Tribunal General ha constatado o apreciado los hechos, el Tribunal de Justicia es únicamente competente para ejercer, con arreglo al artículo 256 TFUE, un control sobre la calificación jurídica de esos hechos y las consecuencias jurídicas que se hayan deducido de ellos. La apreciación de los hechos, como las apreciaciones del Tribunal General por lo que respecta al Derecho nacional, sin perjuicio del supuesto de la desnaturalización de elementos de prueba aportados ante el Tribunal General, no constituye una cuestión de Derecho sujeta, como tal, al control del Tribunal de Justicia.⁷⁴

123. El Tribunal de Justicia concluye de ello, según reiterada jurisprudencia, que, por lo que respecta a la interpretación del Derecho nacional efectuada por el Tribunal General, solo es competente, en el marco del recurso de casación, para comprobar si ha existido una desnaturalización de ese Derecho, la cual debe deducirse manifiestamente de los documentos que obran en autos.⁷⁵

124. A este respecto, procede señalar que, en las sentencias recurridas, el Tribunal General efectuó una serie de apreciaciones de hecho en las que se basan sus conclusiones y que, en virtud de la jurisprudencia citada en los dos puntos anteriores, estas no pueden ser cuestionadas en casación.

125. En primer lugar, el Tribunal General apreció de hecho que en Dinamarca existe un monopolio legal conferido a Banedanmark sobre la infraestructura ferroviaria nacional estatal⁷⁶ y que, en virtud de la Ley danesa sobre el Derecho ferroviario,⁷⁷ Banedanmark es responsable de la gestión de la infraestructura ferroviaria del Estado y de las conexiones por ferrocarril internas.⁷⁸

126. En segundo lugar, el Tribunal General apreció de hecho que la conexión entre Ringsted y Rødby,⁷⁹ de la que ya es propietaria Banedanmark, en la que se llevarán a cabo las obras de ampliación y mejora, forma y seguirá formando parte de la red nacional existente y seguirá siendo gestionada por Banedanmark con arreglo a las normas aplicables al conjunto de la red ferroviaria nacional.⁸⁰

⁷⁴ Véase, entre otras muchas, la sentencia de 3 de abril de 2014, Francia/Comisión (C-559/12 P, EU:C:2014:217), apartados 78 y 79 y jurisprudencia citada.

⁷⁵ Véanse, entre otras muchas, las sentencias de 6 de noviembre de 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisión y Comisión/Scuola Elementare Maria Montessori y Comisión/Ferracci (C-622/16 P a C-624/16 P, EU:C:2018:873), apartado 107, y de 21 de diciembre de 2016, Comisión/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971), apartado 20 y jurisprudencia citada.

⁷⁶ Véanse los apartados 112 de la primera sentencia recurrida y 87 de la segunda sentencia recurrida.

⁷⁷ El capítulo 5, § 16 de la Ley 686 sobre el Derecho ferroviario (Jernbanelov n.º 686) de 27 de mayo de 2015 (en lo sucesivo, «Ley danesa sobre el Derecho ferroviario»).

⁷⁸ Véanse los apartados 114 de la primera sentencia recurrida y 89 de la segunda sentencia recurrida.

⁷⁹ Véanse el punto 7 y la nota 5 anterior.

⁸⁰ Véanse los apartados 95 de la primera sentencia recurrida y 70 de la segunda sentencia recurrida.

127. En tercer lugar, en los apartados 109 y ss. de la primera sentencia recurrida y 84 y ss. de la segunda sentencia recurrida, el Tribunal General realizó una interpretación de las disposiciones de la Ley danesa de ferrocarriles relativa a la autorización para la explotación y la gestión de las infraestructuras ferroviarias.⁸¹

128. En consecuencia, estas apreciaciones de hecho deben tenerse en cuenta al comprobar si las imputaciones y las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes cuestionan el razonamiento del Tribunal General, que estas impugnan, en las sentencias recurridas.

129. A este respecto, procede señalar, antes de nada, que el argumento formulado por las recurrentes se basa en gran medida en la premisa, expresamente reiterada en varias ocasiones en sus escritos, de que en Dinamarca no existe un monopolio legal sobre la infraestructura ferroviaria considerada en términos generales. Sin embargo, a la luz de la jurisprudencia citada en los puntos 122 y 123 anteriores, está claro que, por lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria estatal, dicha premisa es incompatible con la apreciación de hecho del Tribunal General mencionada en el punto 125 anterior, de forma que debe declararse la inadmisibilidad de las alegaciones que se basan en esa premisa.

130. En este sentido, procede también señalar que, en sus recursos de casación, las recurrentes no han invocado en modo alguno una desnaturalización de los hechos por parte del Tribunal General al respecto. Estas no han formulado ninguna imputación dirigida a poner de relieve que el Tribunal General desnaturalizó el Derecho danés al apreciar en las sentencias recurridas la existencia de un monopolio legal en favor de Banedanmark sobre la infraestructura ferroviaria nacional.⁸²

131. En sus escritos de réplica, las recurrentes aclararon el alcance de sus imputaciones relativas a la interpretación del Derecho danés efectuada por el Tribunal General. Dichas imputaciones se dirigen a señalar un error en la calificación jurídica de las consecuencias de las apreciaciones de hecho (es decir, de la interpretación del Derecho nacional) llevadas a cabo por el Tribunal General. Con independencia de la circunstancia de que, en mi opinión, una imputación de este tipo equivale en esencia a cuestionar la interpretación del Derecho nacional hecha por el Tribunal General y que, en consecuencia, como ya se ha indicado, procede declarar su inadmisibilidad, considero, en cualquier caso, que el Tribunal General no incurrió en error de Derecho, como tampoco la Comisión en la Decisión controvertida, al calificar las consecuencias jurídicas derivadas de la existencia del monopolio legal en favor de Banedanmark sobre la infraestructura ferroviaria nacional. En efecto, de la existencia de ese monopolio legal resulta que las actividades de explotación y de gestión de la infraestructura ferroviaria del Estado no pueden considerarse actividades abiertas, ni *de lege* ni *de facto*, a la competencia, puesto que, debido a la existencia de ese monopolio, ningún otro operador distinto de Banedanmark puede ofrecer legalmente servicios de explotación y de gestión de dicha infraestructura ferroviaria.

⁸¹ Capítulo 3, §§ 2 y 3 de la Ley danesa de ferrocarriles citada en la nota 61 anterior.

⁸² Véase, en particular, la sentencia de 21 de diciembre de 2011, A2A/Comisión (C-320/09 P, no publicada, EU:C:2011:858), apartado 125. Para un ejemplo de un motivo de casación, invocado en un asunto sobre ayudas de Estado, relativo a la desnaturalización del Derecho nacional por parte del Tribunal General, véanse los puntos 161 y ss. de las conclusiones del Abogado General Tanchev presentadas en el asunto Comisión/Italia y Fondo interbancario di tutela dei depositi (C-425/19 P, EU:C:2020:878). Por la misma razón, debe declararse la inadmisibilidad de la alegación por la que Rederi adujo en la vista, sin invocar una desnaturalización de los hechos, que, con arreglo al capítulo 5, § 16 de la Ley danesa sobre el Derecho ferroviario (véase la nota 77 anterior), el monopolio legal concedido a Banedanmark no se extiende a las conexiones por ferrocarril internas.

132. Por lo que se refiere, a continuación, a la apreciación del Tribunal General mencionada en el punto 126 anterior, según la cual las conexiones por ferrocarril internas forman parte de la red ferroviaria nacional, es preciso señalar que, en sus recursos de casación, las recurrentes se han limitado a afirmar que sus consideraciones relativas a la apertura *de lege* del mercado para la explotación y la gestión de la infraestructura ferroviaria también se refieren a esa cuestión.⁸³ Sin embargo, no han desarrollado ninguna alegación específica al respecto ni, menos aún, invocado una desnaturalización de los hechos. Una imputación de este tipo, que no se acompaña de ninguna exposición, ni siquiera resumida, de alegaciones que la respalden es, a mi juicio, inadmisibles. Además, también es inadmisibles en la medida en que se dirige contra apreciaciones de hecho efectuadas por el Tribunal General.

133. Por último, es preciso señalar que las imputaciones mediante las que las recurrentes y algunas coadyuvantes alegan que las medidas adoptadas en favor de Femern Landanlæg pueden, en cualquier caso, falsear la competencia en los mercados ascendentes y descendentes del mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria no fueron formuladas ante el Tribunal General. Se trata, por lo tanto, de motivos nuevos inadmisibles en casación en el sentido de la jurisprudencia citada en el punto 97 anterior. Por las mismas razones, considero inadmisibles la alegación formulada por FSS en relación con el impacto de la financiación de las conexiones por ferrocarril internas en la competitividad del transporte ferroviario en detrimento de las demás modalidades de transporte.

iii) Sobre el fondo

134. En cuanto al fondo, procede antes de nada examinar algunas alegaciones relativas a la apreciación por parte del Tribunal General de la existencia del monopolio legal antes citado en favor de Banedanmark, cuya admisibilidad procede declarar en la medida en que plantean cuestiones de Derecho.

135. Me refiero, en primer lugar, a las alegaciones por las que las recurrentes y algunas de sus coadyuvantes invocan el error en que incurrió el Tribunal General dado que, en su opinión, en el Derecho de la Unión solo cabe declarar la existencia de un monopolio legal cuando un determinado servicio está reservado por ley o por medidas reglamentarias a un prestador exclusivo, con una prohibición clara de que cualquier otro operador preste ese servicio, lo que no sucede en Dinamarca, donde no existe ninguna prohibición de este tipo. Para sustentar sus alegaciones, las recurrentes y dichas partes coadyuvantes se remiten al punto 188 de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal y al documento de la Comisión titulado «Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure».⁸⁴

136. Procede señalar a este respecto, antes de nada, que, como se desprende de la jurisprudencia, los dos documentos citados no vinculan en modo alguno al Tribunal de Justicia en la interpretación del Derecho de la Unión.⁸⁵

⁸³ Véase el punto 34 del recurso de casación de Scandlines Danmark ApS y Scandlines Deutschland GmbH y el punto 32 del recurso de casación de Stena Line Scandinavia AB.

⁸⁴ Véanse, en particular, las notas 63 y 67 anteriores.

⁸⁵ Véase, entre otras muchas, la sentencia de 16 de julio de 2020, Nexans France y Nexans/Comisión (C-606/18 P, EU:C:2020:571), apartado 104 y jurisprudencia citada.

137. A continuación, considero que el análisis de la existencia en un mercado determinado de un monopolio legal en el sentido del Derecho de la Unión debe efectuarse caso por caso teniendo en cuenta, por un lado, el mercado en cuestión y sus características específicas y, por el otro lado, el marco jurídico nacional pertinente.

138. En el presente asunto, como se ha indicado en los puntos 125 y 126 anteriores, el Tribunal General apreció que, en virtud de la normativa danesa, Banedanmark es responsable de la gestión de la infraestructura ferroviaria nacional, de la que forman parte, y seguirán formando parte, las conexiones por ferrocarril internas. De dicha apreciación se deduce que, a menos que el Reino de Dinamarca decida modificar su normativa y abrir a la competencia mediante la convocatoria de procedimientos de contratación las funciones actualmente conferidas a Banedanmark, ningún otro operador distinto de Banedanmark puede ofrecer o efectuar servicios de explotación y de gestión de la infraestructura ferroviaria nacional. De ello se sigue que, por lo que respecta a dicha infraestructura, no existe legalmente ninguna competencia ni «en» ni «por» el mercado. Además, no se discute que, como señala, por lo demás, el Tribunal General, el Derecho de la Unión no ha exigido a los Estados miembros que abran a la competencia la explotación y la gestión de dicha infraestructura.⁸⁶ Considero que, en tal situación, no cabe reprochar al Tribunal General haber infringido el Derecho de la Unión al apreciar la existencia de un monopolio legal, que excluye la existencia de competencia para las actividades de explotación y de gestión de la infraestructura ferroviaria nacional en Dinamarca.

139. En segundo lugar, es preciso examinar la alegación por la que las recurrentes adujeron que las sentencias recurridas eran contrarias a la jurisprudencia resultante de las sentencias del Tribunal de Justicia dictadas en los asuntos *Arriva Italia* y *Azienda Napoletana Mobilità*.⁸⁷

140. A este respecto, procede señalar que la sentencia *Arriva Italia* tenía por objeto una petición de decisión prejudicial en la que el Consiglio di Stato (Consejo de Estado, Italia) había preguntado, en particular, al Tribunal de Justicia si constituía una ayuda de Estado en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, la asignación de una cantidad de dinero a una empresa pública ferroviaria en graves dificultades financieras que gozaba, en virtud de un contrato celebrado con la Región de Apulia, de un derecho exclusivo en relación con la gestión y el mantenimiento de una infraestructura ferroviaria local, así como en relación con los servicios de transporte público de pasajeros en dicha infraestructura.⁸⁸

141. Respecto al requisito de la capacidad de la medida en cuestión de falsear las condiciones de competencia, ante el Tribunal de Justicia se alegó que la adjudicación de dichas funciones a esa empresa estaba sujeta a un monopolio legal en Derecho italiano que podía excluir la competencia en el mercado de referencia.⁸⁹ Sin embargo, el Tribunal de Justicia, refiriéndose al punto 188, letra b), de la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal, rechazó dicha alegación.

142. En este sentido, el Tribunal de Justicia declaró que, para excluir ese falseamiento en tales circunstancias es necesario que el monopolio legal excluya no solo la competencia en el mercado, sino también por el mercado, en el sentido de que impida cualquier competencia potencial para llegar a ser el prestador exclusivo del servicio en cuestión.⁹⁰ A continuación, declaró que, para

⁸⁶ Véanse los apartados 111 de la primera sentencia recurrida y 86 de la segunda sentencia recurrida.

⁸⁷ Véase el punto 105 anterior.

⁸⁸ Véanse los apartados 13, 29, 30 y 58 de la sentencia *Arriva Italia*.

⁸⁹ Véase el apartado 54 de la sentencia *Arriva Italia*.

⁹⁰ Véase el apartado 57 de la sentencia *Arriva Italia*.

demostrar que se trataba de un contrato público que excluía la competencia era necesario acreditar que la Región de Apulia estaba obligada, por medidas legales o reglamentarias, a adjudicar la explotación de la infraestructura ferroviaria controvertida y de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros con carácter exclusivo a la empresa en cuestión, lo que no resultaba de los autos de que disponía.⁹¹

143. Sin embargo, en el presente asunto procede señalar que las conexiones por ferrocarril internas constituyen una infraestructura ferroviaria que, como apreció de hecho el Tribunal General y como se expone en el punto 126 anterior, antes de la ejecución del proyecto ya formaba parte de la infraestructura ferroviaria nacional gestionada, en el marco de dicho monopolio legal, por Banedanmark, y que seguirá formando parte de esa infraestructura una vez ejecutado el proyecto. En tales condiciones, contrariamente a lo que sucedía en la sentencia *Arriva Italia*, parece, por lo tanto, excluido legalmente que, en el presente asunto, la gestión de la infraestructura ferroviaria en cuestión pueda atribuirse a un operador distinto de Banedanmark.

144. En el mismo sentido, los hechos del presente asunto se diferencian de los examinados en la citada sentencia *Azienda Napoletana Mobilità*, que versaba sobre la gestión de servicios de transporte público local.

145. En lo que atañe, en tercer lugar, a la alegación formulada por Rederi de que la atribución de un monopolio legal que solo afecte a una parte de la infraestructura ferroviaria, en una situación en la que varias empresas pueden ofrecer y, de hecho, ofrecen servicios de explotación y de gestión de infraestructuras ferroviarias no es suficiente para considerar que el mercado está monopolizado y que, por lo tanto, la competencia queda excluida, considero que esta no puede estimarse. En efecto, como expone, por lo demás, el Tribunal General en las sentencias recurridas,⁹² las diferentes redes ferroviarias en las que operan las empresas mencionadas, que son titulares de las licencias en Dinamarca, son distintas de la infraestructura ferroviaria nacional y constituyen monopolios naturales separados, con independencia de la circunstancia, puesta de relieve por *Trelleborg*, de que dichas redes están vinculadas a la infraestructura ferroviaria estatal. De lo anterior se desprende que el hecho de que existan empresas que ofrecen servicios de explotación y de gestión de esas infraestructuras no significa en modo alguno que la actividad de explotación y de gestión de la red ferroviaria nacional esté abierta a la competencia ni que, en consecuencia, las medidas relativas a la financiación de dicha infraestructura puedan falsear la competencia.

146. De ello se sigue que, si bien es cierto que de la sentencia de 23 de enero de 2019, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (C-387/17, EU:C:2019:51), se desprende que una ayuda de Estado puede amenazar con falsear la competencia aunque el mercado correspondiente esté solo parcialmente abierto a la competencia,⁹³ dicho principio no es aplicable en el presente asunto. A este respecto, es preciso señalar que dicha sentencia no se refería, por otra parte, al sector ferroviario, ni a otros sectores económicos que requieran la utilización de una infraestructura de red, sino que versaba sobre una situación en la que se habían concedido subvenciones antes de la liberalización de un mercado inicialmente cerrado a la competencia.

147. En lo tocante, en cuarto lugar, a las diferentes alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes según las cuales el sistema de licencia establecido por la Ley danesa demuestra que, en Dinamarca, el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura

⁹¹ Véase al apartado 58 de la sentencia *Arriva Italia*.

⁹² Véanse los apartados 112 de la primera sentencia recurrida y 87 de la segunda sentencia recurrida.

⁹³ Véase el apartado 39 de la sentencia de 23 de enero de 2019, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (C-387/17, EU:C:2019:51).

ferroviaria está abierto a la competencia *de lege*, al menos por lo que respecta a la competencia «por» el mercado, estas se basan en su totalidad en la premisa de que no existe un monopolio legal en favor de Banedanmark sobre la red ferroviaria nacional, incluidas las Conexiones por ferrocarril internas. Dicha premisa es incompatible con la apreciación de hecho efectuada por el Tribunal General mencionada en el punto 125 anterior.

148. En particular, la alegación de que no cabe excluir, a la luz del sistema de licencias, que las empresas puedan construir su propia infraestructura y convertirse en monopolios naturales o gestionar la infraestructura de otros en régimen de competencia no tiene en cuenta el hecho de que las conexiones por ferrocarril internas ya existían y formaban parte, y seguirán formando parte, de la red ferroviaria nacional del Estado en la que Banedanmark ejerce dicho monopolio legal y que las obras relativas a las conexiones por ferrocarril internas, aunque fuesen de una magnitud muy considerable, tenían por objeto la ampliación y la mejora de líneas ya existentes y que ya estaban sujetas a ese monopolio legal existente ejercido por Banedanmark. La existencia de dicho monopolio, que ha sido apreciado de hecho por el Tribunal General, excluye, por lo tanto, que la explotación y la gestión de esas conexiones puedan atribuirse a otras entidades.

149. Por lo demás, la alegación de que cualquier empresa titular de una licencia en Dinamarca puede participar en los procedimientos de contratación para la explotación y la gestión de las infraestructuras ferroviarias del Estado no está fundamentada en modo alguno. En el mismo sentido, no queda confirmada en absoluto la afirmación de que, en virtud de dicho sistema de licencias, las empresas que no sean Banedanmark pueden llevar a cabo la construcción o la gestión de partes de la infraestructura ferroviaria nacional que entra en el ámbito del citado monopolio legal.

150. En cuanto a la alegación formulada por Rederi por la que pone de relieve que las conexiones por ferrocarril internas no son propiedad del Estado, sino de Femern Landanlæg, es preciso señalar que, si bien es cierto, como se desprende del punto 9 anterior, que, tras la ejecución del Proyecto, dicha infraestructura será propiedad en un 80 % de Femern Landanlæg y en un 20 % de Banedanmark, debe considerarse probado⁹⁴ que las conexiones por ferrocarril internas formarán parte de la red nacional en la que Banedanmark ejerce el monopolio de la gestión, según la apreciación de hecho efectuada por el Tribunal General. En cuanto a la circunstancia de que la red del Estado está integrada con las redes municipales y privadas, esta no parece pertinente a efectos de dicha alegación.

151. Por lo que se refiere, en quinto lugar, a las alegaciones que las recurrentes formulan por analogía con otros sectores económicos que requieren la utilización de una infraestructura de red, como las telecomunicaciones, la electricidad o el gas, procede señalar antes de nada que estas se refieren a la prestación de servicios en la red y no a su gestión, por lo que, en mi opinión, carecen de pertinencia. Además, de las consideraciones que anteceden se desprende que el Tribunal General no incurrió en error al considerar que, debido a la existencia del monopolio legal en favor de Banedanmark, la gestión de la red ferroviaria no está liberalizada en Dinamarca. Esta apreciación no queda desvirtuada por ninguna analogía con el régimen jurídico existente en otros sectores económicos.

152. Por último, de las consideraciones anteriores se deduce que también deben rechazarse las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes relativas a la supuesta existencia de una competencia *de facto*. Estas alegaciones también se basan, en efecto, en la

⁹⁴ Véase el punto 132 anterior.

premisa de que en Dinamarca no existe un monopolio legal en favor de Banedanmark. Como ya se ha señalado, dicha premisa es incompatible con la apreciación de hecho efectuada por el Tribunal General mencionada en el punto 125 anterior, según la cual existe un monopolio legal sobre la infraestructura ferroviaria nacional, cuyas explotación y gestión no pueden, a resultas de ello, ser objeto de competencia, a pesar del sistema de licencias invocado por las recurrentes.

153. Habida cuenta del análisis anterior, considero que también procede desestimar las partes segundas y terceras de los primeros motivos de casación.

c) Sobre las cuartas partes de los primeros motivos, relativas a la distinción entre, por un lado, construcción y mantenimiento y, por el otro lado, explotación y gestión de la infraestructura ferroviaria.

1) Resumen de las alegaciones de las partes

154. En las cuartas partes de los primeros motivos de los recursos de casación principales, las recurrentes, apoyadas por sus coadyuvantes, impugnan las partes de las sentencias recurridas⁹⁵ en las que el Tribunal General rechazó las alegaciones por las que estas afirmaron que las actividades de construcción y mantenimiento de la red ferroviaria, que están abiertas a la competencia, forman parte de las actividades incluidas en el concepto de explotación de la infraestructura ferroviaria,⁹⁶ actividad de la que se encarga Femern Landanlæg en virtud de la Ley de construcción.⁹⁷

155. Las recurrentes sostienen, en primer lugar, que, puesto que el sistema de licencias previsto por la Ley danesa de ferrocarriles mencionado en el punto 102 anterior se refiere indistintamente a la construcción, explotación y mantenimiento de la red ferroviaria, es evidente que todas estas actividades están abiertas a la competencia en Dinamarca en el sentido del Derecho de la Unión.

156. En segundo lugar, las recurrentes aducen que el artículo 3, punto 2, de la Directiva 2012/34,⁹⁸ en relación con su artículo 7, apartado 1, contradice la apreciación del Tribunal General según la cual las actividades de gestión y de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria constituyen dos mercados separados. En efecto, del artículo 3, punto 2, de la Directiva 2012/34 se desprende que las funciones oficiales de un administrador de infraestructuras incluyen tanto la gestión como el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, lo que demuestra que ambas actividades forman parte del mismo mercado. Esta conclusión queda corroborada por el artículo 7, apartado 1, de la Directiva 2012/34, del que se desprende que la distinción entre funciones esenciales y no esenciales es irrelevante para determinar si la actividad de gestión es independiente o no de la actividad de mantenimiento. En cualquier caso, de la definición jurídica del concepto de «administrador de infraestructuras» en Derecho danés resulta que dichos operadores ejercen actividades tanto de gestión como de mantenimiento. Además, el Tribunal

⁹⁵ Apartados 121 a 127 de la primera sentencia recurrida y 96 a 102 de la segunda sentencia recurrida.

⁹⁶ En lo que respecta al alcance de estos conceptos en los presentes asuntos, véase la nota 7 anterior.

⁹⁷ Véase la nota 6 anterior.

⁹⁸ El artículo 3, punto 2, de la Directiva 2012/34 define el concepto de «administrador de infraestructuras» como «todo organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación, administración y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, incluida la gestión del tráfico y el control-mando y señalización» y establece que «las funciones de administrador de infraestructuras en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas». El artículo 7, apartado 1, de dicha Directiva prevé que «los Estados miembros garantizarán que las funciones esenciales que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura se encomienden a organismos o empresas que no presten por sí mismos servicios de transporte ferroviario» y define esas funciones esenciales.

General no explica las razones que le llevaron a concluir que la construcción y el mantenimiento, por un lado, y la explotación y la gestión de la infraestructura ferroviaria, por el otro, constituyen dos mercados separados.

157. En tercer lugar, las recurrentes aducen que es errónea la conclusión del Tribunal General según la cual de las disposiciones normativas danesas citadas por este se desprende que Femern Landanlæg no podía ejercer las actividades de construcción y de mantenimiento de la red en competencia con otros operadores.⁹⁹ En efecto, de la Ley de construcción resulta que Femern Landanlæg, al igual que Femern, está autorizada a construir. Por lo tanto, el Tribunal General desnaturalizó las pruebas.

158. Las partes coadyuvantes de las recurrentes apoyan las alegaciones formuladas por estas. Rederi y Trelleborg añaden que, contrariamente a lo afirmado por el Tribunal General, el Decreto n.º 1222 sobre funciones y competencias de Banedanmark¹⁰⁰ no confía a esta la responsabilidad de la construcción, de la mejora y del mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias públicas, sino solo de las del Estado. La Ley de construcción constituye una *lex specialis* que sustituye las disposiciones de dicho Decreto atribuyendo a Femern Landanlæg el derecho a construir y gestionar las conexiones por ferrocarril internas. Femern Landanlæg es, como mínimo, un competidor potencial de los demás gestores de infraestructuras ferroviarias.

159. La Comisión y el Reino de Dinamarca rebaten en cuanto al fondo las alegaciones formuladas por las recurrentes y por sus coadyuvantes.

2) *Apreciación*

160. Es preciso señalar, antes de nada, que el Tribunal General afirmó en las sentencias recurridas que es pacífico entre las partes que los mercados de la construcción y del mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias están abiertos a la competencia. No obstante, consideró que se trata de mercados distintos del mercado de la explotación y de la gestión de las infraestructuras ferroviarias en sentido estricto y que Femern Landanlæg no opera en esos mercados.

161. A continuación, el Tribunal General consideró que de las disposiciones de la Ley sobre la planificación de la conexión fija,¹⁰¹ de la Ley de construcción, del Estatuto de Femern Landanlæg y del mencionado Decreto n.º 1222 sobre funciones y competencias de Banedanmark se desprende que, aunque tales disposiciones atribuyen a Femern Landanlæg la responsabilidad de la ejecución de las actividades de construcción y de explotación de las conexiones por ferrocarril internas, dicha sociedad no puede ejercer las actividades de construcción y de mantenimiento de la red en competencia con otros operadores. Sobre la base de estas consideraciones, el Tribunal General concluyó que, independientemente de que la actividad de mantenimiento de la infraestructura forme técnicamente parte de la actividad de explotación o de gestión de la misma, por un lado, Femern Landanlæg no ejerce directamente ni dicha actividad ni la de construcción, y, por el otro, las referencias en la Decisión controvertida a las actividades de explotación y gestión de la red ferroviaria no incluyen el ejercicio de las actividades de construcción y de mantenimiento.

⁹⁹ Véanse los apartados 125 de la primera sentencia recurrida y 100 de la segunda sentencia recurrida. Las recurrentes también rebaten, por los mismos motivos, las conclusiones que figuran en los respectivos apartados 127 y 102 de las sentencias recurridas.

¹⁰⁰ Bekendtgørelse n.º 1222 om Banedanmarks opgaver og beføjelser de 21 de noviembre de 2014. Véanse los apartados 124 de la primera sentencia recurrida y 99 de la segunda sentencia recurrida.

¹⁰¹ Lov n.º 285 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark de 15 de abril de 2009.

162. En este sentido, en lo que respecta, en primer lugar, a la alegación de las recurrentes relativa al sistema de licencias previsto por la Ley danesa de ferrocarriles, es preciso señalar que dicha alegación se basa en la premisa de que ese sistema abrió a la competencia el mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria en Dinamarca. Dicha premisa ha sido rebatida, por lo que se refiere a las conexiones por ferrocarril internas, en el análisis de las partes segundas y terceras del primer motivo de casación que se efectúa en los puntos 124 a 153 anteriores. En consecuencia, no cabe estimar esta alegación.

163. En lo tocante, en segundo lugar, a la alegación por la que las recurrentes señalan que la apreciación del Tribunal General según la cual los mercados de la construcción y del mantenimiento de la red ferroviaria son distintos del mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria es contraria a varias disposiciones de la Directiva 2012/34, esta también debe rechazarse.

164. En efecto, es preciso observar a este respecto, antes de nada, que el hecho de que a un operador se le puedan encomendar, en su condición de «administrador de infraestructuras» en el sentido del artículo 3, punto 2, de la Directiva 2012/34, diferentes funciones, no implica en modo alguno que deba considerarse necesariamente que esas funciones forman parte de un mercado de referencia único. El mismo operador puede perfectamente desarrollar sus actividades en mercados de referencia diferentes. De la última frase de dicha disposición se desprende, por lo demás, que las funciones allí mencionadas pueden asignarse a distintos operadores. En el mismo sentido, la disposición sobre las funciones esenciales que figura en el artículo 7, apartado 1, de la Directiva 2012/34 no corrobora en absoluto la afirmación de que las funciones en cuestión forman parte de un mercado de referencia único. En consecuencia, considero que las recurrentes no pueden invocar dichas disposiciones de la Directiva 2012/34 para sostener que el Tribunal General incurrió en error a este respecto.

165. Por lo que respecta a la imputación relativa a la supuesta falta de motivación de las sentencias recurridas, es preciso recordar que, con arreglo a jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la obligación de motivar las sentencias que incumbe al Tribunal General no le obliga a exponer exhaustivamente y uno por uno todos los razonamientos articulados por las partes del litigio. Así pues, la motivación puede ser implícita, siempre que permita a los interesados conocer las razones en las que se basó el Tribunal General y al Tribunal de Justicia disponer de los elementos suficientes para ejercer su control en el marco de un recurso de casación.¹⁰²

166. En el presente asunto, basta señalar que el razonamiento expuesto por el Tribunal General en los apartados 121 a 127 de la primera sentencia recurrida y 96 a 102 de la segunda sentencia recurrida permite tanto a las recurrentes conocer las razones en las que se basó el Tribunal General para rechazar sus alegaciones, como al Tribunal de Justicia disponer de los elementos suficientes para ejercer su control jurisdiccional. En efecto, de dicho razonamiento se desprende inequívocamente que el Tribunal General consideró, por un lado, que, si bien no cabe excluir que la actividad de mantenimiento pueda incluirse técnicamente en el concepto más general de gestión de la red, las actividades de construcción y de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria son actividades específicas que constituyen mercados separados, distintos del mercado de la explotación y de la gestión de la infraestructura ferroviaria y, por el otro lado, que, habida cuenta de las disposiciones normativas mencionadas en el punto 161 anterior, Femern Landanlæg no puede desarrollar tales actividades en competencia con otros operadores. Por lo tanto, considero que procede rechazar la imputación relativa a la supuesta falta de motivación.

¹⁰² Véanse, entre otras muchas, la sentencia de 25 de noviembre de 2020, Comisión/GEA Group (C-823/18 P, EU:C:2020:955), apartado 42 y jurisprudencia citada.

167. Por último, por lo que se refiere, en tercer lugar, a la imputación relativa a una desnaturalización de las pruebas en relación con la Ley de construcción, esta es, a mi juicio, inoperante. Como se desprende, en efecto, del punto 161 anterior, el Tribunal General, a fin de corroborar su conclusión según la cual Femern Landanlæg no puede ejercer las actividades de construcción y de mantenimiento de la red en competencia con otros operadores, se basó en varias disposiciones normativas y no solo sobre la Ley de construcción. En sus recursos de casación, las recurrentes no explican en modo alguno por qué, aun suponiendo que el Tribunal General hubiera desnaturalizado el significado de la Ley de construcción, las otras disposiciones en las que se basó no pueden corroborar su conclusión.

168. A este respecto, debe observarse además que, como se reconoce en las alegaciones adicionales formuladas por Rederi y Trelleborg, el citado Decreto n.º 1222 sobre funciones y competencias de Banedanmark confía a esta la responsabilidad de la construcción, de la mejora y del mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias estatales. En este sentido, en el punto 126 anterior se indica que el Tribunal General apreció de hecho que las conexiones por ferrocarril internas forman parte de la red ferroviaria nacional estatal, apreciación que, como se desprende del punto 132 anterior, no ha sido rebatida con éxito por las recurrentes. De ello se sigue que el Tribunal General no incurrió en error alguno al declarar que, sobre la base de las disposiciones mencionadas en el punto 161 anterior, Femern Landanlæg no puede ejercer las actividades de construcción y de mantenimiento de la red en competencia con otros operadores en relación con las conexiones por ferrocarril internas.

169. En cuanto a la alegación de que la Ley de construcción constituye una *lex specialis* que sustituye las disposiciones del Decreto n.º 1222 sobre funciones y competencias de Banedanmark, se trata de una alegación nueva y que tiene por objeto cuestionar las apreciaciones del Tribunal General por lo que respecta al Derecho nacional. En consecuencia, esta alegación es inadmisibles en el sentido de la jurisprudencia citada en los puntos 122 y 123 anteriores.

170. De las consideraciones que anteceden se desprende que, en mi opinión, también deben desestimarse las cuartas partes de los primeros motivos de casación.

171. De ello se sigue que, a mi parecer, procede desestimar los primeros motivos de casación en su totalidad.

3. Sobre los segundos motivos de casación, relativos a errores de Derecho cometidos por el Tribunal General al analizar la capacidad de las medidas concedidas a Femern Landanlæg de afectar a los intercambios entre los Estados miembros

a) Alegaciones de las partes

172. En sus segundos motivos de sus recursos de casación principales, las recurrentes, apoyadas por FSS y por Rederi, sostienen que el Tribunal General infringió los artículos 107 TFUE, apartado 1, y 108 TFUE, apartado 2, al llegar a la conclusión en las sentencias recurridas¹⁰³ de que las medidas concedidas a Femern Landanlæg no podían afectar a los intercambios entre los Estados miembros. Las recurrentes se limitan a señalar, en primer lugar, que, por las razones expuestas en el marco de los primeros motivos de casación, y en particular dado que las medidas concedidas a Femern Landanlæg pueden falsear la competencia tanto en el mercado de la gestión

¹⁰³ Apartados 128 a 132 de la primera sentencia recurrida y 103 a 107 de la sentencia recurrida.

de la infraestructura ferroviaria como en el mercado del transporte en el estrecho de Fehmarn, dichas medidas pueden afectar a los intercambios entre los Estados miembros. Además, en segundo lugar, el proyecto tiene por objeto la construcción y la explotación de una infraestructura que conecta dos Estados miembros.

173. La Comisión y el Reino de Dinamarca, por un lado, consideran que los segundos motivos de casación son inadmisibles puesto que tampoco concurren en este caso los requisitos previstos en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento y, por otro lado, los rebaten en cuanto al fondo.

b) Apreciación

174. A este respecto, considero, antes de nada, que, por los mismos motivos que se exponen en el punto 87 anterior, también en relación con los segundos motivos de los recursos de casación principales, procede rechazar la excepción de inadmisibilidad basada en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento.

175. En las sentencias recurridas, el Tribunal General rechazó las alegaciones relativas a la capacidad de las medidas concedidas a Femern Landanlæg de afectar a los intercambios entre los Estados miembros considerando, por un lado, que es la falta de competencia en el mercado de la gestión de la infraestructura ferroviaria nacional lo que impide que otras sociedades establecidas en otros Estados miembros penetren en dicho mercado y, por otro lado, que la Ley sobre la planificación, mencionada en el punto 161 anterior, no permite a Femern Landanlæg efectuar actividades distintas de las relativas a las conexiones internas.

176. A este respecto, es preciso observar que las anteriores consideraciones del Tribunal General constituyen esencialmente apreciaciones de hecho que las alegaciones formuladas por las recurrentes, por las que no se invoca ninguna desnaturalización de los hechos, no pueden cuestionar. Procede señalar asimismo que las medidas concedidas a Femern Landanlæg tienen por objeto la financiación de una infraestructura, a saber, las conexiones por ferrocarril internas, que se sitúa en el interior de un único Estado miembro y no conecta directamente dos Estados miembros. Por lo tanto, esta infraestructura no presenta el carácter transfronterizo que le atribuyen las recurrentes. Además, como se expone en el punto 95 anterior, las recurrentes no han cuestionado la necesidad de efectuar un análisis unitario de las medidas concedidas, en el marco del proyecto, a distintos beneficiarios y que tienen objetos diferentes.

177. De las consideraciones que anteceden se desprende que, a mi parecer, también procede desestimar los segundos motivos de los recursos de casación principales.

V. Conclusión

178. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que:

- 1) Declare la inadmisibilidad de las adhesiones a la casación formuladas por la Comisión.
- 2) Desestime los motivos primeros y segundos de los recursos de casación principales interpuestos por Scandlines Danmark ApS y Scandlines Deutschland GmbH y por Stena Line Scandinavia AB.