

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2020/1472

z 20. marca 2020

o štátnej pomoci č. SA.39078 – 2019/C (ex 2014/N), ktorú Dánsko zaviedlo v prospech spoločnosti Femern A/S

[oznámené pod číslom C(2020) 1683]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii a na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na článok 108 ods. 2 prvý pododsek ZFEÚ,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedeným ustanovením, ⁽¹⁾ a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Komisia 13. júla 2009 schválila pomoc na financovanie plánovacej fázy projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu (ďalej len „rozhodnutie o plánovaní“) ⁽²⁾.
- (2) Po prednotifikačnej fáze dánske orgány listom z 22. decembra 2014 notifikovali Komisii podľa článku 108 ods. 3 zmluvy model financovania projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu.
- (3) Komisii bolo 5. júna 2014, 5. septembra 2014, 26. novembra 2014, 19. januára 2015 a 22. apríla 2015 doručených päť sťažností ⁽³⁾, v ktorých sa tvrdilo, že Dánsko poskytlo neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc na plánovanie, výstavbu a prevádzku projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu v prospech spoločnosti Femern A/S a spoločnosti A/S Femern Landanlæg ⁽⁴⁾.
- (4) Komisia 23. júla 2015 rozhodla, že nevznesie námietky voči opatreniam, ktoré Dánsko poskytlo spoločnostiam A/S Femern Landanlæg a Femern A/S (ďalej len „rozhodnutie o výstavbe“) ⁽⁵⁾. Normatívna časť tohto rozhodnutia je rozdelená na dve časti. V prvej časti Komisia dospela k záveru, že opatrenia v prospech spoločnosti A/S Femern Landanlæg na plánovanie, výstavbu a prevádzku cestného a železničného prepojenia s dánskym vnútrozemím nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. V druhej časti Komisia dospela k záveru, že aj keď opatrenia v prospech spoločnosti Femern A/S na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, sú zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. b) zmluvy. Komisia sťažovateľom zaslala rozhodnutie o výstavbe 16. septembra 2015.

⁽¹⁾ Štátna pomoc – Dánsko — Štátna pomoc SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) – Financovanie projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu — Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ C 226, 5.7.2019, s. 5).

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie z 13. 7. 2009, Štátna pomoc N 157/2009 – Dánsko – Financovanie plánovacej fázy pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu (Ú. v. EÚ C 202, 27.8.2009, s. 1).

⁽³⁾ Od spoločností Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH (ďalej len „Scandlines“), 3i Investment Plc, TT Line, Stena Line Scandinavia AB (ďalej len „Stena Line“) a Trelleborgs Hamn AB.

⁽⁴⁾ Útvary Komisie zaevidovali tieto sťažnosti pod číslami SA.38915 a SA.41640.

⁽⁵⁾ Rozhodnutie Komisie z 23. júla 2015 vo veci SA.39078 (2014/N) – Dánsko – Financovanie projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu (Ú. v. EÚ C 325, 2.10.2015, s. 1).

- (5) V nadväznosti na žaloby o neplatnosť, ktoré podali dvaja sťažovatelia ⁽⁶⁾, Všeobecný súd zrušil rozhodnutie o výstavbe svojimi rozsudkami z 13. decembra 2018 ⁽⁷⁾ v rozsahu rozhodnutia Komisie, že nevzniesie nijaké námietky voči opatreniam, ktoré Dánsko poskytlo spoločnosti Femern A/S na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia (medzipobrežná infraštruktúra).
- (6) Všeobecný súd v zostávajúcej časti žalobu zamietol. Zamietol najmä argumenty žalobkyní týkajúce sa záveru Komisie, že opatrenia v prospech spoločnosti A/S Femern Landanlaeg na plánovanie, výstavbu a prevádzku cestného a železničného prepojenia s dánskym vnútrozemím nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (7) Obaja sťažovatelia sa voči rozsudkom z 13. decembra 2018 odvolali ⁽⁸⁾.
- (8) Dňa 24. januára a 22. mája 2019 sa uskutočnili stretnutia útvarov Komisie s dánskymi orgánmi. Dňa 12. apríla a 20. júna 2019 sa uskutočnili telefonické konferencie útvarov Komisie s dánskymi orgánmi. Útvary Komisie zaslali žiadosti o ďalšie informácie 26. marca, 18. apríla a 24. apríla 2019. Dánske orgány predložili doplňujúce informácie 18. januára, 4. februára, 25. februára, 28. marca, 5. apríla, 7. mája, 8. mája, 16. mája, 20. mája, 28. mája a 10. júna 2019.
- (9) Útvary Komisie sa stretli so spoločnosťou Stena Line Scandinavia AB (ďalej len „Stena Line“) 18. marca 2019 a so spoločnosťami Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH (ďalej len „Scandlines“) 25. marca 2019. Útvary Komisie sa 4. apríla 2019 stretli so združením Naturschutzbund Deutschland e.V. (ďalej len „NABU“) a 13. mája 2019 so združením švédskych vlastníkov lodí [Föreningen för Svensk Sjöfart (ďalej len „FSS“)]. Komisii boli ďalšie informácie zainteresovaných strán doručené 29. januára, 14. februára, 18. februára, 26. marca, 15. apríla, 16. apríla, 24. apríla, 24. mája, 29. mája, 6. júna a 7. júna 2019. Komisii bol 29. januára 2019 doručený list spoločností Scandlines, na ktorý Komisia odpovedala 8. februára 2019. Dňa 20. februára 2019 bol Komisii doručený ďalší list spoločností Scandlines, na ktorý Komisia odpovedala 13. marca 2019. Komisii bol 7. februára 2019 doručený list spoločnosti Stena Line, na ktorý Komisia odpovedala 28. februára 2019. Komisii bol 18. februára 2019 doručený list združenia NABU, na ktorý Komisia odpovedala 18. marca 2019. Komisii bol 19. februára 2019 doručený list združenia FSS, na ktorý Komisia odpovedala 8. marca 2019. Komisii bol 12. marca 2019 doručený list združenia Verband Deutscher Reeder (ďalej len „VDR“), na ktorý Komisia odpovedala 21. marca 2019. Komisii bol 28. marca 2019 doručený list spoločnosti Grimaldi Group, na ktorý Komisia odpovedala 16. apríla 2019. Komisii bol 8. apríla 2019 doručený list spoločnosti Trelleborg Port, na ktorý Komisia odpovedala 9. apríla 2019. Komisii bol 15. apríla 2019 doručený list spoločnosti Trelleborg Port, na ktorý Komisia odpovedala 2. mája 2019. Komisii bol 15. apríla 2019 doručený list združenia Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., na ktorý Komisia odpovedala 2. mája 2019.
- (10) Komisia listom zo 14. júna 2019 informovala dánske orgány o rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 zmluvy v súvislosti s verejným financovaním pevného spojenia (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).
- (11) Rozhodnutie o začatí konania bolo 5. júla 2019 uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie ⁽⁹⁾. Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyzvala zainteresované strany, aby do jedného mesiaca predložili svoje pripomienky.
- (12) Dňa 12. júla 2019 postúpili útvary Komisie dánskym orgánom predchádzajúce pripomienky spoločností Scandlines zo 7. júna 2019. Útvary Komisie 23. júla 2019 postúpili dánskym orgánom ďalšie predchádzajúce pripomienky a poznámky spoločností Scandlines z 28. januára 2019 a 29. mája 2019.
- (13) Spoločnosti Scandlines postupnými žiadosťami požiadali o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania do konca augusta/začiatku septembra. Útvary Komisie 22. júla 2019 súhlasili s predĺžením lehoty o desať pracovných dní do 20. augusta 2019, ktoré útvary Komisie následne poskytli aj ďalším zainteresovaným stranám.
- (14) Spoločnosti Scandlines podali 17. augusta 2019 žalobu o neplatnosť rozhodnutia predĺžiť lehotu na predloženie ich pripomienok do 20. augusta 2019 a nie do konca mesiaca, ako žiadali. Samostatnou žiadosťou podanou v ten istý deň spoločnosti Scandlines požiadali predsedu Všeobecného súdu, aby predbežným opatrením nariadil Komisii prerušiť formálne vyšetrovacie konanie a/alebo zakázal Komisii prijať konečné rozhodnutie, alebo aby rozhodol o akejkoľvek inej forme predbežného opatrenia.

⁽⁶⁾ Spoločnosti Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH (ďalej len „Scandlines“) a spoločnosť Stena Line Scandinavia AB (ďalej len „Stena Line“).

⁽⁷⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Stena Line Scandinavia AB a iní/Komisía, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944 a Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisía, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942.

⁽⁸⁾ Vec C-174/19 P Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisía a vec C-175/19 P Stena Line Scandinavia/Komisía. Obe veci sa prejednávajú.

⁽⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- (15) Predseda Všeobecného súdu zamietol žiadosť o predbežné opatrenie uznesením z 13. septembra 2019 ⁽¹⁰⁾. Spoločnosti Scandlines následne stiahli súvisiacu žalobu o neplatnosť ⁽¹¹⁾.
- (16) Pripomienky predložilo jedenásť zainteresovaných strán. Dánske združenie trajektov predložilo pripomienky 16. augusta 2019. Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ďalej len „ECS“) predložilo pripomienky 19. augusta 2019. Združenie FSS predložilo pripomienky 20. augusta 2019. Spoločnosti Scandlines, Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., NABU, Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, Rostock Port GmbH a VDR predložili pripomienky 21. augusta 2019. Zainteresované strany sú zapojené do odvetvia lodnej prepravy (prevádzkovatelia trajektov, prístavy a združenia) alebo sú to neziskové organizácie, ktoré uvádzajú záujem o medzipobrežnú infraštruktúru. Listom z 3. septembra 2019 útvary Komisie postúpili verziu pripomienok jedenástich zainteresovaných strán, ktorá nemá dôverný charakter, dánskym orgánom, ktoré dostali možnosť reagovať. Dánske orgány predložili svoje poznámky k týmto pripomienkam 4. októbra 2019, ktorými doplnili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania z 26. augusta 2019.
- (17) Dňa 27. júna, 2., 5. a 9. júla, 3. októbra, 4., 12., 15., 19., 22. a 25. novembra 2019 a potom 7. a 14. januára a 6. februára 2020 sa uskutočnili telefonické konferencie útvarov Komisie s dánskymi orgánmi. Dňa 18. decembra 2019 sa uskutočnilo stretnutie útvarov Komisie s dánskymi orgánmi v Bruseli. Útvary Komisie zaslali ďalšie žiadosti o informácie 8., 12. a 17. júla, 3. a 12. septembra, 4., 17., 18. a 24. októbra, 5., 13., 25. a 27. novembra 2019, potom 7. a 9. januára a 3., 4., 14., 18., 19. a 28. februára 2020. Dánske orgány v roku 2019 predložili doplňujúce informácie 27. júna, 1., 4., 5., 10., 12. a 15. júla, 21. a 27. augusta, 13. a 26. septembra, 1., 9., 11., 23., 27. a 29. októbra, 6., 7., 11., 14., 18., 22. a 25. novembra a 10. a 20. decembra. V roku 2020 predložili dánske orgány doplňujúce informácie 3., 7., 13., 15., 21. januára, 4., 6., 11., 12., 14., 20. a 21. februára a 3. marca 2020. Oznámením z 5. marca 2020 dánske orgány revidovali pôvodnú notifikáciu.
- (18) Komisia boli okrem toho doručené doplňujúce pripomienky spoločností Scandlines a spoločnosti Stena Line, na ktoré Komisia vzhľadom na rozsudok vo veci Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon ⁽¹²⁾ nemusí prihliadať, keďže tieto pripomienky boli predložené po lehote. Komisia boli takéto doplňujúce pripomienky spoločností Scandlines doručené 26. októbra 2019 a opäť 20. februára 2020 a dánskym orgánom boli postúpené 4. novembra 2019 a následne 28. februára 2020. Dánske orgány predložili svoje poznámky k týmto pripomienkam 6. novembra 2019 a 3. marca 2020. Dňa 25. februára 2020 sa uskutočnila telefonická konferencia útvarov Komisie so spoločnosťami Scandlines, ktoré predložili doplňujúce informácie 5. marca 2020. Komisia boli 13. decembra 2019 doručené doplňujúce pripomienky spoločnosti Stena Line, ktoré boli dánskym orgánom postúpené 23. decembra 2019. Dánske orgány predložili svoje poznámky k týmto pripomienkam 8. januára 2020.
- (19) Komisia bol 9. septembra 2019 doručený list dánskych orgánov, na ktorý Komisia odpovedala 30. septembra 2019.
- (20) Listom zo 4. marca 2020 dánske orgány súhlasili s tým, že toto rozhodnutie bude prijaté a oznámené v anglickom jazyku.

Objasnenie rozsahu pôsobnosti tohto rozhodnutia

- (21) Spoločnosti Scandlines zaslali 2. augusta 2016 Komisii formálnu výzvu, v ktorej žiadali, aby podnikla kroky v súvislosti s určitými údajnými opatreniami pomoci v prospech spoločnosti Femern A/S, ktoré podľa ich názoru Komisia vo svojom rozhodnutí o výstavbe neriešila napriek tomu, že sa na tieto opatrenia odkazovalo v ich sťažnosti.
- (22) Útvary Komisie na tento list odpovedali listom z 30. septembra 2016. Uviedli, že v rozhodnutí o výstavbe sa riešili dve údajné opatrenia pomoci, a to nekomerčné železničné poplatky a bezplatné využívanie štátneho majetku počas stavebnej fázy projektu. Pokiaľ ide o ostatné údajné opatrenia pomoci, Komisia sa v súlade s článkom 24 ods. 2 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 (ďalej len „procesné nariadenie“) ⁽¹³⁾ domnievala, že faktické a právne skutočnosti, ktoré uviedli spoločnosti Scandlines, nie sú dostatočné na to, aby na základe preskúmania *prima facie* poukazovali na existenciu neoprávnenej pomoci. Spoločnosti Scandlines preto vyzvala, aby v lehote jedného mesiaca predložili akékoľvek svoje prípadné pripomienky. Komisia boli tieto pripomienky doručené 30. októbra 2016.

⁽¹⁰⁾ Uznesenie predsedu Všeobecného súdu z 13. septembra 2019, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisía, T-566/19 R, ECLI: EU:T:2019:605.

⁽¹¹⁾ Uznesenie z 27. novembra 2019, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisía, T-566/19, ECLI: EU:T:2019:839.

⁽¹²⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 11. decembra 2019, Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon/Komisía, C-332/18 P, ECLI:EU:C:2019:1065, body 126 – 127.

⁽¹³⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (23) Spoločnosti Scandlines 12. decembra 2016 podali žalobu o neplatnosť listu z 30. septembra 2016 ⁽¹⁴⁾. V ten istý deň zároveň podali žalobu na Komisiu za nekonanie vo veci ich sťažnosti ⁽¹⁵⁾.
- (24) Spoločnosti Scandlines zaslali 30. júla 2018 druhú formálnu výzvu ⁽¹⁶⁾, v ktorej Komisiu vyzvali, aby vymedzila svoju pozíciu k ostatným údajným opatreniam pomoci v nadväznosti na svoje pripomienky z 30. septembra 2016. Komisia prijala 28. septembra 2018 rozhodnutie (ďalej len „rozhodnutie z roku 2018“) ⁽¹⁷⁾, v ktorom potvrdila, že štátne záruky v prospech spoločnosti A/S Femern Landanlæg a štátne úvery v prospech spoločností Femern A/S a A/S Femern Landanlæg, ako aj údajná neoprávnená pomoc poskytnutá nad rámec rozhodnutia o plánovaní a vo forme daňového zvýhodnenia, nepredstavovala neoprávnenú štátnu pomoc. Komisia v tom istom rozhodnutí dospela k záveru, že údajná neoprávnená pomoc v prospech spoločnosti Femern A/S vo forme kapitálovej injekcie je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. b) zmluvy, pokiaľ predstavuje štátnu pomoc, na ktorú sa nevzťahuje rozhodnutie o plánovaní. Spoločnosti Scandlines podali 4. januára 2019 žalobu o neplatnosť tohto rozhodnutia ⁽¹⁸⁾.
- (25) Uzneseniami z 13. decembra 2018 Všeobecný súd vyhlásil žalobu o neplatnosť listu Komisie z 30. septembra 2016 aj žalobu na nekonanie za neprípustné ⁽¹⁹⁾. Spoločnosti Scandlines sa odvolali proti uzneseniu o zamietnutí ich žaloby o neplatnosť ⁽²⁰⁾.
- (26) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vzala späť rozhodnutie z roku 2018, pokiaľ sa týka opatrení poskytnutých v prospech spoločnosti Femern A/S na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia. Tieto opatrenia sú preto súčasťou posudzovania v tomto rozhodnutí.
- (27) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, toto konanie sa vzťahuje aj na všetky opatrenia relevantné pre plánovacia fázu projektu, ktoré sa týkajú pevného spojenia.
- (28) Toto rozhodnutie sa netýka opatrení v prospech spoločnosti A/S Femern Landanlæg relevantných pre financovanie prepojení s vnútrozemím, ako sa takisto objasňuje v rozhodnutí o začatí konania. Nevzťahuje sa ani na iné možné opatrenia okrem tých, ktoré Dánsko poskytlo alebo údajne poskytlo spoločnostiam Femern A/S, A/S Femern Landanlæg, Sund & Bælt Holding A/S alebo akémukoľvek inému prepojenému podniku, ako sa uvádza v oddiele 2.4.
- (29) Spoločnosti Scandlines podali 6. novembra 2017 ďalšiu sťažnosť týkajúcu sa údajných neoprávnených a nezlučiteľných opatrení pomoci použitých na financovanie činností spoločnosti Femern A/S, ktoré údajne súviseli s propagáciou pevného spojenia a jeho uvádzaním na trh (ďalej len „propagačné/marketingové/informačné činnosti“). Opatrenia uvedené v tomto liste boli zahrnuté do rozsahu pôsobnosti rozhodnutia o začatí konania, a preto sa posudzujú v tomto rozhodnutí.

2. PODROBNÝ OPIS PROJEKTU A OPATRENÍ

2.1. Projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu

- (30) Projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu pozostáva z medzipobrežnej infraštruktúry (ďalej len „pevné spojenie“) a železničného i cestného prepojenia s vnútrozemím.
- (31) Pevné spojenie sa vybuduje ako podmorský tunel medzi dánskym mestom Rødby na ostrove Lolland a nemeckou obcou Puttgarden. Bude približne 19 kilometrov dlhý a bude pozostávať z elektrifikovanej dvojkoľajnej železnice a štvorprúdovej diaľnice s núdzovými pruhmi.
- (32) Prepojenia s dánskym vnútrozemím zahŕňajú existujúce železničné spojenie medzi mestami Ringsted a Rødby v dĺžke približne 120 kilometrov, ktoré vlastní spoločnosť Banedanmark (ďalej len „Rail Net Denmark“), štátny správca železničnej infraštruktúry. Celý železničný úsek z Ringstedu do Rødby bude elektrifikovaný a vybavený novými signalizačnými systémami podľa systému ERTMS ⁽²¹⁾ úrovne 2. Prepojenia s dánskym vnútrozemím budú zahŕňať aj potrebné environmentálne zlepšenia a modernizáciu existujúcej diaľničnej infraštruktúry na ostrove Lolland, t. j. existujúcej diaľnice E47 z Rødbyhavnu do Saksøbingu. A napokon, existujúci úsek jednokľajnej železnice medzi Vordingborgom a Rødby sa rozšíri na úsek dvojkoľajnej železnice.
- (33) Cieľom projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu je zlepšiť podmienky prepravy cestujúcich a tovaru medzi severskými krajinami a strednou Európou. Projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu povedie k množstvu ďalších pozitívnych vplyvov z hľadiska vplyvu na životné prostredie, zamestnanosti, regionálneho rozvoja, zlepšenia podmienok obchodu a všeobecného posilnenia odvetvia dopravy. V kombinácii s pevným spojením cez

⁽¹⁴⁾ Vec T-890/16, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, ECLI:EU:T:2018:1004.

⁽¹⁵⁾ Vec T-891/16, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, ECLI:EU:T:2018:1003.

⁽¹⁶⁾ Tento list bol zaevidovaný pod značkou SA.51981.

⁽¹⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 28. septembra 2018 o štátnej pomoci SA.51981 (2018/FC) – Dánsko – Sťažnosť na údajnú neoprávnenú pomoc v prospech spoločností Femern A/S a Femern Landanlæg A/S (Ú. v. EÚ C 406, 9.11.2018, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Vec T-7/19, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, prebiehajúce konanie.

⁽¹⁹⁾ Uznesenia Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004 a T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.

⁽²⁰⁾ Vec C-173/19, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, prebiehajúce konanie.

⁽²¹⁾ Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System).

Øresund medzi Dánskom a Švédskom, ktoré je v prevádzke od júla 2000, tak projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu priniesie značné zlepšenie v jednom z najdôležitejších pozemných dopravných koridorov, ktorý spája Škandináviu so strednou Európou. Projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu uznala aj Európska komisia ako prioritný projekt v rámci siete TEN-T. Navyše ide o predbežne identifikovaný projekt, ktorý sa ako taký uvádza v prílohe I časti I bode 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 ⁽²²⁾.

- (34) Dánske orgány vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania doplnili, že formálne plánovanie projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu sa začalo už v roku 1991, keď dánska vláda podpísala so švédskou vládou zmluvu o vybudovaní pevného spojenia cez (ďalej len „pevné spojenie cez Øresund“) ⁽²³⁾. Podľa článku 21 dánsko-švédskej zmluvy o pevnom spojení cez Øresund dánska vláda vyhlásila, že je pripravená pracovať na realizácii pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu s prihliadnutím na environmentálne a finančné aspekty. V období od roku 1991 do podpísania zmluvy medzi Dánskom a Nemeckom v roku 2008 dánska a nemecká vláda vykonali množstvo prípravných posúdení týkajúcich sa projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu.
- (35) Podľa článku 1 Zmluvy medzi Dánskym kráľovstvom a Nemeckou spolkovou republikou o pevnom spojení cez Fehmarnskú úžinu (ďalej len „zmluva o Fehmarnskej úžine“) ⁽²⁴⁾ má Dánsko výhradnú zodpovednosť a znáša plné riziko za financovanie pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu, ako aj za modernizáciu prepojení s dánskym vnútrozemím. Nemecko zodpovedá za financovanie a modernizáciu prepojení s nemeckým vnútrozemím.
- (36) V čase notifikácie z roku 2014 dánske orgány odhadovali, že celkové náklady na plánovanie a výstavbu pevného spojenia by zodpovedali sume 54,9 miliardy DKK v cenách z roku 2014 (7,4 miliardy EUR) ⁽²⁵⁾. Náklady súvisiace s plánovaním a výstavbou modernizovaných prepojení s dánskym vnútrozemím zodpovedali sume 9,5 miliardy DKK v cenách z roku 2014 (1,3 miliardy EUR). Spolu to predstavovalo 64,4 miliardy DKK (8,6 miliardy EUR) za celý projekt (plánovacie činnosti, stavebné náklady, rezervy a iné práce na pevnom spojení aj prepojeniach s vnútrozemím). V reakcii na pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania dánske orgány revidovali svoju notifikáciu a aktualizovali tieto odhadované náklady na plánovanie a výstavbu pevného spojenia. Táto aktualizácia sa podrobne uvádza v oddiele 5 tohto rozhodnutia.
- (37) Od roku 2007 do roku 2013 poskytla Komisia spolufinancovanie na plánovacie činnosti projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu prostredníctvom grantov v celkovej výške 205 miliónov EUR. Toto obdobie bolo neskôr predĺžené do roku 2015. Projekt bol zároveň zaradený do zoznamu návrhov vybraných na poskytnutie finančnej pomoci EÚ v oblasti Nástroja na prepájanie Európy (ďalej len „NPE“) – odvetvie dopravy ⁽²⁶⁾. Dánske úrady uviedli, že v období rokov 2007 – 2015 sa na projekt pevného spojenia skutočne získalo 181 miliónov EUR. Spoločnosť Femern A/S získala záväzky na účely podpory z NPE v rokoch 2017 – 2020 na sumu vo výške 589 miliónov EUR. Dánske orgány objasnili, že spoločnosť Femern A/S v súčasnosti využila sumy vo výške približne 7 miliónov EUR.
- (38) Štátom vlastnený podnik Sund & Bælt Holding A/S založil v septembri 2005 spoločnosť Femern A/S ako stopercentnú dcérsku spoločnosť. Spoločnosť Femern A/S sa následne stala dcérskou spoločnosťou spoločnosti A/S Femern Landanlæg ⁽²⁷⁾, ktorá je takisto dcérskou spoločnosťou podniku Sund & Bælt Holding A/S.
- (39) Na základe zákona o plánovaní ⁽²⁸⁾ dánsky minister dopravy určil spoločnosť Femern A/S ako zodpovednú za plánovanie projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu. Spoločnosť Femern A/S následne realizovala viaceré štúdie a prípravy na jeho výstavbu, najmä analýzy a hodnotenia týkajúce sa environmentálnych, technických a bezpečnostných aspektov a prípravy na procesy verejného obstarávania na dokončenie projektu. Spoločnosť Femern A/S zároveň vykonala potrebné skúmania a prípravné činnosti v súvislosti so zriadením budúceho staviska v Rødbyhavne. Spoločnosť Femern A/S napokon zodpovedá za informačné činnosti, ktoré má vykonávať v spolupráci s miestnymi obcami ⁽²⁹⁾.

⁽²²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽²³⁾ Medzivládna dohoda z 23. marca 1991 medzi dánskou a švédskou vládou.

⁽²⁴⁾ Zmluva bola podpísaná 3. septembra 2008 a Dánsko a Nemecko ju ratifikovali v roku 2009.

⁽²⁵⁾ Dánsko vykonáva politiku pevného výmenného kurzu voči euru s ústredným kurzom 746,038 DKK za 100 EUR. Tento výmenný kurz sa uplatňuje v celom rozhodnutí pri výpočte približného ekvivalentu EUR k DKK.

⁽²⁶⁾ Pozri vykonávacie rozhodnutie Komisie C(2015) 5274 z 31. júla 2015, ktorým sa vydáva zoznam návrhov vybraných na poskytnutie finančnej pomoci EÚ v oblasti Nástroja na prepájanie Európy (NPE) – odvetvie dopravy, v nadväznosti na výzvy na predkladanie návrhov vyhlásené 11. septembra 2014 na základe viacročného pracovného programu, a vykonávacie rozhodnutie Komisie C(2017) 8803 z 5. januára 2018, ktorým sa vydáva zoznam návrhov vybraných na poskytnutie finančnej pomoci EÚ v oblasti Nástroja na prepájanie Európy (NPE) – odvetvie dopravy, v nadväznosti na výzvy na predkladanie návrhov vyhlásené 8. februára 2017 v rámci viacročného pracovného programu.

⁽²⁷⁾ Spoločnosť A/S Femern Landanlæg bola založená 16. novembra 2009.

⁽²⁸⁾ Dánsky zákon o plánovaní pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu a prepojení s dánskym vnútrozemím (zákon č. 285 z 15. apríla 2009).

⁽²⁹⁾ Vysvetlivky k zákonu o plánovaní, 17. decembra 2008.

- (40) Z dôvodov právnej istoty bolo financovanie plánovacej fázy Komisií notifikované podľa článku 108 ods. 3 zmluvy 16. marca 2009. Komisia 13. júla 2009 rozhodla, že nevzniesie námietky voči financovaniu plánovacej fázy ⁽³⁰⁾, pričom dospela k záveru, že spoločnosť Femern A/S konala v plánovacej fáze ako subjekt verejného sektora a že akákoľvek podpora preto nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy. Keďže však Komisia nemohla vylúčiť, že verejná podpora pre plánovacie fázy by mohla zahŕňať štátnu pomoc v prospech budúceho prevádzkovateľa pevného spojenia, posudzovala aj zlučiteľnosť notifikovaných opatrení a dospela k záveru, že by sa mohli považovať za zlučiteľné.
- (41) Dánsky parlament prijal 28. apríla 2015 zákon o výstavbe pevného spojenia a prepojení s dánskym vnútrozemím (ďalej len „zákon o výstavbe“) ⁽³¹⁾. Zákon o výstavbe zahŕňa aj právny základ pre budúcu prevádzku pevného spojenia. Zákon o výstavbe nadobudol účinnosť 6. mája 2015.
- (42) Spoločnosť Femern A/S dostala 6. februára 2019 od nemeckých orgánov podpísané administratívne schválenie nemeckého plánu pevného spojenia. V nadväznosti na administratívne schválenie nemeckého plánu dánsky parlament 26. marca 2019 poveril spoločnosť Femern A/S začatím prvých a špecifikovaných stavebných prác na pevnom spojení na dánskej strane. Spoločnosť Femern A/S bola konkrétne požiadaná, aby uzatvorila potrebné dohody s dodávateľmi na začatie týchto činností: výstavba továrne na výrobu konštrukčných prvkov tunela, zriadenie pracovného prístavu, vybudovanie portálu tunela na dánskej strane, vybudovanie tábora a administratívnych zariadení, zabezpečenie toho, aby príslušný dodávateľ začal obstarávanie špeciálneho námorného vybavenia, a menšie prípravné činnosti.

2.2. Pevné spojenie

- (43) Zákomom o výstavbe bola spoločnosť Femern A/S menovaná za vlastníka pevného spojenia ⁽³²⁾, s jediným účelom riadiť jeho výstavbu, prevádzku a financovanie ⁽³³⁾. V tejto funkcii bude aj správcom infraštruktúry železničného spojenia v pevnom spojení. Zákon o výstavbe umožňuje spoločnosti Femern A/S získavať úvery a využívať iné finančné nástroje na účely súvisiace s plánovaním, výstavbou a prevádzkou pevného spojenia.
- (44) Spoločnosť Femern A/S môže pevné spojenie financovať úvermi získanými na medzinárodnom finančnom trhu. Dánska vláda môže na tieto úvery poskytnúť štátnu záruku. Spoločnosť Femern A/S môže projekt alternatívne financovať prostredníctvom štátnych úverov.
- (45) Spoločnosť Femern A/S bude oprávnená vyberať mýtné poplatky od používateľov cestnej infraštruktúry pevného spojenia. Výšku týchto poplatkov a zásady ich úpravy určí minister dopravy ⁽³⁴⁾. Spoločnosť Femern A/S môže zmeniť existujúce všeobecné schémy zliav a zaviesť nové schémy zliav len v takom rozsahu, aby to nemalo podstatný vplyv na výšku platieb určenú ministrom dopravy. Bude mať nárok aj na železničné poplatky za používanie železničného spojenia v pevnom spojení. Aj tieto poplatky určí minister dopravy ⁽³⁵⁾. Pri vybranom nastavení sa predpokladá, že mýtné poplatky a železničné poplatky budú pokrývať náklady na prevádzku a údržbu pevného spojenia a železničných prepojení s dánskym vnútrozemím aj náklady súvisiace so splátkami úroku a splátkami úveru vo vzťahu k dlhu, ktorý vznikol z plánovania a výstavby projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu.
- (46) Vykonávanie stavebných prác na pevnom spojení je otvorené pre všetky potenciálne podniky za rovnakých a nediskriminačných podmienok, keďže spoločnosť Femern A/S uplatnila postupy verejného obstarávania v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní na zadávanie všetkých stavebných zákaziek.

2.3. Cestné a železničné prepojenia s dánskym ⁽³⁶⁾ vnútrozemím

- (47) Riadením výstavby a prevádzky prepojení s dánskym vnútrozemím bola poverená spoločnosť A/S Femern Landanlæg ⁽³⁷⁾. Výstavbu a prevádzku železničných prepojení s vnútrozemím bude realizovať spoločnosť Rail Net Denmark v mene dánskeho štátu a financovať ju bude spoločnosť A/S Femern Landanlæg. Spoločnosť Rail Net Denmark ako dánsky správca železničnej infraštruktúry zodpovedá za všetky náklady súvisiace s prevádzkou dánskej železničnej infraštruktúry vrátane železničných prepojení s vnútrozemím. Výstavbu potrebnej modernizácie cestných prepojení s vnútrozemím bude v mene dánskeho štátu realizovať dánska správa ciest a financovať ju bude spoločnosť A/S Femern Landanlæg. Cestné prepojenia s vnútrozemím budú súčasťou všeobecnej siete dánskej cestnej infraštruktúry, ktorú financuje, prevádzkuje a udržiava dánska správa ciest.

⁽³⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

⁽³¹⁾ Zákon č. 575 zo 4. mája 2015.

⁽³²⁾ Pozri článok 38 zákona o výstavbe.

⁽³³⁾ Pozri články 1 a 5 zákona o výstavbe.

⁽³⁴⁾ Pozri článok 42 zákona o výstavbe.

⁽³⁵⁾ Pozri článok 41 zákona o výstavbe.

⁽³⁶⁾ Predmetom tejto veci neboli prepojenia s nemeckým vnútrozemím.

⁽³⁷⁾ Pozri článok 2 zákona o výstavbe. Opis prepojení s vnútrozemím pozri aj v odôvodnení 32.

- (48) Existujúcu dvojkoľajnú železniciu z Ringstedu do Vordingborgu a existujúcu jednokľajnú železniciu z Vordingborgu do Rødby vrátane nového signalizačného systému inštalovaného na tomto úseku vlastní spoločnosť Rail Net Denmark. Spoločnosť A/S Femern Landanlæg bude vlastníť nový úsek trate z Vordingborgu do Rødby vrátane nového signalizačného systému inštalovaného na novej trati a elektrifikačných zariadení na celom úseku z Ringstedu do Rødby.
- (49) Spoločnosť A/S Femern Landanlæg a spoločnosť Rail Net Denmark sú spoločnými vlastníkmi železničných prepojení s dánskym vnútrozemím ⁽³⁸⁾. Po dokončení výstavby a vzhľadom na skutočnosť, že bude technicky zložité oddeliť vlastníctvo železničných zariadení na prepojeniach s dánskym vnútrozemím, sa uskutoční výmena majetku medzi spoločnosťou Rail Net Denmark a spoločnosťou A/S Femern Landanlæg ⁽³⁹⁾.
- (50) Vlastníkom cestných prepojení s dánskym vnútrozemím zostane štát.
- (51) Spoločnosť A/S Femern Landanlæg môže prepojenia s vnútrozemím financovať úvermi získanými na medzinárodnom finančnom trhu. Dánska vláda môže na tieto úvery poskytnúť štátnu záruku. Spoločnosť A/S Femern Landanlæg môže prepojenia s vnútrozemím alternatívne financovať prostredníctvom štátnych úverov.
- (52) Spoločnosť Femern A/S bude vyplácať dividendy spoločnosti A/S Femern Landanlæg. Spoločnosť A/S Femern Landanlæg týmito dividendami splatí svoj dlh súvisiaci s úvermi potrebnými na financovanie nákladov na plánovanie, výstavbu, údržbu a reinvestície v spojení so železničnými prepojeniami s vnútrozemím a nákladov súvisiacich s výstavbou cestných prepojení s vnútrozemím.
- (53) V súlade so všeobecnými zásadami v Dánsku nebudú za používanie cestných prepojení s dánskym vnútrozemím nijaké poplatky pre používateľov.

2.4. Opatrenia poskytnuté alebo údajne poskytnuté spoločnosti Femern A/S

- (54) V rozhodnutí o začatí konania boli vznesené pochybnosti o charaktere štátnej pomoci a zlučiteľnosti viacerých notifikovaných a údajných opatrení pomoci opísaných ďalej.

2.4.1. Kapitálové injekcie

- (55) Dánske orgány notifikovali kapitálové injekcie štátom vlastneného podniku Sund & Bælt Holding A/S do spoločnosti Femern A/S vo výške 500 miliónov DKK (67,0 milióna EUR), ktoré sa uskutočnili v rokoch 2005 a 2009. Účelom týchto kapitálových investícií bolo zriadiť spoločnosť Femern A/S na realizáciu dánskej časti prípravných prác a štúdií súvisiacich s projektom pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu ⁽⁴⁰⁾. Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, spoločnosti Scandlines sa domnievajú, že spoločnosť Sund & Bælt Holding A/S v rovnakom období pristúpila k ďalším kapitálovým injekciám, ktoré mohli presiahnuť sumu povolenú rozhodnutím o výstavbe najmenej o 10 miliónov DKK (1,3 milióna EUR).

2.4.2. Štátne záruky

- (56) Rozhodnutie o začatí konania sa vzťahovalo aj na model štátnych záruk, ktorý notifikovali dánske orgány. Tento model zahŕňa štátne záruky za úvery alebo iné finančné nástroje, ktoré spoločnosť Femern A/S získala na medzinárodných finančných trhoch na financovanie plánovania, výstavby a prevádzky pevného spojenia ⁽⁴¹⁾.
- (57) Podľa článku 7 ods. 3 a 5 zákona o plánovaní má spoločnosť Femern A/S výhodu štátnej záruky, ktorá zahŕňa záväzky spoločnosti Femern A/S v súvislosti s úvermi a inými finančnými nástrojmi použitými na financovanie prípravy, skúmania, plánovania a iných potrebných opatrení týkajúcich sa pevného spojenia.
- (58) Podľa článku 4 ods. 2 zákona o výstavbe má spoločnosť Femern A/S výhodu štátnej záruky, ktorá zahŕňa záväzky spoločnosti Femern A/S v súvislosti s úvermi a inými finančnými nástrojmi použitými na financovanie a refinancovanie plánovania, výstavby, prevádzky a iných potrebných dojednaní na účely výstavby a prevádzky pevného spojenia.
- (59) Spoločnosť Femern A/S, podobne ako iné verejné podniky, ktoré získajú úvery kryté štátnou zárukou, bude musieť uhradiť dánskemu štátu poplatok za záruku, ktorý bol notifikovaný v roku 2014 a predstavuje 0,15 % ročne z nesplateného dlhu, ktorý je krytý zárukou.
- (60) Štátna záruka zahŕňa záväzky spoločnosti Femern A/S v súvislosti s úvermi a inými finančnými nástrojmi použitými na financovanie a refinancovanie plánovania, výstavby, prevádzky a iných potrebných dojednaní na účely plánovania, výstavby a prevádzky pevného spojenia.
- (61) Štát zároveň môže rozhodnúť, že sa zaručí za iné finančné zmluvy spoločnosti Femern A/S použité v spojení s financovaním projektu (akými sú swapy) ⁽⁴²⁾. Dánske orgány vysvetlili, že dánsky štát by mohol poskytnúť záruky za transakcie s derivátmi. Tieto záruky umožňujú spoločnosti Femern A/S získať na svoje deriváty nižšie sadzby, keďže protistrana nečelí riziku, že spoločnosť Femern A/S nebude schopná splácať svoje záväzky vyplývajúce zo zmluvy o derivátoch. Podobne v prípade, ak sa od spoločnosti Femern A/S vyžaduje, aby za tieto deriváty zložila zábezpeku, môže takisto čerpať z týchto záruk.

⁽³⁸⁾ Pozri článok 39 zákona o výstavbe.

⁽³⁹⁾ Na základe hodnoty aktív spoločnosti Rail Net Denmark a aktív spoločnosti A/S Femern Landanlæg.

⁽⁴⁰⁾ Podľa článku 6 zákona o spoločnosti Sund & Bælt.

⁽⁴¹⁾ Pozri článok 7 ods. 3 a 5 zákona o plánovaní a článok 4 ods. 2 zákona o výstavbe.

⁽⁴²⁾ Článok 4 ods. 2 v spojení s článkom 1 zákona o výstavbe.

- (62) Záruka sa napokon vzťahuje na iné finančné záväzky, ktoré spoločnosť Femern A/S prijala v spojení so stavebnou fázou ⁽⁴³⁾.
- (63) Štátna záruka sa môže použiť len na krytie úverov, ktoré spoločnosť Femern A/S získa na financovanie pevného spojenia. Spoločnosť Femern A/S ako účelovo vytvorený podnik nemôže získať úvery na nijakú inú činnosť ani sa nemôže angažovať v nijakej inej činnosti okrem financovania, plánovania, výstavby a prevádzky pevného spojenia.
- (64) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, sťažovatelia tvrdili, že vzhľadom na štátnu záruku má spoločnosť Femern A/S rovnaký úverový rating ako dánsky štát (AAA), ktorý jej umožňuje získať pre svoje úvery finančné podmienky, ktoré sú výrazne lepšie, ako podmienky inak dostupné na finančnom trhu. Navyše tvrdili, že podľa zákona o plánovaní a zákona o výstavbe sa zdá, že štátne záruky sú neobmedzené v čase a výške a v skutočnosti bránia možnosti, že spoločnosť Femern A/S pôjde do konkurzu. Okrem toho nespĺňajú nijakú z podmienok uvedených v oznámení o zárukách ⁽⁴⁴⁾, ktoré by mohli vylúčiť existenciu štátnej pomoci.
- (65) Navrhovatelia zároveň tvrdili, že vždy, keď spoločnosť Femern A/S uzavrie novú finančnú dohodu, poskytne sa nová záruka, ktorá zahŕňa nové opatrenie pomoci *ad hoc*.

2.4.3. Štátne úvery

- (66) Podľa notifikovaného modelu financovania má spoločnosť Femern A/S zároveň nárok získať štátne úvery ako alternatívny spôsob získavania finančných prostriedkov ⁽⁴⁵⁾. Dánske orgány uviedli, že úroková sadzba na štátne úvery zodpovedá vlastným úverovým podmienkam štátu ⁽⁴⁶⁾ s dodatočnou úverovou maržou vo výške 0,15 %, ktorá bola notifikovaná v roku 2014.
- (67) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, sťažovatelia tvrdili, že rozhodnutím o plánovaní sa neoprávňuje štátna pomoc vo forme štátnych úverov. Podľa nich pristúpil k poskytnutiu štátnych úverov minister dopravy a poskytol túto formu pomoci v omnoho vyššej sume, než bolo povolené rozhodnutím o plánovaní. Podľa sťažovateľov poskytol štát spoločnostiam Femern A/S a A/S Femern Landanlæg v plánovacej fáze projektu úvery, ktoré by spolu predstavovali 533 miliónov EUR ⁽⁴⁷⁾. Dánske orgány uviedli, že pôvodný rozpočet na plánovanie vo výške 194 miliónov EUR bol zvýšený v rokoch 2010, 2011 a 2013 na celkový rozpočet vo výške 684 miliónov EUR (ceny z roku 2008), z čoho 534 miliónov EUR sa týkala plánovacej fázy pevného spojenia (zvýšok sa týkal prepojení s vnútrozemím). Spoločnosť Femern A/S získala na pokrytie týchto výdavkov štátne úvery. Tieto úpravy rozpočtu schválil finančný výbor dánskeho parlamentu.
- (68) Sťažovatelia ďalej tvrdili, že štátne úvery tak, ako sú zamýšľané, nemajú nijakú pevne stanovenú lehotu splatenia a sú preto neobmedzené v čase. Pri neexistencii takejto lehoty môže spoločnosť Femern A/S sústavne odďaľovať splatenie pôvodných úverov postupným získaním nových úverov na refinancovanie pôvodných úverov.
- (69) V novembri a decembri 2018, keď bolo rozhodnutie o výstavbe stále v platnosti, získala spoločnosť Femern A/S štátne úvery v nominálnej hodnote 7,4 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR) na zabezpečenie potrebného financovania na začatie stavebnej fázy. Tieto úvery boli vyplácané v období od novembra 2018 do apríla 2019.
- (70) Navrhovatelia zároveň tvrdili, že vždy, keď spoločnosť Femern A/S získa nový štátny úver, poskytne sa nové opatrenie, ktoré zahŕňa nové opatrenie pomoci *ad hoc*.

Úvery na propagačné/marketingové/informačné činnosti

- (71) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, spoločnosti Scandlines tvrdili, že spoločnosť Femern A/S realizovala široké spektrum propagačných a marketingových činností ⁽⁴⁸⁾ buď sama, alebo pomocou dodávateľov, konzultantov ⁽⁴⁹⁾ a priamych dodávateľov. Spoločnosti Scandlines takisto uviedli, že keďže spoločnosť Femern A/S v súčasnosti nemá nijaký zdroj príjmu okrem finančných prostriedkov EÚ, financovanie tohto druhu činností predstavovalo štátnu pomoc, ktorá by bola neoprávnená a nezlučiteľná. Údajná dotknutá pomoc by sa alternatívne mala považovať za zneužitie pomoci oprávnenej podľa rozhodnutia o plánovaní.

⁽⁴³⁾ Článok 4 ods. 4 v spojení s článkom 1 zákona o výstavbe.

⁽⁴⁴⁾ Oznámenie Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk, Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁽⁴⁵⁾ Pozri článok 7 ods. 4 zákona o plánovaní a článok 4 ods. 3 zákona o výstavbe.

⁽⁴⁶⁾ Stanovená v deň, keď boli úvery získané, a stanovená trhovými podmienkami platnými v danom okamihu.

⁽⁴⁷⁾ Podľa spoločností Scandlines sa pôvodná suma 187 miliónov EUR do roku 2013 zvýšila štyrikrát.

⁽⁴⁸⁾ Napríklad prevádzkovanie tlačového oddelenia a dvoch informačných stredísk (v Rødbyhavne a v Burgu na nemeckom ostrove Fehmarn) a video kanála, organizovanie súťažných podujatí, informačných akcií a účasť na nich, publikovanie v médiách a na webových sídlach, príprava a šírenie vedeckých informácií výrobcom, spracovateľom a pracovníkom marketingu, reklamné kampane zamerané na spotrebiteľov, sponzorovanie maratónov a futbalových turnajov.

⁽⁴⁹⁾ Napr. zmluva o „monitorovaní pokrytia v médiách“ (2014), zmluva o riadení marketingu a poradenských službách (2017).

- (72) Dánske orgány v tejto súvislosti v rámci postupu predbežného vyšetrovania uviedli, že informačné činnosti spoločnosti Femern A/S patria do rozsahu pôsobnosti jej úloh vymedzených v právnom rámci upravujúcom jej činnosti ako podniku vo verejnom vlastníctve v mene ministerstva dopravy. Keď štát vykonáva takéto veľké projekty infraštruktúry, príslušné verejné subjekty majú povinnosť informovať verejnosť najširším spôsobom, aby občania vedeli, o čom je projekt infraštruktúry, ako dlho bude trvať stavebná fáza, ako aj to, aké výhody vyplývajú z rozhodnutia štátu vybudovať túto infraštruktúru. Podľa ich názoru preto tieto činnosti tvoria súčasť verejnej úlohy štátu informovať svojich občanov a nepredstavujú propagačné a marketingové činnosti, keďže v tejto fáze leží prevádzka pevného spojenia v ďalekej budúcnosti. Ich financovanie by preto nepredstavovalo štátnu pomoc. Dánske orgány ďalej uviedli, že v rokoch 2014 a 2015 boli informačné činnosti čiastočne financované z finančných prostriedkov EÚ prostredníctvom programu Komisie TEN-T a čiastočne prostredníctvom štátnych úverov. V roku 2014 sa na činnosti získalo plné financovanie EÚ (50 % nákladov) a v roku 2015 sa na činnosti získala obmedzená výška finančných prostriedkov EÚ. V roku 2016 spoločnosť Femern A/S nezískala na informačné činnosti finančné prostriedky EÚ. V roku 2016 boli preto tieto činnosti – podobne ako iné činnosti spoločnosti Femern A/S – financované zo získaných štátnych úverov. V roku 2017 spoločnosť Femern A/S získala finančné prostriedky EÚ z programu NPE, informačné činnosti boli preto čiastočne financované z prostriedkov EÚ a čiastočne prostredníctvom štátnych úverov.

2.4.4. Osobitné daňové opatrenia

- (73) V rozhodnutí o začatí konania sa ďalej uvádzala obava spoločností Scandlines, že na spoločnosť Femern A/S sa vzťahuje osobitný daňový režim podľa dánskeho daňového práva, ktorý sa pôvodne zaviedol zákonom o plánovaní.

2.4.4.1. Prenos strát do budúcich období

- (74) V článku 9 zákona o plánovaní sa spoločnosti Femern A/S umožnil prenos strát z roka na rok bez akýchkoľvek obmedzení. Spočiatku to bolo v súlade s pravidlami, ktoré sa v Dánsku uplatňujú na podniky všeobecne. K 1. januáru 2013 sa však v dánskom daňovom práve zaviedlo⁽⁵⁰⁾ obmedzenie súm historických strát⁽⁵¹⁾ prenášaných do budúcnosti, ktoré možno odpísať v jednom roku. Aj keď podľa tohto ustanovenia nebolo právo preniesť straty obmedzené v čase, výška strát, ktoré sa môžu preniesť a odpísať zo ziskov nasledujúcich rokov je obmedzená na 7,5 milióna DKK⁽⁵²⁾ (1,0 milióna EUR) ročne. Ak strata zostáva, môže sa odpísať do výšky najviac 60 % kladného zdaniteľného príjmu nad rámec 7,5 milióna DKK. Na základe osobitných ustanovení zákona o plánovaní sa však toto obmedzenie neuplatňovalo na spoločnosť Femern A/S, ktorá si zachovala právo na neobmedzený prenos historických strát. Toto právo bolo zrušené na konci roka 2015⁽⁵³⁾.
- (75) Dánske orgány v rámci postupu predbežného vyšetrovania tvrdili, že spoločnosť Femern A/S nemala v období rokov 2013 – 2015 nijakú skutočnú finančnú výhodu, keďže takéto opatrenie by sa mohlo v praxi použiť až v neskorších fázach projektu, t. j. keď by projekt generoval zdaniteľný zisk. Dánske orgány ďalej objasnili, že spoločnosť Femern A/S v tomto čase používala všetky vzniknuté straty na zníženie zdaniteľného príjmu na úrovni skupiny v rovnakom účtovnom období. Podľa všeobecných daňových pravidiel mohli ostatné dánske spoločnosti v rámci skupiny robiť to isté.

2.4.4.2. Odpisovanie

- (76) Podľa článkov 12 a 13 zákona o spoločnosti Sund & Bælt⁽⁵⁴⁾ bola ročná miera odpisovania aktív podnikov, ktoré patrili spoločnosti Sund & Bælt, akým bola spoločnosť Femern A/S, stanovená na 6 % počiatočných obstarávacích nákladov. Celkové náklady na výstavbu pevného spojenia by sa mohli považovať za počiatočné obstarávacie náklady. To znamená, že na všetky aktíva spoločnosti Femern A/S by sa uplatňovalo jedno všeobecné pravidlo odpisovania. Miera odpisovania vo výške 6 % by sa na spoločnosť Femern A/S uplatňovala až do príjmového obdobia, v ktorom celková výška odpisov presiahne 60 % počiatočných obstarávacích nákladov (t. j. desaťročné obdobie), pričom od tohto bodu by sa ročná miera odpisovania znížila na 2 %.
- (77) Podľa dánskych orgánov boli osobitné pravidlá odpisovania takisto zrušené od 1. januára 2016 prostredníctvom zmeny zákona o spoločnosti Sund & Bælt⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵⁰⁾ Pozri článok 12 ods. 2 zákona č. 591 z 18. júna 2012, ktorým sa mení dánsky zákon o dani z príjmov právnických osôb.

⁽⁵¹⁾ Straty, ktoré vznikli v predchádzajúcich účtovných obdobiach.

⁽⁵²⁾ Hodnoty z roku 2010 – suma je indexovaná na ročnom základe (s výnimkou obdobia rokov 2010 – 2013).

⁽⁵³⁾ Článok 9 zákona o plánovaní bol zrušený zákonom č. 581 zo 4. mája 2015, ktorý v súvislosti s pravidlami zdaňovania nadobudol účinnosť 1. januára 2016.

⁽⁵⁴⁾ Pozri články 13 a 14 zákona č. 588 z 24. júna 2005, Lov om Sund og Bælt Holding A/S (Lov nr. 588 af 24/06/2005) (ďalej len „zákon o spoločnosti Sund & Bælt“).

⁽⁵⁵⁾ Zmena zavedená v zákone č. 581 zo 4. mája 2015.

2.4.4.3. Spoločný daňový režim

- (78) Na spoločnosť Femern A/S sa vzťahuje povinné spoločné zdaňovanie so spoločnosťou Sund & Bælt Holding v súlade so všeobecným spoločným daňovým režimom platným pre všetky dánske podniky v rámci skupiny. Podľa článku 31 dánskeho zákona o dani z príjmov právnických osôb skupina, ktorej všetky podniky majú sídlo v Dánsku, sa musí zdaňovať v súlade s ustanoveniami o povinnom zdaňovaní skupiny. Na spoločnosť Femern A/S sa v tejto súvislosti neuplatňujú nijaké osobitné pravidlá.
- (79) Sťažovatelia tvrdili, že uvedené daňové opatrenia v prospech spoločnosti Femern A/S predstavujú nezlučiteľnú štátnu pomoc, ktorá bola až do bodu, keď boli príslušné ustanovenia zrušené, koncipovaná ako neobmedzená, pokiaľ ide o čas a výšku, a ktorou sa spoločnosti poskytovala výhoda oddelene od iných štátnych opatrení, ktorá sa musí posudzovať vo svojej podstate.

2.4.5. Bezplatné využívanie štátneho majetku

- (80) Podľa článku 8 zmluvy o Fehmarnskej úžine Nemecko a Dánsko poskytnú potrebné pozemky na výstavbu a prevádzku projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu (článok 8 ods. 1) vrátane potrebných vodných plôch a morského dna bezplatne (článok 8 ods. 2).
- (81) Dánsky štát bezplatne poskytne spoločnosti Femern A/S vodné plochy a morské dno, ktoré sú potrebné na prípravu, prieskum a plánovanie⁽⁵⁶⁾, ako aj výstavbu a prevádzku⁽⁵⁷⁾ pevného spojenia.
- (82) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, spoločnosti Scandlines tvrdili, že prostredníctvom týchto ustanovení získava spoločnosť Femern A/S finančnú výhodu, keďže bez nich by mala za využívanie vodných plôch a morského dna obvykle platiť trhový poplatok.
- (83) Dánske orgány však uviedli, že v dánskom práve neexistuje nijaké všeobecné pravidlo ani zásada, podľa ktorých by sa od spoločností v podobnej skutkovej a právnej situácii ako spoločnosť Femern A/S vyžadovalo, aby štátu platili poplatky za využívanie morského dna a vodných plôch. Rovnaká zásada bezplatného prístupu sa preto uplatňuje na iné dopravné infraštruktúry v Dánsku, ktoré sú financované mýtom (akými sú pevné spojenie cez Øresund a pevné spojenie cez Veľký Belt). Podobne, hoci nie v priamo porovnateľnej situácii, neplatia dánskemu štátu nijaké poplatky za plavbu cez nijaké morské plochy v dánskej jurisdikcii prevádzkovateľa trajektov alebo inej spoločnosti lodnej nákladnej dopravy. Prístavy takisto neplatia nijaké poplatky za využívanie morského dna.

2.4.6. Železničné poplatky

- (84) Spoločnosť Femern A/S je oprávnená účtovať poplatky železničným podnikom za využívanie železničného spojenia na pevnom spojení. Výšku a zásady regulácie poplatkov železničných podnikov spoločnosti Femern A/S za využívanie železničnej trate pevného spojenia stanoví ministerstvo dopravy⁽⁵⁸⁾.
- (85) V rozhodnutí o začatí konania bola zaznamenaná obava spoločnosti Scandlines, že štát prostredníctvom svojho vlastného železničného podniku Danske Statsbaner (ďalej len „DSB“)⁽⁵⁹⁾ zaplatí spoločnosti Femern A/S podiel celkových poplatkov vo výške 350 miliónov DKK (46,9 milióna EUR) ročne na neurčité obdobie. Keďže sa zdá, že tento poplatok by sa uplatňoval bez ohľadu na počet vlakov využívajúcich pevné spojenie, bez mechanizmu úprav a na neurčité obdobie, sťažovateľ uviedol, že by to zahŕňalo hospodársku výhodu pre spoločnosť Femern A/S.
- (86) Dánske orgány uviedli, že v prípravných poznámkach k zákonu o výstavbe⁽⁶⁰⁾ (ďalej len „prípravné poznámky k zákonu o výstavbe“) sa stanovuje, že vo výške železničných poplatkov sa zohľadní aj časť stavebných nákladov pevného spojenia na dlhodobom základe a nielen náklady, ktoré vznikli priamo z prevádzky železničnej trate. Okrem toho sa určia v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽⁶¹⁾ s cieľom zabezpečiť, aby sa zabránilo nadmernej kompenzáci.
- (87) Dánske orgány ďalej očakávajú, že príjmy z využívania železnice budú predstavovať približne 15 % celkového prevádzkového príjmu, zatiaľ čo stavebné náklady železničnej časti pevného spojenia predstavujú 51 %, čo znamená, že používatelia cestného spojenia napokon zaplatia časť železničného spojenia.
- (88) Keďže železničné poplatky majú platiť všetky železničné podniky využívajúce pevné spojenie, dánske orgány uviedli, že účtovanie železničných poplatkov by nepredstavovalo využívanie štátnych prostriedkov poskytnutých spoločnosti Femern A/S, keďže prevod finančných prostriedkov železničných podnikov spoločnosti Femern A/S by nemal nijaký vplyv na štátny rozpočet.

⁽⁵⁶⁾ Pozri článok 16 zákona o plánovaní.

⁽⁵⁷⁾ Pozri článok 45 zákona o výstavbe.

⁽⁵⁸⁾ Pozri článok 41 zákona o výstavbe.

⁽⁵⁹⁾ Dánske štátne železnice.

⁽⁶⁰⁾ Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Lov nr. 575 af 4. maj 2015).

⁽⁶¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA

- (89) Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie 14. júna 2019. V rozhodnutí o začatí konania prijatom k tomuto dátumu poskytla predbežné posúdenie opatrení a vzniesla pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť s vnútorným trhom.
- (90) Komisia nemohla v tejto fáze dospieť k záveru, či spoločnosť Femern A/S možno považovať za podnik. Z konkrétnejšieho pohľadu mala Komisia vzhľadom na osobitnú situáciu, v ktorej spoločnosť Femern A/S pôsobí, argumentáciu predloženú dánskymi orgánmi a sťažovateľmi a uvedenú judikatúru pochybnosti, či sa možno domnievať, že spoločnosť Femern A/S sa podieľa na hospodárskej činnosti (počas plánovacej, stavebnej a prevádzkovej fázy projektu), a preto spĺňa kritériá podniku. Komisia mala zároveň pochybnosti o tom, či by sa propagačné/marketingové/informačné činnosti mali považovať za verejnú úlohu alebo za hospodársku činnosť. Okrem toho nedokázala dospieť k definitívnemu záveru o existencii selektívnej výhody v prípade niektorých opatrení pomoci.
- (91) Komisia nedokázala dospieť k záveru, či by sa štátne záruky a štátne úvery mali považovať za schému pomoci, alebo či by sa mali považovať za jednotlivé pomoci poskytnuté, keď nadobudli účinnosť zákony o plánovaní a o výstavbe, alebo za individuálnu pomoc poskytnutú vždy, keď vnútroštátne orgány vykonali finančnú transakciu spoločnosti Femern A/S.
- (92) V súvislosti s posúdením zlučiteľnosti a vzhľadom na rozsudky Súdneho dvora Komisia prijala predbežnú pozíciu, že projekt pevného spojenia predstavoval dôležitý projekt spoločného európskeho záujmu. Komisia však vzniesla otázky, pokiaľ ide o to, či by sa pomoc mala čiastočne považovať za prevádzkovú pomoc. Komisia mala zároveň ťažkosti pri stanovení nevyhnutnosti pomoci. Vzhľadom na neistoty v súvislosti s primeraným obdobím na výpočet vnútornej miery návratnosti (ďalej len „IRR“) projektu a na čas, ktorý uplynul od notifikácie z roku 2014, sa Komisia domnievala, že bude musieť podrobne posúdiť referenčné vážené priemerné kapitálové náklady (ďalej len „WACC“) a výšku vnútornej miery návratnosti projektu, ktoré navrhli dánske orgány, na základe aktualizovaných a primeraných predpokladov. Komisia mala okrem toho otázky, pokiaľ ide o proporcionálnu skúmaných opatrení vzhľadom na komplexnosť pri stanovení likvidnej medzery a absenciu prvkov, ktoré by umožňovali riadnu metódu kvantifikácie dotknutej pomoci alebo aspoň primeranú metodiku a relevantné obmedzenia. Hoci Komisia nedokázala dospieť k záveru o účinku dodatočných opatrení pomoci na hospodársku súťaž, predbežne vyslovila záver, že notifikované opatrenia pomoci by mali len obmedzený nepriaznivý účinok na hospodársku súťaž a obchod, ktorý nedokáže prevážiť zjavné priaznivé účinky projektu pre Úniu ako celok. Komisia sa napokon domnievala, že nedokáže rozhodnúť o osobitnej podmienke zlučiteľnosti v súvislosti s podmienkami použitia štátnych záruk a nemôže dospieť k záveru, že Dánsko splnilo podmienku transparentnosti stanovenú v odseku 45 oznámenia Komisie – Kritériá pre analýzu zlučiteľnosti štátnej pomoci na podporu vykonávania dôležitých projektov spoločného európskeho záujmu s vnútorným trhom (ďalej len „oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu“) ⁽⁶²⁾.

4. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

- (93) Všetky zainteresované strany, ktoré predložili pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania, vyjadrili obavu týkajúcu sa údajnej štátnej pomoci pre spoločnosť Femern A/S. Pripomienky Dánskeho združenia trajektov a Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) majú všeobecnú povahu.
- (94) Združenie VDR zdôraznilo najmä to, že spoločnosť Femern A/S by sa mala považovať za podnik, ktorý sa podieľa na hospodárskej činnosti. Keďže spoločnosť Femern A/S bola poverená úlohou výstavby a prevádzky pevného spojenia bez postupu verejného obstarávania, získava výhodu. Združenie VDR ďalej pochybuje o existencii stimulačného účinku, domnieva sa, že boli k dispozícii iné menej nákladné alternatívy, žiada Komisiu, aby obmedzila pomoc, a domnieva sa, že existuje vysoké riziko, že projekt pevného spojenia povedie k nekalému narušeniu hospodárskej súťaže.
- (95) Prístav Rostock najprv tvrdí, že sú splnené všetky podmienky pre štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 zmluvy. Prístav Rostock sa ďalej domnieva, že účinky a vplyv projektu neboli riadne posúdené a že vplyv na ich vlastné činnosti bol podhodnotený. Prognóza dopravy, najmä pokiaľ ide o prepojenia s nemeckým vnútrozemím, bola neúplná, nevierohodná a sporná. Okrem toho sa ignorovali účinky hraničnej kontroly a premiestnení (v prospech spojení cez Veľký Belt alebo Øresund). V prípade všetkých prístavov v susedstve pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu na oboch stranách Baltského mora preto negatívne účinky projektu neboli riadne odhadnuté.
- (96) Pripomienky spoločností Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, FSS a Scandlines sú navzájom podobné a zoširoka sa v nich odrážajú celkové argumenty, ktoré uviedli spoločnosti Scandlines. Na uľahčenie čítania sa preto na tieto pripomienky

⁽⁶²⁾ Ú. v. EÚ C 188, 20.6.2014, s. 4.

bude ďalej odkazovať ako na pripomienky spoločností „Scandlines a ostatných“. Odpoveď združenia NABU sa sústreďuje na analýzu zlučiteľnosti a je do veľkej miery zhodná s pripomienkami spoločností Scandlines, doplnenými o environmentálne hľadisko.

4.1. Pripomienky k existencii pomoci

4.1.1. Pojem „podnik“

- (97) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že spoločnosť Femern A/S by sa mala považovať za podnik v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, keďže spoločnosť Femern A/S sa podieľa na hospodárskej činnosti ponúkaním dopravných služieb za odmenu. Spoločnosti Scandlines a ostatné v tejto súvislosti odkazujú na rozhodnutie Komisie z roku 2014, pokiaľ ide o financovanie výstavby mostu cez Øresund (ďalej len „rozhodnutie vo veci Øresund z roku 2014“) ⁽⁶³⁾, kde Komisia dospela k záveru, že presne také isté činnosti, ktoré vykonávalo konzorcium Øresund Bridge, predstavujú hospodárske činnosti.
- (98) Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdia, že spoločnosť Femern A/S neposkytuje služby spojené s výkonom verejných právomocí. Podľa ustálenej judikatúry je činnosť spojená s výkonom verejných právomocí, len ak táto činnosť slúži cieľu verejného záujmu, ktorý je typicky cieľom subjektu verejného sektora ⁽⁶⁴⁾. To nie je prípad nijakej z činností, ktoré vykonáva spoločnosť Femern A/S.
- (99) Spoločnosti Scandlines a ostatné okrem toho odkazujú na judikatúru európskych súdov a rozhodovaciu prax Komisie, pričom tvrdia, že je nepodstatné, či si spoločnosť Femern A/S môže určovať vlastné ceny alebo sa na ňu vzťahujú ceny regulované štátom. Spoločnosti Femern A/S navyše zostáva rozsiahly priestor na poskytovanie vysokých zliav, keďže minister dopravy neurčuje presné plnenie, ale stanovuje len maximálne ceny.
- (100) Keďže činnosti spoločnosti Femern A/S sa považujú za činnosti hospodárskej povahy, spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že okrem financovania na účely plánovania, výstavby a prevádzky predstavuje štátnu pomoc aj financovanie na účely propagačných/marketingových/informačných činností. Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej zdôrazňujú, že spoločnosť Femern A/S vykonávala jasné marketingové činnosti, ktoré zďaleka presahujú informovanie verejnosti o projekte infraštruktúry.

4.1.2. Selektívna výhoda

- (101) Spoločnosti Scandlines a ostatné konštatujú, že podľa rozhodovacej praxe Komisie priame menovanie spoločnosti Femern A/S ako jediného staviteľa a prevádzkovateľa pevného spojenia bez verejnej súťaže samo osebe zahŕňa hospodársku výhodu. Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že každým opatrením pomoci uvedeným v bode 2.4 rozhodnutia o začatí konania sa spoločnosti Femern A/S poskytuje selektívna výhoda.
- (102) V súvislosti s kapitálovými injekciami, štátnymi zárukami a štátnymi úvermi spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že prvok pomoci pozostáva z celej sumy, za ktorú ručí alebo ktorú poskytol štát, a nie z rozdielu medzi poplatkom alebo úrokovou sadzbou, ktorú platila spoločnosť Femern A/S, a trhovým poplatkom alebo trhovou úrokovou sadzbou. Tento argument je založený na odôvodnení, že spoločnosť Femern A/S by bola v takom slabom finančnom postavení, že by jej nijaký súkromný veriteľ ani ručiteľ neposkytol nijaké úvery ani záruky. Spoločnosti Scandlines a ostatné odvodzujú toto slabé finančné postavenie zo svojho výkladu prieskumu komerčného záujmu v tom, že spoločnosti Femern A/S by neposkytol záruky alebo úvery nijaký účastník trhu. Spoločnosti Scandlines a ostatné na základe toho dospeli k záveru, že neexistuje nijaká trhová sadzba a prvkom pomoci je preto výška celej záruky a celého úveru.
- (103) Pokiaľ ide o železničné poplatky, spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že jediným relevantným parametrom na určenie ceny sú náklady, keďže trajektom spoločností Scandlines neponúka po odstránení železničných koľají podobnú službu nijaký konkurent. Keďže dánsky štát zaplatí prostredníctvom štátom vlastneného železničného podniku DSB spoločnosti Femern A/S ročný železničný poplatok vo výške 350 miliónov DKK (46,9 milióna EUR) bez akéhokoľvek mechanizmu úpravy smerom dole s ohľadom na počet vlakov, ktoré skutočne využívajú pevné spojenie, cena nie je založená na nákladoch. Združenie FSS dodáva, že suma 350 miliónov DKK predstavuje osobitný podiel z celkového ročného príjmu získaného zo železničných poplatkov a že uplatňovanie tohto poplatku nie je obmedzené v čase.
- (104) V súvislosti s daňovými opatreniami spoločnosti Scandlines a ostatné zastávajú názor, že všetky opatrenia zahŕňajú výhodu. Ďalej konštatujú, že daňové opatrenia boli uplatnené na plánovacie činnosti aj na stavebné práce.
- (105) V súvislosti s bezplatným využívaním štátneho majetku spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že spoločnosť Femern A/S má prospech z bezplatného využívania vodných plôch a časti morského dna, ako sa výslovne stanovuje v zákonoch o plánovaní a o výstavbe. Domnievajú sa, že tvrdenie Dánska, že prevádzkovatelia trajektov alebo iné spoločnosti lodnej nákladnej dopravy vo všeobecnosti nemusia dánskemu štátu platiť nijaké poplatky za plavbu cez nijaké morské plochy, je v rozpore so zahrnutím uvedeného ustanovenia do týchto zákonov. Združenie FSS považuje fakt, že spoločnosti v skutočnosti neplatia poplatky za tranzit cez vnútroštátne morské plochy, za nepodstatný.

⁽⁶³⁾ Rozhodnutie Komisie z 15. októbra 2014 vo veci SA.36558 (2014/NN) a SA.38371 (2014/NN) – Dánsko, SA. 36662 (2014/NN) – Švédsko, Pomoc poskytnutá konzorciu Øresundsbro Konsortiet (Ú. v. EÚ C 437, 5.12.2014, s. 1).

⁽⁶⁴⁾ V tejto súvislosti sa odkazuje na rozsudok Súdneho dvora z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 17.

4.2. Pripomienky ku klasifikácii pomoci

- (106) Spoločnosti Scandlines a ostatné nesúhlasia s odôvodnením v rozhodnutí o začatí konania, v ktorom sa uvádzajú tri možné klasifikácie pomoci v súvislosti so štátnymi zárukami a úvermi: konkrétne i) schéma pomoci, ii) individuálne pomoci poskytnuté, keď nadobudli účinnosť zákony o plánovaní a o výstavbe, alebo iii) individuálna pomoc poskytnutá vždy, keď vnútroštátne orgány vykonali finančnú transakciu spoločnosti Femern A/S.
- (107) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že pomoc sa poskytuje výlučne spoločnosti Femern A/S na konkrétny projekt, a preto ju nemožno považovať za schému, ale mala by sa považovať za individuálnu pomoc (t. j. pomoc *ad hoc*).
- (108) Vo výklade spoločností Scandlines a ostatných bol argument Komisie uvedený v odôvodnení 132 rozhodnutia o začatí konania v súvislosti s povinnosťou štátu zabezpečiť financovanie projektu argumentom v prospech klasifikácie ako schémy pomoci. Spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že by to bolo v rozpore s procesným nariadením a rozsudkom vo veci Øresund ⁽⁶⁵⁾.
- (109) Spoločnosti Scandlines a ostatné dospeli k záveru, že vzhľadom na to, že pomoc nemožno klasifikovať ako schému pomoci, musí nevyhnutne predstavovať súbor pomoci *ad hoc*, ktoré sa poskytujú vždy, keď spoločnosť Femern A/S uzavrie finančnú transakciu na financovanie projektu (t. j. možnosť iii)). Spoločnosti Scandlines a ostatné nepredložili ďalšie argumenty alebo dôkazy pokiaľ ide o to, prečo sa pomoc *ad hoc* poskytuje vždy, keď sa uzavrie jednotlivá transakcia, a nie v čase, keď nadobudli účinnosť zákony o plánovaní a o výstavbe (t. j. možnosť ii)).
- (110) Združenie FSS sa domnieva, že pomoc nemožno považovať za schému pomoci, ale nevyjadruje sa k okamihu (okamihom) poskytnutia pomoci.

4.3. Pripomienky k posúdeniu zlučiteľnosti

4.3.1. Kvalifikácia projektu vzhľadom na pravidlá pre dôležité projekty spoločného európskeho záujmu

- (111) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že Komisia nesprávne akceptovala, že projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu je projektom spoločného európskeho záujmu. Združenie NABU tvrdí, že na preukázanie spoločného európskeho záujmu nepostačuje skutočnosť, že projekt je označený ako projekt siete TEN-T (v prípade železničnej časti) a má nárok na financovanie z prostriedkov EÚ. Spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že kladná sociálno-ekonomická návratnosť pevného spojenia, s ktorou sa počíta v rozhodnutí o začatí konania, je založená na nesúdržných a zastaraných štúdiách z roku 2015 ⁽⁶⁶⁾. Spoločnosti Scandlines a ostatné zdôrazňujú najmä to, že v analýzach, o ktoré sa opiera rozhodnutie o začatí konania, sa primerane neprihliada na vplyv konkurencie trajektov, a domnievajú sa, že prognózy dopravy, na ktorých je založený výpočet kladnej sociálno-ekonomickej návratnosti, sú zastarané. Spoločnosti Scandlines a ostatné v tejto súvislosti odkazujú na nové štúdie spoločnosti PWC ⁽⁶⁷⁾ (ďalej len „správa spoločnosti PWC“) z januára 2019 a spoločnosti Knud Erik Andersen (ďalej len „štúdia spoločnosti Knud Erik Andersen“) ⁽⁶⁸⁾ z augusta 2019. Správa spoločnosti PWC bola vypracovaná pre nemecké orgány v súvislosti so schválením nemeckého plánu pre projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu. Zameriavala sa na konkurencieschopnosť trajektov po otvorení pevného spojenia. Na základe štúdie spoločnosti Knud Erik Andersen spoločnosti Scandlines a Stena Line tvrdia, že náklady spoločností Scandlines sú v štúdiách z roku 2015 výrazne nadhodnotené, keďže z nich vyplýva, že spoločnosti Scandlines by fungovali s obrovskou stratou. Ak by boli náklady riadne určené, sociálno-ekonomická návratnosť projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu by bola záporná. Spoločnosti Scandlines a Stena Line sa okrem toho domnievajú, že štúdie z roku 2015 sú chybné z dôvodu zvýšených nákladov v nemeckom vnútrozemí, čím sa sociálno-ekonomická návratnosť ďalej znižuje. Združenie NABU doplnilo, že v štúdiách sa riadne neprihliada na vplyv na životné prostredie.
- (112) Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdia, že skutočný európsky čistý prínos pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu je záporný a že miera návratnosti pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu je zjavne omnoho nižšia ako 4 %, ktoré považujú za stanovenú minimálnu návratnosť pre projekty infraštruktúry, ktoré sa majú realizovať v Dánsku.
- (113) Združenie FSS sa k tomuto prvku nevyjadřilo.
- (114) Združenie NABU sa domnieva, že projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu neprináša výhody, o ktorých to tvrdia dánske orgány, pretože sa ním nezlepšujú dopravné podmienky, ani nevedie k uvádzanej časovej úspore, a preto pozitívne neprispieva k doprave medzi Nemeckom a Škandináviou.

⁽⁶⁵⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 19. septembra 2018, HH Ferries a iní/Komisia, vec T-68/15, ECLI:EU:T:2018:563.

⁽⁶⁶⁾ Spoločnosti Scandlines a ostatné odkazujú na pôvodnú štúdiu z 5. januára 2015 a aktualizovanú štúdiu z 27. marca 2015, ktoré sú analýzami nákladov a prínosov, ktoré vypracovala spoločnosť Incentive a zadalo dánske ministerstvo dopravy.

⁽⁶⁷⁾ Spoločnosti Scandlines a ostatné odkazujú na správu spoločnosti PWC z 29. januára 2019.

⁽⁶⁸⁾ Knud Erik Andersen, štúdia *Udfordringer ved samfundsøkonomisk analyse af transportprojekter* uverejnená v elektronickom časopise *Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet* (Zborník z výročnej konferencie o doprave na Aalborskej univerzite), ISSN 1603-9696.

4.3.2. Poskytnutie prevádzkovej pomoci

- (115) Podľa názoru spoločností Scandlines a ostatných je prevádzková pomoc zakázaná a nemôže sa schváliť. Spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že pomoc nesúvisí s konkrétnou fázou projektu (akou je fáza prevádzky), ale s povahou nákladov. Každá pomoc, ktorou sa pokrývajú prevádzkové náklady, predstavuje prevádzkovú pomoc. Všetky relevantné prevádzkové náklady by preto mali byť vylúčené z výpočtu likvidnej medzery. Združenie FSS dodáva, že podľa ich výkladu rozsudku vo veci Øresund sa akýkoľvek úver vybraný na refinancovanie predchádzajúceho úveru automaticky stáva prevádzkovými nákladmi a že preto je pomoc na takéto refinancovanie zakázaná. Schválenie akejkoľvek pomoci pre spoločnosť Femern A/S preto nemôže zahŕňať náklady na refinancovanie úverov. Podľa názoru združenia FSS by ceny mýta mali byť založené na nákladoch a cenový dumping by mal byť vylúčený. Združenie NABU sa k prvku prevádzkovej pomoci nevyjadrilo.

4.3.3. Pripomienky týkajúce sa likvidnej medzery

- (116) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že likvidná medzera ako sa opisuje v rozhodnutí o začatí konania je chybná z troch dôvodov: 1. zahŕňa nafúknuté a neoprávnené náklady súvisiace s i) dividendami vyplácanými spoločnosťou A/S Femern Landanlæg za prepojenia s vnútrozemím a ii) prevádzkovými nákladmi; 2. zahŕňa umelo nízke príjmy i) vylúčením dotácií z programu TEN-T a ii) akceptovaním toho, že spoločnosť Femern A/S stanovuje mýto pod úrovňou nákladov; a 3. životnosť projektu pevného spojenia je príliš krátka. Spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že všetky tieto prvky vedú k umelo vysokej likvidnej medzere, a tým k maximálnej povolenej výške pomoci, ktorá je takisto príliš vysoká.
- (117) Pokiaľ ide o oprávnené náklady, spoločnosti Scandlines a ostatné pripomínajú, že Komisia v minulosti zastávala názor, že ak projekt, na ktorý sa poskytuje pomoc, zahŕňa hospodárske aj nehospodárske činnosti, pri výpočte likvidnej medzery môžu byť zahrnuté len náklady spojené s hospodárskou činnosťou. Na základe toho tvrdia, že náklady na vnútrozemie a prevádzkové náklady nemôžu byť zahrnuté do likvidnej medzery, keďže tieto náklady nie sú súčasťou projektu pevného spojenia. Keďže vyplácanie dividend nie je nákladovou položkou ale rozdelením zisku, takisto nemôže byť zahrnuté do analýzy likvidnej medzery. Združenie FSS dodáva, že prípravné práce, ktoré sa začali v roku 2013, sú stavebnými nákladmi, a preto nemôžu byť schválené ako oprávnené náklady na účely plánovania. Podľa názoru združenia FSS okrem toho náklady na plánovanie nie sú súčasťou stavebných nákladov, ako sa stanovuje v tabuľke 1 rozhodnutia o začatí konania.
- (118) Pokiaľ ide o príjmy, spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že do analýzy likvidnej medzery z roku 2014 nie sú zahrnuté dotácie z programu TEN-T. Zahrnutie týchto dotácií povedie k výrazne nižšej likvidnej medzere. Príjmy sú navyše umelo nízke vzhľadom na skutočnosť, že ceny mýta spoločnosti Femern A/S nie sú založené na nákladoch, ale na cenách trajektov spoločností Scandlines. Komisia preto musí vyžadovať, aby počas obdobia, keď bude mať spoločnosť Femern A/S prospech zo štátnej pomoci, boli ceny pevného spojenia stanovené na úrovni, v ktorej sú zohľadnené všetky jej náklady vrátane obsluhy jej dlhu. Združenie FSS tento posledný prvok neprednieslo. Pokiaľ ide o životnosť projektu, spoločnosti Scandlines a ostatné pripomínajú, že analýza likvidnej medzery a vnútornej miery návratnosti by mala byť založená na životnosti investície a nie na období splatenia v trvaní 55 rokov, čo potvrdil aj Všeobecný súd. Podľa webového sídla spoločnosti Femern A/S by vyplývalo, že životnosť tunela je 120 rokov.

4.3.4. Výška pomoci a trvanie pomoci

- (119) Podľa spoločností Scandlines a ostatných je výška pomoci podhodnotená, keďže sa vzťahuje len na rozdiel medzi úrokovou sadzbou/poplatkom, ktoré spoločnosť Femern A/S uhrádza za štátne úvery a štátne záruky, a zodpovedajúcimi trhovými sadzbami.
- (120) Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdia, že trvanie pomoci musí byť omnoho kratšie ako 55 rokov. Každá štátna záruka a každý štátny úver navyše musia byť časovo obmedzené. Pomoc spoločnosti Femern A/S sa musí skončiť, keď sa budú môcť z príjmov pokrývať náklady na prevádzku a náklady súvisiace s dlhom na základe trhových podmienok. Spoločnosti Scandlines a ostatné odkazujú na výročné správy pevných spojení cez Veľký Belt a cez Øresund a tvrdia, že trvanie každej individuálnej štátnej záruky a štátneho úveru by malo byť obmedzené na 4 až 5 rokov po otvorení pevného spojenia a že možnosť získať štátne záruky a štátne úvery by mala byť takisto obmedzená na 4 až 5 rokov po otvorení pevného spojenia.

4.3.5. Stimulačný účinok

- (121) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že spoločnosť Femern A/S začala so stavebnými prácami na pevnom spojení v roku 2013, hoci dánske orgány sa zaviazali poskytnúť pomoc najskôr v roku 2015 s prijatím zákona o výstavbe. Pomoc pre spoločnosť Femern A/S by si preto nevyžadovala stimulačný účinok. Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej kritizujú Komisiu za záver, že podniky vo verejnom vlastníctve by mali byť celkom vyňaté z požiadavky, aby pomoc mala stimulačný účinok, a tvrdia, že tento prístup je príkladom diskriminácie v prospech podnikov vo verejnom vlastníctve v rozpore s článkom 345 zmluvy.

4.3.6. Kontrafaktuálny scenár

- (122) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že existovalo viacero alternatívnych projektov. Kontrafaktuálna analýza Komisie preto nemôže byť založená na absencii alternatívneho projektu. Skutočnosť, že spoločnosť Femern A/S nemôže sama rozhodnúť o alternatívnych projektoch, je nepodstatná. Spoločnosti Scandlines a ostatné považujú odkaz na prieskum z roku 2001 za nesprávny, keďže z neho nevyplýva, že neexistujú nijaké alternatívne projekty bez pomoci. Štúdia je navyše zastaraná, keďže je 17 rokov stará, a týka sa iného projektu. Združenie NABU sa podrobnejšie vyjadrilo k existencii alternatívnych projektov bez pomoci. Združenie NABU odkázalo na štúdiu spoločnosti Hanseatic Transport Consultancy (ďalej len „správa spoločnosti HTC“) ⁽⁶⁹⁾ z roku 2019 a pripomenulo, že v súčasnosti odhadovaná doprava je hlboko pod úrovňou dopravy odhadovanou v roku 2008, keď bola podpísaná zmluva o Fehmarnskej úžine. V správe spoločnosti HTC sa osobitne uvádza, že na základe súčasných trhových údajov nie je možné ukázať, kde sa dá vygenerovať rast dopravy na ekonomicky životaschopné využívanie pevného spojenia. Združenie NABU okrem toho odkázalo na správu spoločnosti HTC pri tvrdení, že súčasná úroveň dopravy sa ani nedosiahne z dôvodu štrukturálnych cezhraničných problémov s dopravou. So zreteľom na to združenie NABU tvrdí, že Komisia musí zvážiť alternatívu výstavby čisto železničného spojenia kombinovaného s riešením s využitím trajektov. To by bolo najmenej nákladné a najlepšie riešenie z pohľadu životného prostredia v súlade s cieľom programu TEN-T presunúť dopravu z cesty na železniciu. Združenie NABU sa okrem toho domnieva, že ako alternatíva k riešeniu podmorského tunela by sa mala zvážiť alternatíva jadrom vrtaného tunela. Environmentálny vplyv vybraného riešenia by navyše mal byť súčasťou výpočtov nákladov a prínosov a analýzy alternatívneho projektu, ktoré vykoná Komisia.

4.3.7. Vnútna miera návratnosti a vážené priemerné kapitálové náklady

- (123) Spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že výpočty vnútornej miery návratnosti a vážených priemerných kapitálových nákladov sú nesprávne. Vnútna miera návratnosti by sa mala vypočítať za obdobie životnosti projektu, nie za 55 rokov, a neoprávnené náklady by mali byť vylúčené. Vážené priemerné kapitálové náklady na úrovni 11 % sú príliš vysoké. Podľa spoločnosti Scandlines a ostatných by vážené priemerné kapitálové náklady mali byť v rozsahu od 5,68 % do 6,71 %. Spoločnosti Scandlines a ostatné poskytli dve štúdie, ktorými ďalej dokumentujú svoj názor na výpočet vážených priemerných kapitálových nákladov, na jednej strane štúdiu z februára 2018, a na druhej strane odkazy z Damodaranovej databázy z roku 2014.

4.3.8. Zabránenie neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže a test vyváženia

- (124) Spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdia, že Komisia by mala posúdiť, aké závažné je narušenie hospodárskej súťaže. Táto analýza by mala ísť nad rámec konštatovania skutočnosti, že pomoc narušá hospodársku súťaž, keďže to už je obsiahnuté v splnení podmienok štátnej pomoci. Na základe sociálno-ekonomickej správy a prognózy dopravy z roku 2014 sa zdá, že spoločnosť Femern A/S by pravdepodobne mala značnú trhovú silu a dokonca by mala monopol. Navyše je pravdepodobné, že spoločnosť Femern A/S bude svoju trhovú silu zneužívať. Podľa spoločnosti Scandlines to, že dánska vláda odmietla podporiť žiadosť spoločnosti Scandlines o finančné prostriedky EÚ ⁽⁷⁰⁾, a údajné využívanie štátnej pomoci na zhoršenie prístupových ciest k prístavu v Puttgardene znamená, že pomoc pre spoločnosť Femern A/S neprimerane narušá hospodársku súťaž. Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdia, že existuje riziko nadmernej kapacity a že sociálno-ekonomická návratnosť pri pokračovaní trajektovej dopravy bude nižšia ako dánska prahová hodnota na úrovni 4 %.
- (125) Združenie NABU dodalo, že súčasťou testu vyváženia by mal byť vplyv na životné prostredie. Negatívne účinky pomoci by nemali byť obmedzené na narušenie hospodárskej súťaže.

4.3.9. Podmienky použitia štátnych záruk

- (126) S odkazom na oznámenie o zárukách spoločnosti Scandlines a ostatné Komisia pripomenuli, že nie je oprávnená povoliť pomoc vo forme štátnych záruk, pokiaľ Komisia vopred nevie, aké sú podmienky na aktivovanie týchto záruk. Združenie FSS žiada, aby sa dánske orgány zaviazali, že podmienky použitia štátnych záruk budú v súlade s požiadavkami oznámenia o zárukách.

5. PRIPOMIENKY DÁNSKA

- (127) Tento oddiel obsahuje pripomienky dánskych orgánov k rozhodnutiu o začatí konania a pripomienky dánskych orgánov k podaniam zainteresovaných strán, ktoré boli dánskym orgánom predložené vo formáte, ktorý nemá dôverný charakter.
- (128) Dánske orgány celkovo nesúhlasia s tým, čo tvrdia zainteresované strany. Poskytli ďalšie informácie a protiargumenty, ktoré sú zhrnuté ďalej.

⁽⁶⁹⁾ Hanseatic Transport Consultancy (HTC), Bedarfsbezogene Verkehrsmarktuntersuchungen im Kontext der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ), 17. júna 2019. Správu zadalo združenie NABU.

⁽⁷⁰⁾ Spoločnosť Scandlines odkazuje na svoju žiadosť o financovanie z nástroja NPE na podporu svojich štúdií technickej uskutočniteľnosti na roky 2019 – 2020 o možnosti umožniť prístavom v Rødby a Puttgardene vybavovať „nákladné trajekty s nulovými emisiami“ (Modernizácia kapacity pre udržateľné dopravné stroje – príprava prevádzky s nulovými emisiami).

5.1. Doplnujúce pripomienky k opisu projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu a k opatreniam na financovanie

- (129) Dánske orgány poskytli skutkové objasnenia k opisnej časti v rozhodnutí o začatí konania. Zároveň špecifikovali, že to, čo bolo v tabuľke 1 rozhodnutia o začatí konania označené ako „stavebné náklady“, zahŕňa náklady na plánovanie.
- (130) Dánske orgány okrem toho poskytli objasnenia týkajúce sa opatrenia kapitálových injekcií. Spoločnosť Femern A/S bola zriadená v roku 2005 podľa článku 6 zákona o spoločnosti Sund & Bælt. V čase založenia predstavovalo schválené základné imanie spoločnosti Femern Bælt A/S (teraz Femern A/S) 10 miliónov DKK (1,3 milióna EUR). Schválené základné imanie bolo splatené s poplatkom 40 miliónov DKK (5,4 milióna EUR), čo bolo spolu 50 miliónov DKK (6,7 milióna EUR). Vklad kapitálu vykonala spoločnosť Sund & Bælt Holding A/S v súlade s článkom 6 zákona o spoločnosti Sund & Bælt Holding A/S. Dňa 24. júla 2009 bolo schválené základné imanie spoločnosti Femern Bælt A/S zvýšené z 10 miliónov DKK na 500 miliónov DKK (67,0 milióna EUR) peňažnou kapitálovou investíciou spoločnosti Sund & Bælt Holding A/S vo výške 460 miliónov DKK (61,7 milióna EUR) v prospech spoločnosti Femern Bælt A/S a emisiou akcií (v dánčine: Fondsemission) vo výške 30 miliónov DKK (4,0 milióna EUR). Emisia akcií predstavuje konverziu rezerv vlastného imania spoločnosti Femern A/S na základné imanie, a tak znamená zvýšenie kapitálu, ale nie kapitálovú injekciu. Vklad peňažného kapitálu sa uskutočnil podľa článku 7 ods. 2 zákona o plánovaní. Celková výška kapitálových injekcií do spoločnosti Femern A/S tak predstavuje 510 miliónov DKK (68,4 milióna EUR), z čoho 500 miliónov DKK bolo injektovaných (a schválených) ako základné imanie. Od roku 2009 sa nerealizovali nijaké kapitálové injekcie.
- (131) V súvislosti so zárukami poskytli dánske orgány ďalšie informácie, pokiaľ ide o význam článku 4 ods. 4 zákona o výstavbe. Podľa tohto ustanovenia štátna záruka pokrýva aj iné finančné záväzky, ktoré vznikli spoločnosti Femern A/S v spojení s výstavbou pevného spojenia. Dánske orgány vysvetlili, že toto ustanovenie znamená, že záruka vlády sa vzťahuje napríklad na arbitráže týkajúce sa prác v spojení s výstavbou pevného spojenia. Toto ustanovenie sa nerozširuje na prevádzkovú fázu. Funguje ako záruka, že staviteľia budú vyplatení v prípade platobnej neschopnosti spoločnosti Femern A/S. Keďže stavebné náklady sú už kryté štátnymi úvermi alebo úvermi so štátnou zárukou, spoločnosti Femern A/S sa tým neposkytuje ďalšia výhoda.
- (132) Dánske orgány ďalej poskytli Komisii prehľad opatrení financovania, ktoré už boli zavedené.
- (133) Minister dopravy prvýkrát povolil spoločnosti Femern A/S získať štátne úvery na financovanie stavebných nákladov 19. novembra 2018. Takéto úvery boli následne podpísané v novembri a decembri 2018.

5.2. Pripomienky k existencii pomoci

- (134) Dánske orgány predniesli dva hlavné argumenty na podporu svojho celkového názoru, že verejné financovanie pevného spojenia nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (135) Dánske orgány sa konkrétne domnievajú, že 1. plánovanie, výstavba a prevádzka pevného spojenia nie sú „hospodárske činnosti“, ale výkon verejnej moci; 2. pozitívne a negatívne hospodárske účinky, ktoré môže pevné spojenie vyvolať na príľahlých trhoch a v EÚ všeobecne, nie sú „narušením hospodárskej súťaže“.
- (136) Dánske orgány sa ďalej domnievajú, že kým spoločnosť Femern A/S nezačne s prevádzkovaním, v každom prípade nevykonáva hospodársku činnosť, keďže na trhu neponúka nijaké služby.

5.2.1. Spoločnosť Femern A/S vykonáva verejnú moc

- (137) Podľa názoru dánskych orgánov sú plánovanie, výstavba a prevádzka pevného spojenia klasickými príkladmi výkonu verejnej moci v oblasti plánovania, na ktoré sa nevzťahuje a nemal by sa vzťahovať článok 107 ods. 1 zmluvy. Opatrenia štátu, ktoré zahŕňajú najmä štátne záruky a štátne úvery poskytnuté v prospech spoločnosti Femern A/S, preto nepatria do rozsahu pôsobnosti politiky hospodárskej súťaže EÚ.
- (138) Na rozdiel od metodiky, ktorú Komisia použila v rozhodnutí o začatí konania, dánske orgány uvádzajú, že celkové posúdenie – vzhľadom na povahu, cieľ a platné pravidlá – činností spoločnosti Femern A/S by malo viesť k záveru, že spoločnosť Femern A/S vykonáva verejnú moc – alebo aspoň že spoločnosť Femern A/S vykonáva verejnú moc, kým nezačne s prevádzkou.
- (139) Dánske orgány tvrdia, že cieľ prepojenia dánskej a nemeckej štátom vlastnenej cestnej a železničnej infraštruktúry je omnoho širší ako iné verejné investície, napríklad v sektore verejnoprospešných služieb. Podobne povaha spoločnosti Femern A/S a jej činností je takisto zásadne odlišná napríklad od prevádzkovateľov trajektov a činností trajektov, keďže spoločnosť Femern A/S je vytvorená s jediným účelom vykonávať rozhodnutia dánskeho štátu týkajúce sa výstavby konkrétnej infraštruktúry (pevné spojenie). Spoločnosť Femern A/S je tak účelovo vytvoreným subjektom (ďalej len „SPV“), na ktorý sa nevzťahuje norma maximalizácie zisku a ktorý podľa platných pravidiel nemôže vykonávať nesúvisiace činnosti.

- (140) Podľa dánskych orgánov pochopenie týchto širších politických aspektov, na základe ktorých bola založená spoločnosť Femern A/S, podporuje myšlienku, že spoločnosť Femern A/S nevykonáva hospodársku činnosť, ale vykonáva verejnú moc.
- (141) Skutočnosť, že sa účtuje poplatok pre používateľov, sama osebe nemení povahu tejto činnosti, keďže sa musí preskúmať, či účtovanie poplatku možno oddeliť od výkonu verejnej moci. Účtovanie poplatku výmenou za službu sa bude považovať za hospodársku činnosť len vtedy, keď je možné tieto dve činnosti oddeliť⁽⁷¹⁾.
- (142) Podľa dánskych orgánov je jasné, že výber poplatkov spoločnosťou Femern A/S, ktoré podľa zákona určuje minister dopravy, nemožno oddeliť od výkonu činností spojených s verejnou mocou, akými sú poskytovanie prístupu k štátom vlastnenej všeobecnej cestnej a železničnej infraštruktúre a jej údržba. Všetky činnosti spoločnosti Femern A/S by sa preto mali vnímať spoločne ako výkon verejnej moci.
- (143) Dánske orgány zároveň objasnili, že minister dopravy ešte nerozhodol o tom, ako budú stanovené poplatky pre používateľov alebo aká by mala byť výška týchto poplatkov. Poplatky uvedené v rozhodnutí o začatí konania a v pripomienkach zainteresovaných strán sú prosto odrazom rozpočtových prognóz. Ďalej sa konštatuje, že hlavným cieľom a funkciou poplatkov pre používateľov je vyvážiť verejné rozpočty.
- (144) V prípade, že Komisia nemôže akceptovať, že všetky činnosti spoločnosti Femern A/S by sa mali spoločne považovať za výkon verejnej moci, dánske orgány uvádzajú, že za hospodársku činnosť sa môže odôvodnene považovať len prevádzka. Podľa názoru dánskych orgánov sa v tomto prípade neuplatňuje odôvodnenie rozsudku vo veci Lipsko-Halle⁽⁷²⁾, okrem iného preto, lebo sa týkalo zvýšenia kapacity už existujúcej hospodárskej činnosti na liberalizovanom trhu.
- (145) Dánske orgány ďalej žiadajú Komisiu, aby starostlivo posúdila, kedy by sa začalo obdobie potenciálnych hospodárskych činností, a odkazujú na judikatúru, pričom tvrdia, že vždy, keď je možné činnosti oddeliť, každá z týchto činností by mala byť predmetom samostatnej analýzy štátnej pomoci.
- (146) Okrem toho tvrdia, že nemá veľký zmysel sa domnievať, že keď nadobudol účinnosť zákon o výstavbe, ktorým sa spoločnosť Femern A/S poverila výstavbou a prevádzkou pevného spojenia, všetka finančná podpora poskytnutá spoločnosti Femern A/S pred týmto dátumom sa stala štátnou pomocou *retroaktívne*.
- (147) Dánske orgány ďalej odmietli argument spoločností Scandlines a ostatných, že manévrovací priestor poskytnutý spoločnosti Femern A/S, pokiaľ ide o ponúkanie určitých zliav, preukazuje, že minister nestanovuje presnú výšku poplatkov pre používateľov. Dánske orgány tvrdia, že spoločnosť Femern A/S nemá nijakú voľnosť stanoviť poplatky, ako chce, ale len obmedzenú voľnosť upraviť niektoré poplatky smerom nadol v takom rozsahu, aby to nemalo výrazný vplyv na výšku poplatkov. Ďalej pripomínajú, že voľnosť spoločnosti Femern A/S, pokiaľ ide o zmenu a zavádzanie nových schém zliav, je obmedzená aj smernicou Eurovignette⁽⁷³⁾.

5.2.2. Informačné činnosti spoločnosti Femern A/S

- (148) Podľa názoru dánskych orgánov niet nijakej pochybnosti o tom, že informačné činnosti spoločnosti Femern A/S sú verejnou úlohou a nie hospodárskou činnosťou. Jednou z úloh, ktoré boli spoločnosti Femern A/S uložené zákonom o plánovaní, sú „informačné činnosti“, ktoré sa majú vykonávať v spolupráci s miestnymi samosprávami. Toto je úloha, ktorú nemá nijaký súkromný komerčný prevádzkovateľ infraštruktúry. Ide o neoddeliteľnú súčasť verejných úloh spojených s plánovaním a výstavbou verejných projektov infraštruktúry, ktoré majú vplyv na miestne spoločenstvo. Dánske orgány okrem toho konštatujú, že ak sa tieto informačné činnosti nepovažujú za verejnú úlohu, mali by sa považovať za neoddeliteľne spojené s realizáciou projektu, a preto oprávnené podľa oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu.

5.2.3. Činnosti spoločnosti Femern A/S nenarúšajú hospodársku súťaž

- (149) Podľa názoru dánskych orgánov musí Komisia osobitne posúdiť, či je hospodárska súťaž narušená alebo nie. Toto posúdenie by malo zahŕňať dôkladnú analýzu organizácie štátnej cestnej infraštruktúry v Dánsku, aby bolo možné určiť, či sú štátne cesty v reálnom konkurenčnom vzťahu s inými spôsobmi dopravy, akými sú trajekty, letecké spoločnosti, prevádzkovatelia vlakov atď.

⁽⁷¹⁾ Dánske orgány odkazujú na rozsudok z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 28, na rozsudok z 18. marca 1997, Diego Calí a Figli Srl/Servizi Ecologici Porto di Genova SpA, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, bod 24 a všeobecnejšie na oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, C/2016/2946 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1, bod 15).

⁽⁷²⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 24. marca 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt a iní/Komisia, spojené veci T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117; potvrdený na odvolanie v rozsudku Súdneho dvora z 19. decembra 2012, Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Komisia, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

⁽⁷³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42), článok 7b.

- (150) Dánske orgány sa nedomnievajú, že pevné spojenie je v priamej hospodárskej súťaži napríklad s trajektmi, rovnako ako železničná infraštruktúra nie je v priamej hospodárskej súťaži s cestami, autobusmi alebo letiskami. Dánske orgány osobitne odkazujú na odsek 220 oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „oznámenie o pojme štátna pomoc“) ⁽⁷⁴⁾ a na analytickú mriežku infraštruktúry pre cesty, mosty, tunely a vnútrozemské vodné cesty ⁽⁷⁵⁾. Ďalej pripomínajú, že pevné spojenie je k dispozícii všetkým používateľom za nediskriminačných podmienok a že sa nestavia v prospech konkrétneho podniku alebo odvetvia.
- (151) Dánske orgány na základe toho uvádzajú, že akékoľvek možné hospodárske účinky, ktoré môžu mať činnosti spoločnosti Femern A/S na iné obchodné subjekty, nemožno považovať za narušenie hospodárskej súťaže v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Osobitne je jasné, že spoločnosť Femern A/S nenaruša nijakú hospodársku súťaž na nijakom trhu, kým plánuje a stavia pevné spojenie.
- (152) Dánske orgány napokon v súvislosti s týmto bodom konštatujú, že prípad spoločnosti Femern A/S sa veľmi líši od skutkových okolností týkajúcich sa výstavby dodatočnej vzletovej a pristávacej dráhy na letisku Lipsko-Halle ⁽⁷⁶⁾, keďže spoločnosť Femern A/S neposkytuje služby na trhu, kým sa infraštruktúra neotvorí pre dopravu. Letisko Lipsko-Halle súťažilo o zákazníkov s inými letiskami na trhu regionálnych letísk, a keď vznikla potreba rozšírenia, získalo štátnu pomoc na výstavbu novej infraštruktúry.

5.3. Pripomienky ku klasifikácii pomoci

- (153) Dánske orgány sa domnievajú, že spoločnosť Femern A/S získala zákonné právo financovať svoje činnosti prijatím zákona o výstavbe 4. mája 2015, keďže v tomto zákone sa jasne predpokladá, že spoločnosť Femern A/S bude financovať svoje dlhové záväzky úvermi so štátnou zárukou a štátnymi úvermi. Pomoc sa preto poskytla v tomto časovom okamihu. Pripomínajú však, že štátne záruky a štátne úvery sa nemohli použiť, a preto nemohli spoločnosť Femern A/S priniesť nijakú hospodársku výhodu, kým na to spoločnosť Femern A/S nevydal pokyn minister dopravy.
- (154) Dánske orgány preto nesúhlasia so spoločnosťami Scandlines a ostatnými, ktoré tvrdia, že pomoc spojená so štátnymi zárukami a štátnymi úvermi predstavuje súbor poskytnutí pomoci *ad hoc*. Dánske orgány však pripomínajú, že aj keby sa táto pomoc mala považovať za súbor poskytnutí pomoci *ad hoc*, Komisii nič nebráni v tom, aby vykonala posúdenie zlučiteľnosti a schválila všetky tieto budúce poskytnutia pomoci naraz a na základe *ex ante*. Dánske orgány zároveň predložili podrobnejšie informácie o absencii voľného konania ministra financií, pokiaľ ide o konkrétne dohody o úvere.
- (155) Ďalej konštatujú, že pozícia spoločností Scandlines a ostatných zrejme znamená, že spoločnosť Femern A/S by mala namiesto toho na začiatku prijať jeden veľký úver so štátnou zárukou až do maximálnej povolenej výšky. Podľa dánskych orgánov by to nebol vhodný spôsob na minimalizovanie pomoci, a preto by to bolo v rozpore so všeobecnými požiadavkami posúdení zlučiteľnosti, ktoré vykonáva Komisia, ako sa stanovujú napríklad v odseku 28 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu.
- (156) Dánske orgány sa ďalej domnievajú, že povinnosť zdržať sa konania bola dodržaná. Domnievajú sa, že právnym základom všetkých činností realizovaných pred nadobudnutím účinnosti zákona o výstavbe bol článok 2 zákona o plánovaní. Po prijatí zákona o plánovaní finančný výbor dánskeho parlamentu následne trikrát poskytol súhlas so zvýšením rozpočtu pre plánovaciu fázu. Súhlas vždy súvisel s konkrétnymi plánovacími činnosťami, na ktoré sa vzťahoval článok 2 zákona o plánovaní (takzvané „prípravné práce“).
- (157) Keď bol prijatý zákon o výstavbe, minister dopravy vydal spoločnosti Femern A/S pokyn, aby nezačala stavebnú fázu, a teda nepodpísala zmluvy o výstavbe, kým jej to minister nepovolí. V novembri a decembri 2018 spoločnosť Femern A/S získala štátne úvery na zabezpečenie potrebného financovania na začatie stavebnej fázy. Dánske orgány však vysvetlili, že spoločnosť Femern A/S dostala povolenie na začatie prvých a špecifikovaných stavebných prác týkajúcich sa pevného spojenia až 26. marca 2019. Spoločnosť Femern A/S ešte nezačala nijaké z týchto prác.

5.4. Pripomienky k údajným opatreniam pomoci

5.4.1. Železničné poplatky

- (158) Dánske orgány zastávajú názor, že železničné poplatky neznameniajú štátnu pomoc pre spoločnosť Femern A/S, a preto odmietajú argumenty, ktoré predložili spoločnosti Scandlines a ostatné. Železničné poplatky predstavujú budúci zdroj príjmu spoločnosti Femern A/S, ktorý – rovnako ako cestné mýto – bude regulovať minister dopravy. Minister konkrétne stanovuje pravidlá týkajúce sa výšky a zásad regulácie poplatkov, ktoré sa budú účtovať používateľom pevného spojenia (t. j. železničným podnikom). Tieto poplatky sa určia v súlade so smernicou

⁽⁷⁴⁾ Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, C/2016/2946 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

⁽⁷⁵⁾ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_roads_en.pdf.

⁽⁷⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 72.

2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor. Dánske orgány zdôrazňujú, že železničné poplatky pre spoločnosť Femern A/S bude v mene spoločnosti Femern A/S vyberať spoločnosť Rail Net Denmark⁽⁷⁷⁾ a nie – ako sa predpokladá v rozhodnutí o začatí konania – samotná spoločnosť Femern A/S. Spoločnosť Rail Net Denmark vyberá tieto poplatky na celej dánskej štátom vlastnenej železničnej infraštruktúre. Preto sa považovalo za najúčelnejšie požiadať spoločnosť Rail Net Denmark, aby to isté robila aj na pevnom spojení. Finančné prostriedky sa priamo prevádzajú spoločnosti Femern A/S a spoločnosť Rail Net Denmark nemôže týmito finančnými prostriedkami disponovať na vlastné účely. Poplatky vybrané za používanie pevného spojenia a prevedené spoločnosti Femern A/S budú zdokumentované v ročných štátnych rozpočtoch. Poplatky, ktoré vyberie spoločnosť Rail Net Denmark, sú platbou za službu a nie daňou/odvodom. Spoločnosť Rail Net Denmark ako dánsky správca železničnej infraštruktúry zodpovedá za všetky náklady súvisiace s prevádzkou dánskej železničnej infraštruktúry.

5.4.2. Daňové opatrenia

- (159) Dánske orgány konštatujú, že spoločnosť Femern A/S nikdy nepoužila predtým platné pravidlá týkajúce sa odpisovania aktív a prenosu strát. Bez ohľadu na to, či sa týmito pravidlami potenciálne mohla poskytnúť spoločnosti Femern A/S selektívna výhoda, preto v skutočnosti v príslušnom období nijaká výhoda nevznikla.

5.4.3. Bezplatné využívanie morského dna

- (160) Dánske orgány vo svojich poznámkach k pripomienkam zainteresovaných strán vysvetľujú, že v zákone o výstavbe sa iba s cieľom zabrániť vzniku pochybností objasňuje, že spoločnosť Femern A/S by nemala za využívanie morského dna platiť poplatok. Opätovne pripomínajú, že týmito ustanoveniami sa so spoločnosťou Femern A/S nezaobchádza inak ako so subjektmi v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii.

5.5. Pripomienky k posúdeniu zlučiteľnosti

5.5.1. Projekt spoločného európskeho záujmu

- (161) Dánske orgány sa domnievajú, že nové štúdie, ktoré predložili spoločnosti Scandlines a Stena Line, sú nepodstatné a v každom prípade nesprávne. V súvislosti so štúdiou spoločnosti Knud Erik Andersen konštatujú, že autor je známym odporcom projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu a že štúdia je založená na nesprávnych predpokladoch výpočtov vo vzťahu v prognóze dopravy a stavebným nákladom. Dánske orgány ďalej odmietajú argument, ktorý predložili spoločnosti Scandlines a Stena Line, že v štúdiách z roku 2015 boli náklady spoločnosti Scandlines nafúknuté až tak, že to vedie k domnienke, že spoločnosť Scandlines funguje s obrovskou stratou. Dánske orgány to považujú za nesprávnu a skreslenú prezentáciu výpočtov v pôvodnej štúdii z roku 2015, pretože táto štúdia je založená na predpoklade, že príjmy trajektov sú vyššie ako prevádzkové náklady (rozdiel medzi príjmami a nákladmi sa odhaduje na približne 15 % nákladov). Dánske orgány okrem toho tvrdia, že štúdie sa nestanú chybnými z dôvodu, že sa zmenia čiastkové zložky alebo okolnosti, a konštatujú, že nové výpočty sociálno-ekonomických účinkov nie sú potrebné vždy, keď sa zmení niektorá čiastková zložka. Dánske orgány preto zároveň odmietajú, že štúdie z roku 2015 sú chybné z dôvodu zvýšených nákladov v nemeckom vnútrozemí.
- (162) Dánske orgány ďalej tvrdia, že v politickom rozhodovaní o veľkých projektoch infraštruktúry sú vždy zahrnuté sociálno-ekonomické výpočty. Neexistuje však nijaká požiadavka sociálno-ekonomickej návratnosti na úrovni 4 %, ako sa tvrdí v správe a ako tvrdia zainteresované strany. Dánske orgány zároveň uviedli, že projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu sa považoval za prioritný cezhraničný projekt siete TEN-T vo svojej úplnosti, a nielen pokiaľ ide o železničnú časť. Pokiaľ ide o prognózu dopravy, dánske orgány predložili doplňujúcu správu spoločnosti Intraplan/TSS Trimode s komentárom k správe spoločnosti HTC. Celkovým záverom spoločnosti Intraplan/TSS Trimode je, že správa spoločnosti HTC je chybná a zavádzajúca a že sa v nej osobitne nespochybňuje prognóza dopravy pre pevné spojenie cez Fehmarnskú úžinu. Dánske orgány ďalej odkazujú na správu, ktorú uverejnila dánska správa ciest⁽⁷⁸⁾ a z ktorej vyplýva, že sa čoraz viac zvyšuje význam cestnej dopravy do Dánska a z Dánska. Zo správy konkrétne vyplýva, že cezhraničná kamiónová doprava medzi Dánskom a Nemeckom, na pevnom spojení cez Øresund a na trajektových trasách cez Øresund a Fehmarnskú úžinu sa od roku 2010 do roku 2018 zvýšila o 38 %, čo je v ďalšom rozpore so správou spoločnosti HTC.

⁽⁷⁷⁾ Podľa nariadenia č. 1276 z 20. novembra 2015 o úlohách a právomociach spoločnosti Rail Net Denmark [Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser (BEK nr. 1276 af 20/11/2015)], je spoločnosť Rail Net Denmark zodpovedná za výber železničných poplatkov od prevádzkovateľov na dánskej železničnej infraštruktúre.

⁽⁷⁸⁾ Vejdirektoratet, *Oversigt over tilstand og udvikling*, rapport 597, august 2019.

5.5.2. Neposkytne sa nijaká prevádzková pomoc

- (163) Podľa názoru dánskych orgánov prevádzková pomoc je pomoc, ktorá súvisí s prevádzkou infraštruktúry. Všetky výdavky, ktoré vzniknú v stavebnej fáze, vrátane výdavkov, ktoré sa týkajú každodennej administrácie stavebného projektu, sa považujú za stavebné náklady. Spoločnosť Femern A/S nebude musieť na financovanie svojich každodenných úkonov v prevádzkovej fáze získať úvery od štátu ani úvery so štátnou zárukou.

5.5.3. Likvidná medzera

- (164) Dánske orgány poskytli aktualizované predpoklady na výpočet likvidnej medzery a prvku pomoci (alebo ekvivalentu hrubého grantu). Ako východisko sú predpoklady založené na najnovšej plne revidovanej finančnej analýze projektu: Finančná analýza pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu vrátane dánskych pozemných prác⁽⁷⁹⁾ z februára 2016 (ďalej len „finančná analýza z roku 2016“).
- (165) V prípravných poznámkach k zákonu o výstavbe bolo jasne uvedené, že sa nanovo posúdia celkové financie projektu. Proces zníženia stavebných nákladov sa musel začať predtým, ako sa mohli podpísať zmluvy o výstavbe. Dňa 28. apríla 2015 vydal minister financií spoločnosti Femern A/S pokyn, aby nepodpisala hlavné zmluvy projektu týkajúce sa výstavby pred vykonaním nového posúdenia celkových financií. Podľa finančnej analýzy z roku 2016 hlavným prvkom, ktorý prispel k zníženiu stavebných nákladov, bolo predĺženie stavebnej fázy zo 6,5 roka, ako sa predpokladalo vo finančnej analýze z roku 2014, na 8,5 roka vo finančnej analýze z roku 2016. Vo finančnej analýze z roku 2016 sa uvádza, že spoločnosť Femern A/S v dôsledku procesu verejnej súťaže, ktorý bol založený na tejto predĺženej stavebnej fáze v trvaní 8,5 roka, získala konečné a záväzné ponuky dodávateľov⁽⁸⁰⁾. Spoločnosť Femern A/S zároveň analyzovala ostatné parametre finančných výpočtov, čo viedlo k viacerým aktualizovaným predpokladom v porovnaní s analýzou, ktorá tvorila základ zákona o výstavbe. Aktualizácie vo finančnej analýze z roku 2016 relevantné pre pevné spojenie sa týkajú najmä: aktualizovaného rozpočtu výstavby, aktualizovaného odhadu nákladov na prevádzku, údržbu a reinvestície, revízie časového harmonogramu, upravených príjmov z dopravy v dôsledku revidovaného časového harmonogramu, aktualizácie financovania z prostriedkov EÚ, aktualizácie niektorých technických predpokladov. Dánske orgány okrem toho s cieľom zabezpečiť, aby bolo posúdenie Komisie založené na najpresnejších a najaktuálnejších finančných predpokladoch, vykonali niektoré ďalšie úpravy finančnej analýzy z roku 2016, ako sa uvádza ďalej. Dánske orgány zároveň v príslušných prípadoch zahrnuli skutočné údaje, napríklad v prípade úverov, ktoré už boli získané, alebo v súvislosti s infláciou. V nasledujúcich odôvodneniach sú uvedené ďalšie podrobnosti o predpokladoch modelu likvidnej medzery.
- (166) Stavebné náklady v notifikácii z roku 2014 predstavovali 54,9 miliardy DKK (7,4 miliardy EUR) v pevných cenách z roku 2014. Táto suma zodpovedá stavebným nákladom uvedeným v zákone o výstavbe z roku 2015: 55,1 miliardy DKK (7,4 miliardy EUR) v pevných cenách z roku 2015. Spoločnosť Femern A/S dostala ponuky v septembri 2015. Spoločnosť Femern A/S následne pripravila aktualizáciu rozpočtu výstavby a prognóza plánovacích a stavebných nákladov pevného spojenia sa znížila na 52,6 miliardy DKK (7,1 miliardy EUR) v cenách z roku 2015 čiže 62,2 miliardy DKK (8,3 miliardy EUR) v nominálnych cenách. To zahŕňa požiadavku na povinné minimálne rezervy vo výške 7,3 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR) v cenách z roku 2015. Rezerva bola vypočítaná na základe registra rizík spoločnosti Femern A/S a je odrazom nákladov, ktoré v projekte najpravdepodobnejšie vzniknú. Použitá bola p-hodnota P80. Podľa vysvetlenia dánskych orgánov to znamená, že existuje 80 % pravdepodobnosť, že rezervný rozpočet bude dostatočný na pokrytie identifikovaných rizík. Externé zabezpečenie kvality rezerv a rizík súvisiacich s pevným spojením vykonala spoločnosť Ernst & Young.
- (167) Vo finančných výpočtoch sa predpokladá, že na pevné spojenie sa získajú finančné prostriedky EÚ zodpovedajúce 10 % stavebných nákladov počas stavebnej fázy, čo je rovnaká úroveň, aká sa predpokladala vo finančnej analýze z roku 2016. Vo finančnom modeli sa prihliadalo aj na financovanie súvisiace s plánovacou fázou.
- (168) Prognózu dopravy vypracovali nemecké konzultačné spoločnosti Intraplan a BVU a bola krížovo skontrolovaná s inými modelmi, akým je napríklad model Európskej komisie Trans Tools. Prognóza dopravy bola predstavená v novembri 2014. Ako sa uvádza vo finančnej analýze z roku 2016, externé zabezpečenie kvality prognózy vykonala konzultačná skupina COWI a dospela k záveru, že predpoklady sú primerané a v súlade s odborným postupom prognózovania dopravy. Základným predpokladom v prognóze dopravy z roku 2014 je, že existujúca paralelná trajektová doprava by po otvorení pevného spojenia nepokračovala. Prognóza dopravy z roku 2014 zároveň obsahuje samostatnú analýzu scenára s pokračovaním (paralelnej) jednohodinovej trajektovej dopravy. Spoločnosti Scandlines od roku 2014 opakovane potvrdili svoj zámer pokračovať v prevádzke po otvorení

⁽⁷⁹⁾ Femern A/S – Finansiell analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg, februar 2016.

⁽⁸⁰⁾ Dodávateľia s ponukami stanovení v zákone o výstavbe.

pevného spojenia. Dánske orgány preto vo finančnom modeli výpočtu likvidnej medzery prihliadali na jednohodinovú trajektovú dopravu medzi Rødby a Puttgardenom. Dánske orgány vysvetlili, že to je v súlade so štúdiou spoločnosti PWC, ktorá bola vypracovaná pre nemecké orgány v rámci procesu schvaľovania nemeckého plánu pevného spojenia, ako uviedli spoločnosti Scandlines a ostatné v prílohe k svojim pripomienkam k rozhodnutiu o začatí konania. V štúdii *Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Puttgarden* z 24. januára 2016, ktorú vypracovali konzultanti zo spoločnosti KPMG v mene dánskeho ministerstva dopravy, sa navyše potvrdilo, že trajektová doprava môže pokračovať s veľmi malým marginálnym výnosom. Vplyv jednohodinovej pokračujúcej trajektovej dopravy na objemy dopravy, ktorý už bol odhadovaný v prognóze dopravy z roku 2014, predstavuje zníženie objemu áut o 14 % v prvom roku po otvorení pevného spojenia s poklesom na zníženie o 12 % 13 rokov po otvorení. V prípade nákladnej dopravy sa podiel využívania paralelnej trajektovej dopravy odhadoval na 15 %. Druhá aktualizácia po finančnej analýze z roku 2016 sa týka vplyvu zníženia mýta na spojení cez Veľký Belt o 25 % s plnou účinnosťou od 1. januára 2023. Tým sa mierne zníži objem dopravy na pevnom spojení.

- (169) Pokiaľ ide o sadzby pre cestnú dopravu, dánsky minister dopravy určí konečné sadzby tesne pred otvorením pevného spojenia. Dánske orgány vysvetlili, že ceny cestnej dopravy sú extrapoláciou cien trajektov z roku 2007, keď bola trajektová trasa Rødby – Puttgarden stále zákonným monopolom vo vlastníctve dánskeho a nemeckého štátu. Dánske orgány vysvetlili, že ceny trajektov sa považovali za primeranú a transparentnú referenčnú hodnotu – takisto s prihliadnutím na to, čo by boli budúci používatelia pevného spojenia ochotní platiť bez ohrozenia širších cieľov pevného spojenia. Predpokladaná a priemerná sadzba pre osobné autá je 494 DKK (66,2 EUR) a pre nákladné autá 2 092 DKK (280,4 EUR) v cenách z roku 2015.
- (170) V modeli výpočtu likvidnej medzery sa príjmy zo železnice odhadujú na približne 400 miliónov DKK (53,6 milióna EUR) ročne (v cenách z roku 2015). Poplatky sa určujú v súlade so smernicou 2012/34/EÚ. Dánske orgány predložili správu spoločnosti Consultancy TetraPlan s názvom Analýza platieb za železničnú infraštruktúru na pevnom spojení cez Fehmarnskú úžinu z marca 2003 a jej aktualizáciu z roku 2008. Dokument z roku 2003 obsahuje technickú analýzu schopnosti železnice platiť za používanie pevného spojenia. Účelom analýzy bolo zdôvodniť, či by bolo možné očakávať naplnenie odhadovaných platieb za používanie železničnej koľaje. V analýzach spoločnosti TetraPlan sa predpokladá, že celkový železničný poplatok za vlaky idúce z/do Hamburgu pevným spojením cez Fehmarnskú úžinu by sa mal rovnať celkovému železničnému poplatku za vlaky idúce pevným spojením cez Veľký Belt.
- (171) Náklady na prevádzku, údržbu a reinvestície pevného spojenia zodpovedajú 468 miliónom DKK (62,7 milióna EUR) ročne (v cenách z roku 2015). Tento odhad je v súlade s finančnou analýzou z roku 2016, keďže dánske orgány nepovažovali za potrebné tieto čísla upraviť. Dánske orgány vyhodnotili účinok zníženého objemu dopravy na náklady na prevádzku, údržbu a reinvestície. Dospeli k záveru, že znížený objem dopravy má len nepatrný vplyv, pokiaľ ide o náklady na prevádzku a údržbu, a nemá nijaký badateľný účinok na výpočty štátnej pomoci a na obdobie záruky.
- (172) Na výpočet likvidnej medzery treba odpočítať rôzne peňažné toky (napríklad stavebné náklady, prevádzkové výsledky), v prípade ktorých dánske orgány použili ako primeranú diskontnú sadzbu vážené priemerné kapitálové náklady (WACC). V reakcii na obavu, ktorú vyjadrila Komisia počas formálneho vyšetrovacieho konania, že nominálna priemerná bezriziková úroková miera na úrovni 5 % ako dôležitá zložka vážených priemerných kapitálových nákladov by mohla byť za súčasných okolností na trhu príliš vysoká, dánske orgány navrhli použiť priemernú bezrizikovú mieru 3,5 % ročne. Tá by bola založená na aktualizovanej oficiálnej prognóze ministerstva financií pre dánske hospodárstvo v roku 2025 vrátane verejných financií⁽⁸¹⁾. Podľa názoru dánskych orgánov je predpoklad založený na prognóze ministerstva financií najobjektívnejšou prognózou budúcich úrovní úrokových sadzieb, ktorá je v Dánsku dostupná, a preto je dôveryhodnou referenčnou hodnotou, ktorá sa môže použiť. Prihliada sa pri tom aj na skutočnosť, že spoločnosť Femern A/S nemôže v praxi získať úvery na pokrytie celej finančnej potreby naraz, a preto sa súčasná trhová úroková sadzba nemôže používať v dlhom časovom období, v ktorom spoločnosť Femern A/S prijíma dlh a často refinancuje.
- (173) V reakcii na obavu, ktorú vyjadrila Komisia, že aj priemerná bezriziková miera na úrovni 3,5 % ročne by mohla byť príliš vysoká, dánske orgány vysvetlili, že vzhľadom na naliehavú potrebu rozhodnutia o štátnej pomoci sú dánske orgány ochotné použiť na účely určenia likvidnej medzery bezrizikovú mieru 1,5 %, ak by to mala Komisia považovať za potrebné na to, aby bola pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (174) Dánske orgány preto predložili dva modely výpočtu likvidnej medzery. Jeden bol založený na priemernej bezrizikovej miere 3,5 % (časovo premenlivou, so začiatkom na nízkych hodnotách a postupným zvyšovaním) (ďalej len „prvý model výpočtu likvidnej medzery“) a v ďalšom, ako alternatívnom modeli, sa predpokladala bezriziková miera 1,5 % (ďalej len „alternatívny model výpočtu likvidnej medzery“).

⁽⁸¹⁾ <https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019>. Podľa tejto správy sa očakáva, že úroková sadzba v prípade 10-ročného štátneho dlhopisu bude v roku 2019 predstavovať – 0,1 % ročne, v roku 2025 1,6 % ročne a v roku 2040 4,5 % ročne. To zodpovedá pevnej nominálnej sadzbe na úrovni približne 3,5 % ročne.

- (175) Výsledná hodnota vážených priemerných kapitálových nákladov (WACC) preto závisí od uplatňovaného modelu. Výpočty založené na prognóze ministerstva financií vedú v prvom modeli výpočtu likvidnej medzery k hodnote WACC v rozsahu 4,2 % – 8,3 %, zatiaľ čo výpočty založené na bezrizikovej miere 1,5 % (v alternatívnom modeli výpočtu likvidnej medzery) vedú k pevnej hodnote WACC na úrovni 5,59 %. Dánske orgány vysvetlili, že úroveň WACC sa odhadovala z hľadiska toho, čo by v prípade projektu s porovnateľnými charakteristikami rizika vyžadoval typický investor. Poskytli úplné údaje o tom, ako bola táto úroveň WACC stanovená.
- (176) Dánske orgány vypočítali model likvidnej medzery na základe prevádzkového obdobia 40 rokov. Nezapočítali vyplácanie dividend v spojení s vnútrozemím.

5.5.4. Výška a trvanie pomoci

- (177) Na vyriešenie pochybností, ktoré boli vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania, dánske orgány revidovali notifikáciu a obmedzili použitie štátnych záruk a štátnych úverov. Štátne záruky a štátne úvery budú obmedzené na financovanie potrebné na náklady, ktoré vznikli počas plánovacej a stavebnej fázy. Spoločnosť Femern A/S ukončí všetky úvery so štátnou zárukou a splatí všetky štátne úvery najneskôr do šestnástich rokov od začiatku prevádzky pevného spojenia (ďalej len „maximálne obdobie záruky“). Začiatok prevádzky pevného spojenia je časový okamih, keď sa pevné spojenie otvorí pre cestnú a železničnú dopravu. Spoločnosť Femern A/S bude môcť získať úvery so štátnou zárukou a štátne úvery v spoločnej výške najviac 69,3 miliardy DKK (9,3 miliardy EUR) (ďalej len „maximálna garantovaná suma“). Maximálna suma predstavuje očakávaný celkový čistý stavebný dlh spoločnosti Femern A/S vrátane nákladov na vzniknutý úrok počas plánovacej a stavebnej fázy. K tejto sume bola pridaná rezerva likvidity vo výške 2,0 miliardy DKK (0,27 miliardy EUR) a „rezerva na stavebné náklady“ vo výške 2,5 miliardy DKK (0,34 miliardy EUR) (v cenách z roku 2015). Rezerva likvidity bola pridaná na pokrytie rizika krátkodobých výkyvov v platbách projektu. Dánske orgány vysvetlili, že dodatočná rezerva na stavebné náklady je potrebná, pretože ak by boli stavebné náklady vyššie, než sa očakáva (očakávané stavebné náklady boli vypočítané s pravdepodobnosťou rizika na úrovni 80 %), spoločnosť Femern A/S by nedokázala získať úvery na trhu, pričom by stále bola v stavebnej fáze. Rezerva zodpovedá zvýšeniu pravdepodobnosti rizika na 99 %. Dánske orgány sa však zaviazali k mechanizmu prepočítania, ktorým sa maximálna garantovaná suma a maximálne obdobie záruky upravujú smerom nadol, ak skutočné náklady, ktoré vznikli pri výstavbe, znamenajú, že rezerva na stavebné náklady nie je potrebná, a tým sa zabezpečuje, že celková výška pomoci nepresiahne likvidnú medzeru. Dánske orgány sa zaviazali vykonať tento prepočet najneskôr po piatich rokoch od začiatku prevádzky.
- (178) Spoločnosť Femern A/S je povinná zaplatiť poplatok spojený so štátnymi zárukami a štátnymi úvermi. Ako sa uvádza v prípravných poznámkach k zákonu o výstavbe (článok 11 ods. 1), tento poplatok predstavuje 0,15 %. To zodpovedá poplatku, ktorý má spoločnosť Femern A/S zaplatiť podľa prvého modelu výpočtu likvidnej medzery v revidovanej notifikácii. V alternatívnom modeli výpočtu likvidnej medzery je tento poplatok vyšší a predstavuje 2 %.
- (179) Spoločnosť Femern A/S okrem toho nepoužije štátne úvery a úvery so štátnou zárukou na financovanie svojej povinnosti vyplácať dividendy svojmu vlastníkovi spoločnosti A/S Femern Landanlæg. Spoločnosť Femern A/S preto môže začať vyplácať dividendy spoločnosti A/S Femern Landanlæg až po plnom splatení dlhu spoločnosti Femern A/S a ukončení jej možnosti získať nové štátne úvery a použiť štátne záruky na financovanie budúceho dlhu.
- (180) Dánske orgány okrem toho Komisiu informovali, že zmluvy spoločnosti Femern A/S o swapoch/derivátoch sa budú realizovať za trhových podmienok. Spoločnosť Femern A/S preto dánskemu štátu zaplatí trhovú poplatok z nominálu jednotlivých transakcií za štátne záruky a za zábezpeku, ktorú bude možno musieť spoločnosť Femern A/S zložiť pri uzavretí transakcií so swapmi/derivátmi.
- (181) Dánske orgány ďalej uviedli, že keďže maximálna garantovaná suma je obmedzená na plánovacie a stavebné náklady (so súvisiacimi finančnými nákladmi), domnievajú sa, že prevádzková pomoc je vylúčená. Aby to ďalej preukázali, dánske orgány zabezpečia, aby spoločnosť Femern A/S každoročne podávala správy o svojich peňažných tokoch.

5.5.5. Stimulačný účinok

- (182) Vo svojich pripomienkach k argumentom spoločností Scandlines a ostatných sa dánske orgány domnievajú, že prístup Komisie vo veci formálneho stimulačného účinku, ktorý Všeobecný súd akceptoval v rozsudkoch z 13. decembra 2018, nediskriminuje súkromné podniky a nie je porušením základnej požiadavky, že štátna pomoc má mať stimulačný účinok. Ďalej tvrdili, že stimulačný účinok možno preukázať rôznymi spôsobmi⁽⁸²⁾. Žiadať, aby verejný účelovo vytvorený subjekt požiadal členský štát o pomoc, by bolo nanajvýš umelé. Je to preto, lebo účelovo vytvorený subjekt nevyhnutne nemôže začať projekt bez pomoci, keďže nemá nijaký iný príjem. Tým

⁽⁸²⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 20. septembra 2011, T-394/08, T-408/08, T-453/08 og T-454/08, Regione autonoma della Sardegna a iní/Komisia, ECLI:EU:T:2011:493, bod 226, potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 13. júna 2013, C-630/11 P – C-633/11 P, HGA a iní/Komisia, ECLI:EU:C:2013:387, body 108 – 109, a rozsudku Súdneho dvora z 5. marca 2019, Eesti Pagar, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, bod 78.

sa odlišuje od logickej požiadavky pre súkromné podniky, aby predložili žiadosť o pomoc. Spoločnosť Femern A/S by nebola v situácii porovnateľnej so súkromným podnikom žiadajúcim o pomoc na osobitný projekt infraštruktúry. Preskúmanie stimulačného účinku, ktoré vykonala Komisia, preto nediskriminuje medzi verejnými a súkromnými podnikmi. Z ustálenej praxe Komisie by v každom prípade vyplývalo, že pomoc môže mať stimulačný účinok, ak bez pomoci projekt nemôže pokračovať/nemôže sa dokončiť, bez ohľadu na to, či bola po začatí projektu predložená žiadosť o pomoc ⁽⁸³⁾.

5.5.6. Kontrafaktuálny scenár

- (183) Podľa názoru dánskych orgánov posudzovanie kontrafaktuálneho scenára v prípade všeobecnej dopravnej infraštruktúry, akou je pevné spojenie, nemá veľký zmysel, keďže ide o rozhodnutie dvoch štátov na širšie verejné účely a bude ho vykonávať účelovo vytvorený subjekt zriadený zákonom, ktorý nemá nijaké iné činnosti ani záujmy. V prípade takéhoto účelovo vytvoreného subjektu by bol preto akýkoľvek kontrafaktuálny scenár úplne špekulatívny. Kontrafaktuálny scenár preto existuje pri absencii alternatívneho projektu.

5.5.7. Hospodárska súťaž nebude neprimerane narušená

- (184) Dánske orgány vo svojich pripomienkach k argumentom spoločností Scandlines a ostatných odkazujú na rozsudky Všeobecného súdu z 13. decembra 2018. Zároveň tvrdia, že pevné spojenie má vytvoriť novú hospodársku súťaž a nie ju obmedzovať, že potenciálne zneužívanie dominantného postavenia je len hypotetické, že o odstránení prístupu k železnici a kapacite pevného spojenia rozhoduje dánsky/nemecký štát a že o tarifikách rozhoduje dánsky minister dopravy. V súvislosti s odmietnutím dánskej vlády podporiť žiadosť spoločností Scandlines o podporu z programu NPE dánske orgány objasnili, že ministerstvo dopravy nemohlo podporiť projekt, ktorého zámerom bolo preskúmať potenciál pre významné nové investície v prevádzke trajektov cez Fehmarnskú úžinu, keďže to nebolo v súlade s politikou dopravy založenou na prílohe 1 k nariadeniu o NPE. Dánske orgány ďalej konštatovali, že zamietnutie žiadosti spoločností Scandlines komisiou NPE 27. septembra 2019 bolo založené aj na iných dôvodoch, ktoré nesúviseli s odmietnutím dánskych orgánov podpísať žiadosť. Dánske orgány napokon odmietajú tvrdenie, že štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Femern A/S sa môže použiť na financovanie, a tým na zhoršenie, prístupu k Puttgardenu, ktorý považujú za prepojenia s nemeckým vnútrozemím. Je to preto, lebo výhradnú zodpovednosť za modernizáciu a financovanie prepojení vnútrozemia s pevným spojením má Nemecko.

5.5.8. Podmienky použitia štátnych záruk

- (185) Dánske orgány predložili minimálne podmienky použitia.

5.5.9. Transparentnosť

- (186) Dánske orgány sa zaviazali dodržiavať povinnosť transparentnosti podľa bodu 45 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu.

6. POSÚDENIE OPATRENIA/POMOCI

6.1. Existencia štátnej pomoci

- (187) Podľa článku 107 ods. 1 zmluvy pomoc poskytovaná členskými štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

6.1.1. Pojem „podnik“

- (188) Komisia pripomína, že pravidlá štátnej pomoci sa uplatňujú, len keď je príjmom pomoci „podnik“. Podľa ustálenej judikatúry je podnik subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť nezávisle od jeho právneho statusu a spôsobu financovania ⁽⁸⁴⁾. Hospodárskou činnosťou je každá činnosť, ktorá pozostáva z ponuky tovaru a/alebo služieb na danom trhu ⁽⁸⁵⁾.

⁽⁸³⁾ Rozhodnutie Komisie z 1. apríla 2009, N 356/2008 Štátna pomoc č. N 602/2004 – Dánsko, Podpora ekologickej výroby elektrickej energie, a rozhodnutie Komisie z 13. decembra 2013, SA.36893, Nové nastavenie projektov koncesii na prevádzku gréckych diaľnic – centrálna diaľnica (E65), body 99 a 102 a SA.36877, Nové nastavenie projektov koncesii na prevádzku gréckych diaľnic – egejská diaľnica, bod 74.

⁽⁸⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 12. septembra 2000, Pavlov a iní/Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, spojené veci C-180/98 – C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽⁸⁵⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; Rozsudok Súdneho dvora z 18. júna 1998, Komisia/Talianska republika, C-35/96 ECLI:EU:C:1998:303, bod 36; Rozsudok Súdneho dvora z 12. septembra 2000, Pavlov a iní/Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, spojené veci C-180/98 – C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

- (189) V rozsudku vo veci *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁶⁾ Všeobecný súd rozhodol, že prevádzka letiska sa musí považovať za hospodársku činnosť. V novších rozsudkoch vo veci *Lipisko/Halle* ⁽⁸⁷⁾ sa dospelo k záveru, že ak sa bude dráha letiska používať na hospodársku činnosť, jej výstavba takisto predstavuje hospodársku činnosť, a preto sa na jej financovanie môžu vzťahovať pravidlá štátnej pomoci. Zatiaľ čo tieto veci sa týkajú osobitne letísk, zásady, ktoré vytvorili sudy Únie, sa uplatňujú aj na výstavbu inej infraštruktúry ⁽⁸⁸⁾ ⁽⁸⁹⁾, ako sa nedávno potvrdilo v rozsudku vo veci belgických prístavov ⁽⁹⁰⁾.
- (190) Komisia už v rozhodnutí o začatí konania uviedla, že *prima facie* by bolo možné sa domnievať, že spoločnosť Femern A/S vykonáva hospodársku činnosť a mala by sa považovať za podnik. Dánske orgány však zastávajú názor, že celkové posúdenie – vzhľadom na povahu, cieľ a platné pravidlá – činnosti spoločnosti Femern A/S by malo viesť k záveru, že spoločnosť Femern A/S vykonáva verejnú moc. Pravdou je, že článok 107 ods. 1 zmluvy sa neuplatňuje v prípade, ak štát „vykonáva verejnú právomoc“ ⁽⁹¹⁾, ani v prípade, že verejné subjekty konajú ako verejné orgány ⁽⁹²⁾. Subjekt možno pokladať za subjekt vykonávajúci verejnú právomoc, ak predmetná činnosť tvorí súčasť základných funkcií štátu, alebo je spojená s týmito funkciami svojou povahou, cieľom a pravidlami, ktorým podlieha ⁽⁹³⁾. Dánske orgány v tejto súvislosti uviedli, že ciele pevného spojenia sú omnoho širšie ako len poskytovanie verejnej služby, aké poskytujú poskytovatelia verejnoprospešných služieb, prevádzkovatelia poštových služieb a poskytovatelia verejnej dopravy. Podľa názoru dánskych orgánov je to preto, lebo pevným spojením by sa vytvorili potrebné podmienky na intenzívnejšiu kultúrnu a hospodársku spoluprácu v prospech Európskej únie, dvoch štátov a regiónov susediacich s Fehmarnskou úžinou. *Povaha* plánovania, výstavby a prevádzky pevného spojenia je podľa názoru dánskych orgánov takisto jasne spojená s vykonávaním verejnej moci, keďže ide o vykonávanie medzivládnej dohody Dánskom a o vykonávanie významného rozhodnutia o verejnom plánovaní, ktoré prijal dánsky štát. *Povaha* činností sa podľa názoru dánskych orgánov dá lepšie prirovnať k činnostiam medzinárodných a vnútroštátnych orgánov dopravy (akými sú Eurocontrol alebo dánska správa ciest alebo železníc) ako k činnostiam súkromného prevádzkovateľa dopravy. Dánske orgány sa zároveň domnievajú, že na spoločnosť Femern A/S sa vzťahujú osobitné pravidlá, nevzťahuje sa na ňu napríklad norma maximalizácie zisku. Keďže ide o účelovo vytvorený subjekt, takisto nehrozí riziko, že jeho financovanie by sa mohlo použiť na krížové dotovanie činností nesúvisiacich s osobitnými činnosťami, na ktorých plnenie je spoločnosť Femern A/S zriadená.
- (191) Komisia sa domnieva, že v tejto súvislosti je potrebné celkové posúdenie, a na to, aby činnosť spoločnosti Femern A/S splnila podmienky výkonu verejnej moci, mala by byť svojou povahou, svojim cieľom a pravidlami, ktoré sa na ňu vzťahujú, spojená so základnými funkciami štátu. Komisia nesúhlasí s argumentáciou dánskych orgánov, že predbežná analýza v odôvodneniach 85 – 88 rozhodnutia o začatí konania je mylná. Argumenty dánskych orgánov týkajúce sa cieľa, povahy a pravidiel nie sú dostatočné na vyvrátenie tejto analýzy a na vyvodenie záveru, že spoločnosť Femern A/S vykonáva verejnú moc.
- (192) Podľa ustálenej judikatúry by splnenie kritérií hospodárskej činnosti malo byť založené na faktických prvkoch, najmä na poskytovaní tovaru alebo služieb na danom trhu. Spoločnosť Femern A/S ako vlastník a prevádzkovateľ pevného spojenia poskytuje občanom a podnikom dopravnú službu za odmenu. Spoločnosť Femern A/S bude používateľom cestnej časti pevného spojenia účtovať poplatok (mýto) za prekročenie Fehmarnskej úžiny. Poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre pevného spojenia budú platiť aj železničné podniky. Príjmy spoločnosti Femern A/S z cesty a železnice sa majú použiť na financovanie celkových nákladov na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia, ale po splatení úverov so štátnou zárukou a štátnych úverov aj na financovanie nákladov na výstavbu prepojení s vnútrozemím, a to prostredníctvom vyplácania dividend materskej spoločnosti.
- (193) V prípade prekročenia Fehmarnskej úžiny existuje trh, a to najmä preto, že službu za odmenu už poskytuje existujúci prevádzkovateľ trajektov, ktorý je súkromným podnikom zjavne fungujúcim v trhových podmienkach.

⁽⁸⁶⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 12. decembra 2000, *Aéroports de Paris/Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bod 125, potvrdený rozsudkom Súdneho dvora z 24. októbra 2002, *Aéroports de Paris/Komisija*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽⁸⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 72.

⁽⁸⁸⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 14. januára 2015, *Eventech/The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 40; rozsudok Všeobecného súdu z 15. marca 2018, *Naviera Armas/Komisija*, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, bod 78.

⁽⁸⁹⁾ Pozri aj bod 202 oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc.

⁽⁹⁰⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 20. septembra 2019, *Havenbedrijf Antwerpen a Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Komisija*, T-696/17 ECLI:EU:T:2019:652, bod 107.

⁽⁹¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987, *Komisija/Taliansko*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8.

⁽⁹²⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. mája 1988, *Bodson*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 18.

⁽⁹³⁾ Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 19. januára 1994, *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30, a rozsudok Súdneho dvora z 18. marca 1997, *Calì a Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, body 22 a 23.

Dopravné služby poskytované spoločnosťou Femern A/S tak budú konkurovať dopravným službám, ktoré poskytujú prevádzkovatelia trajektov. Pevné spojenie bude okrem toho zároveň konkurovať iným dopravným spojeniam, ktoré predstavujú alternatívu k prekročeniu Fehmarnskej úžiny. Spoločnosť Femern A/S bude preto poskytovať služby na trhu.

- (194) Treba pripomenúť, že spoločnosti Femern A/S neboli zverené osobitné verejné právomoci, ale že bude stavať a prevádzkovať infraštruktúru ako hospodársky subjekt. Výstavba a komerčné využívanie veľkých projektov infraštruktúry samy osebe nepredstavujú výkon verejných právomocí a výstavba a prevádzka pevného spojenia sa riadi hospodárskou logikou, keďže je do veľmi veľkej miery financovaná poplatkami používateľov⁽⁹⁴⁾. Činnosti spoločnosti Femern A/S sa skutočne veľmi líšia od toho, čo sa v minulosti považovalo za súčasť činností verejnej moci, akými sú vojenská alebo policajná služba, bezpečnosť a kontrola leteckej prevádzky, kontrola a bezpečnosť námornej dopravy, dohľad nad znečistením, organizovanie, financovanie a presadzovanie trestov odňatia slobody, zástavba a revitalizácia verejných pozemkov subjektmi verejného sektora a zber údajov, ktoré sa majú použiť na verejné účely na základe zákonnej povinnosti uloženej podnikom, ktoré majú takéto údaje zverejňovať⁽⁹⁵⁾.
- (195) Skutočnosť, že spoločnosť Femern A/S nesleduje maximalizáciu zisku, takisto nie je rozhodujúca. Podľa ustálenej judikatúry uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci nezávisí od toho, či je subjekt zriadený na tvorbu zisku⁽⁹⁶⁾.
- (196) V každom prípade, ako svedčí rozhodnutie vo veci Øresund z roku 2014, kde sa rozhodlo, že vlastníky/prevádzkovatelia vykonávajú hospodársku činnosť, je zjavné, že dánske orgány sa rozhodli zaviesť trhový mechanizmus. Pevné spojenie bude rovnako ako most/tunel cez Øresund takisto prevádzkované ako komerčne využívaná infraštruktúra financovaná mýtom. To je v rozpore s argumentáciou, že činnosť by bola výkonom verejnej moci.
- (197) Je pravda, že podľa zákona o výstavbe poplatky za používanie pevného spojenia nestanovuje spoločnosť Femern A/S, ale priamo štát prostredníctvom ministerstva dopravy. Z článku 42 ods. 3 zákona o výstavbe však vyplýva, že bez ohľadu na odsek 2 spoločnosť Femern A/S môže s určitými obmedzeniami meniť existujúce schémy zliav alebo zavádzať nové zľavy. Podľa článku 6 ods. 2 zmluvy o Fehmarnskej úžine navyše spoločnosť Femern A/S musí fungovať podľa všeobecných zásad podnikania⁽⁹⁷⁾. Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť Femern A/S má určité rozpätie na rozhodovanie o vlastných cenách. V každom prípade na účely určenia, či podnik vykonáva hospodársku činnosť, nie je rozhodujúce, či podnik určuje svoje ceny alebo podlieha štátom regulovaným cenám⁽⁹⁸⁾. Z judikatúry vyplýva, že schopnosť subjektu ovplyvňovať cenu svojich služieb, je len jedným z viacerých aspektov, na ktoré treba prihliadať⁽⁹⁹⁾. Činnosť je v skutočnosti hospodárska, ak pozostáva z ponúkania tovaru alebo služieb na danom trhu (napríklad prostredníctvom komerčného využívania infraštruktúry). Ako neďávno potvrdil súd, skutočnosť, že služba sa môže poskytovať bez výhľadu na zisk (ako by to mohlo byť napríklad v prípade jeho štátom vymedzených cenových politík), nebráni tomu, aby subjekt, ktorý realizuje tieto úkony, bol považovaný za podnik, ak táto ponuka existuje v hospodárskej súťaži s inými podnikmi, ktoré sa usilujú o zisk⁽¹⁰⁰⁾.

⁽⁹⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 29. októbra 1980, Van Landewyck, spojené veci 209/78 – 215/78 a 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, bod 88; rozsudok Súdneho dvora zo 16. novembra 1995, FFSA a iní, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, bod 21; rozsudok Súdneho dvora z 1. júla 2008, MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, body 27 a 28.

⁽⁹⁵⁾ Rozhodnutie Komisie zo 7. decembra 2011 o štátnej pomoci SA.32820 (2011/NN) – Spojené kráľovstvo – Pomoc spoločnosti Forensic Science Services, bod 8, Ú. v. EÚ C 29, 2.2.2012, s. 4; rozsudok Súdneho dvora z 19. januára 1994, SAT/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 27; rozsudok Súdneho dvora z 26. marca 2009, Selex Sistemi Integrati/Komisia, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71; rozhodnutie Komisie zo 16. októbra 2002 o štátnej pomoci N 438/02 – Belgicko – Pomoc prístavným orgánom, Ú. v. ES C 284, 21.11.2002, s. 2; rozsudok Súdneho dvora z 18. marca 1997, Calì a Figli, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, bod 22; rozhodnutie Komisie z 19. júla 2006 o štátnej pomoci N 140/06 – Litva – Dotácie štátnym podnikom, ktoré prevádzkujú väznice, Ú. v. EÚ C 244, 11.10.2006, s. 12; rozhodnutie Komisie z 27. marca 2014 o štátnej pomoci SA.36346 – Nemecko – Spoločná schéma pre zlepšenie regionálnej hospodárskej štruktúry pozemkov na priemyselné a komerčné využitie (Ú. v. EÚ C 141, 9.5.2014, s. 1); rozsudok Súdneho dvora z 12. júla 2012, Compass-Datenbank GmbH, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, bod 40.

⁽⁹⁶⁾ Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 19. decembra 2012, Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle/Komisia, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, bod 50, a rozsudok Súdneho dvora z 10. januára 2006, Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, body 122 a 123.

⁽⁹⁷⁾ V článku 6 ods. 2 sa uvádza: „Spoločnosť sa zriaďuje v súlade s dánskym právom. Činnosti spoločnosti sa realizujú v súlade so všeobecnými zásadami podnikania a v súlade s medzinárodnými záväzkami vrátane záväzkov podľa práva Spoločenstva.“

⁽⁹⁸⁾ Rozsudok z 12. júla 2012, Compass-Datenbank GmbH/Republik Österreich C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, bod 38, s ďalšími odkazmi.

⁽⁹⁹⁾ Rozsudok z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; rozsudok z 18. marca 1997, Calì a Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; rozsudok z 12. júla 2012, Compass-Datenbank, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449. Rozsudok Všeobecného súdu z 20. septembra 2019 – Havenbedrijf Antwerpen a Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Komisia, T-696/17 ECLI:EU:T:2019:652.

⁽¹⁰⁰⁾ Rozsudok súdneho dvora zo 6. novembra 2018 C-622/16 P – C-624/16 P, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisia, ECLI:EU:C:2018:873, bod 104. Rozsudok Súdneho dvora z 27. júna 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, ECLI:EU:2017:496, C-74/16 body 47 a 48.

- (198) Komisia preto dospela k záveru, že prevádzka pevného spojenia predstavuje hospodársku činnosť. Z rozsudku vo veci Lipsko-Halle⁽¹⁰¹⁾ vyplýva, že výstavba infraštruktúry prevádzkovej spoločnosťou Femern A/S takisto predstavuje hospodársku činnosť, a preto jej podporné opatrenia zahŕňajú štátnu pomoc. Spoločnosť Femern A/S je preto vo vzťahu k týmto činnostiam potrebné považovať za podnik na účely článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (199) Keďže Komisia nemohla v rozhodnutí o začatí konania stanoviť povahu hlavnej činnosti spoločnosti Femern A/S, nemohla dospieť ani ku konečnému záveru o takzvaných propagačných/marketingových/informačných činnostiach, ktoré vykonávala spoločnosť Femern A/S.
- (200) Keďže dánske orgány považujú činnosti spoločnosti Femern A/S súvisiace s plánovaním a výstavbou pevného spojenia za výkon verejnej moci, považujú za výkon verejnej moci aj propagačné/marketingové/informačné činnosti. Subjekty verejného sektora často musia komunikovať a informovať o svojich činnostiach a projektoch a takéto informačné činnosti by sa podľa ich názoru nemali kategorizovať ako marketing, ako tvrdia spoločnosti Scandlines a ostatné. Dánske orgány zároveň tvrdia, že dôsledný dialóg s dotknutými skupinami v Nemecku a Dánsku a spolupráca s mimovládnyimi organizáciami a miestnymi orgánmi v Dánsku a Nemecku sú nevyhnutné pre realizáciu projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu.
- (201) Komisia sa domnieva, že propagačné/marketingové/informačné činnosti jasne prispievajú k plánovaniu, výstavbe a prevádzke pevného spojenia, čo sa zrejme potvrdzuje v oboch opisoch činností, ktoré poskytli spoločnosti Scandlines a ostatné a dánske orgány. Marketingové činnosti by podľa výkladu spoločností Scandlines a ostatných jasne prispievajú k hospodárskej činnosti spoločnosti Femern A/S. Aj v prípade, ak by sa propagačné/marketingové/informačné činnosti mali považovať za informačné činnosti, ako vo výklade dánskych orgánov, by však tieto činnosti takisto prispievajú k hospodárskej činnosti spoločnosti Femern A/S. Ako zároveň uviedli spoločnosti Scandlines a ostatné, od podnikov sa obvykle nevyžaduje, aby o svojej činnosti informovali verejnosť. Tieto informačné povinnosti sa vo všeobecnosti nepovažujú za výkon verejných právomocí. Komisia sa domnieva, že v tomto zmysle nie je dôležité, či sa činnosti kategorizujú ako informačné, propagačné alebo marketingové. V súvislosti so splnením kritérií štátnej pomoci záleží na tom, že tieto činnosti prispievajú k hospodárskej činnosti. Komisia preto takisto považuje propagačné/marketingové/informačné činnosti za hospodárske činnosti.

6.1.2. Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

- (202) V súvislosti so štátnym pôvodom výhod vyplývajúcich z uplatňovania opatrení je pojem pomoc širší ako pojem dotácia. Je to preto, že zahŕňa nielen kladné plnenia ako dotácie alebo kapitálové injekcie, ale aj opatrenia, ktorými sa v rozličných formách zmierňujú náklady, ktoré sú obvykle zahrnuté do rozpočtu podniku a ktoré, aj keď nie sú dotáciou v prísnom zmysle slova, majú rovnakú povahu a rovnaký účinok⁽¹⁰²⁾.
- (203) Kapitálové injekcie, ktoré nie sú v súlade s trhovými podmienkami, zahŕňajú kladné plnenie. Opatrením, ktorým subjekty verejného sektora poskytujú určitým podnikom priaznivé daňové zaobchádzanie, aj keď nezahŕňa kladný prevod finančných prostriedkov, sa príjemcovia dostávajú do priaznivejšej finančnej situácie ako iní daňovníci a predstavuje prevod štátnych prostriedkov⁽¹⁰³⁾. Okrem toho vytvorenie rizika vzniku dodatočného zaťaženia štátnu v budúcnosti zriadením záruky alebo poskytnutím úverov za podmienok, ktoré nezodpovedajú podmienkam na trhu, je dostatočné na to, aby sa považovalo za prevod štátnych prostriedkov⁽¹⁰⁴⁾. To isté platí napríklad v prípade, keď členský štát poskytne záruky bez toho, aby od príjemcu záruky vyžadoval zaplatenie poplatku za trhových podmienok. Za prevod štátnych prostriedkov sa navyše môže považovať, ak štát neúčtuje sumu, ktorú by obvykle účtoval za poskytnutie prístupu k verejnej sfére alebo prírodným zdrojom, akými sú morské dno alebo vodné plochy.
- (204) Keďže uvedené opatrenia (kapitálová injekcia, daňové opatrenia, štátne úvery a štátne záruky a bezplatné využívanie morského dna) poskytlo Dánsko, sú z definície pripísateľné štátu.
- (205) Pokiaľ ide o železničné poplatky, tie predstavujú budúci zdroj príjmu spoločnosti Femern A/S, ktorý – rovnako ako cestné mýto – určí minister dopravy. Poplatky a mýto predstavujú odmenu za používanie pevného spojenia. Skutočnosť, že jedným zo železničných podnikov je železničný podnik vlastnený dánskym štátom, DSB, nie je

⁽¹⁰¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 72.

⁽¹⁰²⁾ Pozri okrem iného rozsudok Súdneho dvora z 8. novembra 2001, *Adria-Wien Pipeline GmbH a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 38; rozsudok Súdneho dvora z 15. júla 2004, *Španielsko/Komisia*, C-501/00, ECLI:EU:C:2004:438, bod 90, a judikatúru tam citovanú; rozsudok Súdneho dvora z 15. decembra 2005, *Taliansko/Komisia*, C-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, bod 77; rozsudok Súdneho dvora z 10. januára 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 131, a judikatúru tam citovanú.

⁽¹⁰³⁾ Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 15. marca 1994, *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 14. Rozsudok Súdneho dvora z 9. októbra 2014, *Ministerio de Defensa and Navantia*, ECLI:EU:C:2014:2262.

⁽¹⁰⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 1. decembra 1998, *Ecotrade Srl/Altiforni e Ferriere di Servola SpA (AFS)*, C-200/97, ECLI:EU:C:1998:579, bod 41; rozsudok Súdneho dvora z 19. marca 2013, *Bouygues a Bouygues Télécom/Komisia a iní*, spojené veci C-399/10 P a C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, body 137, 138 a 139.

dostatočná na vyvodenie záveru, že železničné poplatky, ktoré tento subjekt platí spoločnosti Femern A/S prostredníctvom spoločnosti Rail Net Denmark, zahŕňajú štátne zdroje, pretože poplatky sa účtujú všetkým železničným podnikom, ktoré používajú pevné spojenie, objektívnym a nediskriminačným spôsobom⁽¹⁰⁵⁾. Spoločnosť Rail Net Denmark navyše nie je poverená výberom/distribúciou štátnej pomoci. Finančné prostriedky sa namiesto toho prevádzajú priamo spoločnosti Femern A/S. Komisia na základe toho dospela k záveru, že železničné poplatky nepredstavujú zásah štátu alebo štátnymi prostriedkami.

6.1.3. Selektívna výhoda

- (206) S cieľom stanoviť, či štátne opatrenie predstavuje štátnu pomoc, je podľa judikatúry potrebné určiť, či prijímajúci podnik získava hospodársku výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok, t. j. bez štátneho zásahu, nezískal⁽¹⁰⁶⁾. Relevantný je len vplyv opatrenia na podnik, nie dôvod ani cieľ zásahu štátu⁽¹⁰⁷⁾. Posúdiť by sa to malo porovnaním finančnej situácie podniku po prijatí opatrenia s finančnou situáciou v prípade, ak by opatrenie prijaté nebolo.

6.1.3.1. Kapitálové injekcie, štátne záruky a štátne úvery

- (207) Možno sa domnievať, že kapitálové injekcie, ktoré poskytla spoločnosť Sund & Bælt Holding A/S, zahŕňajú výhodu v prospech spoločnosti Femern A/S. S prihliadnutím na neistotu v súvislosti so ziskovosťou a vysokými rizikami projektu je pravdepodobné, že súkromný subjekt by nebol ochotný vykonať kapitálovú injekciu do spoločnosti Femern A/S bez existencie určitého druhu štátnej podpory. Verejná záruka alebo štátny úver poskytnutý s preferenčnými podmienkami navyše môžu priniesť dlžníkovi výhodu tým, že mu umožnia požičať si s úrokovou sadzbou a cenou, ktoré by nebolo možné získať na trhu bez záruky⁽¹⁰⁸⁾ alebo bez existencie štátneho úveru. V dotknutom prípade musí spoločnosť Femern A/S platiť dánskemu štátu ročný poplatok z nesplateného dlhu, na ktorý sa vzťahuje štátna záruka, a z nesplatennej sumy štátnych úverov. Aj keď tento poplatok na základe alternatívneho modelu výpočtu likvidnej medzery predstavoval 2 %⁽¹⁰⁹⁾, nespochybňuje sa ako nižší než podľa trhových podmienok, a to najmä vzhľadom na riziká projektu. Štátnou zárukou pokrývajúcou záväzky spoločnosti Femern A/S vyplývajúce z jej zmluvných vzťahov sa navyše znižujú jej riziká súvisiace s obvyklými zmluvnými podmienkami, ktoré by akýkoľvek súkromný subjekt mal za obvyklých trhových podmienok. Dánsky štát v tomto prípade poskytnutím štátnych záruk za úvery a štátnych úverov bez toho, aby požadoval zaplatenie poplatku za trhových podmienok alebo zaplatenie trhovej úrokovej sadzby, poskytol spoločnosti Femern A/S výhodu. S ohľadom na propagačné/marketingové/informačné činnosti Komisia pripomína, že sú financované štátnymi úvermi na plánovacie činnosti a nie osobitnými štátnymi úvermi vyhradenými na tieto činnosti.
- (208) Keďže uvedené výhody sa vzťahujú osobitne na spoločnosť Femern A/S, sú *de iure* selektívne. Kapitálové injekcie, štátne záruky za úvery a štátne úvery preto predstavujú selektívne výhody v prospech spoločnosti Femern A/S v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.

6.1.3.2. Štátne záruky za transakcie s derivátmi

- (209) V zákonoch o plánovaní a o výstavbe sa zároveň stanovuje možnosť štátnych záruk za transakcie s derivátmi. Spoločnosť Femern A/S zatiaľ neuzavrela nijaké takéto transakcie. V súvislosti so zárukami za budúce transakcie s derivátmi budú dánske orgány požadovať zaplatenie poplatku, o ktorom sa domnievajú, že je v súlade s trhovými podmienkami.
- (210) V časti 3.1 oznámenia o zárukách sa stanovuje, že ak individuálna záruka alebo záručná schéma, do ktorej vstúpi štát, neprinesie podniku žiadnu výhodu, nepredstavuje štátnu pomoc. V bodoch 3.2 až 3.5 oznámenia o zárukách sa uvádza viacero dostatočných podmienok pre neexistenciu pomoci. Podľa bodu 3.6 oznámenia o zárukách „nesplnenie jednej z podmienok uvedených v bodoch 3.2 až 3.5 neznamená, že záruka alebo záručná schéma sa automaticky považuje za štátnu pomoc“. Z časti 1 oznámenia o zárukách vyplýva, že ustanovenia majú byť priamo uplatniteľné, aj keď nie výlučne, na záruky spojené s konkrétnou transakciou, napríklad úverom. Komisia sa domnieva, že záruky

⁽¹⁰⁵⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 13. septembra 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, body 23 – 37.

⁽¹⁰⁶⁾ Pozri rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a iní/La Poste a iní, C-39/94 ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999, Španielsko/Komisia, C-342/96 ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

⁽¹⁰⁷⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 2. júla 1974, Taliansko/Komisia, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

⁽¹⁰⁸⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 8. decembra 2011, Residex Capital/Gemeente Rotterdam, C-275/10, ECLI:EU:C:2011:814, bod 39.

⁽¹⁰⁹⁾ Tento poplatok bol najprv stanovený na úrovni 0,15 % a je to poplatok, ktorý zodpovedá prvému modelu výpočtu likvidnej medzery. Alternatívny model výpočtu likvidnej medzery zahŕňa poplatok vo výške 2 %.

za zmluvy o derivátoch nie je možné priamo porovnať so zárukami za úver a že pri tomto druhu záruk za deriváty je primeraná analýza jednotlivých prípadov, ako sa stanovuje v časti 1.4 oznámenia o zárukách.

- (211) Záruka za zmluvu o derivátoch je iná ako záruka za úver. Derivát je dvojstranným záväzkom, ktorý má v čase uzavretia zmluvy trhovú hodnotu nula. Postupom času sa trhová hodnota môže zmeniť v prospech jednej strany (a na škodu druhej strany), napríklad v závislosti od zmien úrokových sadzieb. Obchodovanie spoločnosti Femern A/S s derivátmi sa riadi všeobecnou dohodou s každou finančnou protistranou (takzvaná dohoda ISDA), ktorá zahŕňa aj prílohu o podpore úveru. Podľa dvojstrannej dohody v prílohe o podpore úveru je každá strana povinná zložiť zábezpeku vo výške čistej zápornej trhovej hodnoty celkového portfólia derivátov medzi týmito dvoma stranami. Likvidita, ktorú spoločnosť Femern A/S poskytne na zloženie zábezpeky, sa nemôže použiť na nijaké iné účely. Spravovanie zábezpeky sa realizuje v uzavretom systéme so samostatnými účtami. Štátna záruka za zmluvu o derivátoch je záruka za platobné záväzky spoločnosti Femern A/S podľa dohody o derivátoch a za schopnosť spoločnosti Femern A/S poskytnúť likviditu, ktorá sa má použiť na zloženie zábezpeky pre protistranu na pokrytie potenciálnej negatívnej trhovej hodnoty transakcie.
- (212) Stanovenie ceny za transakciu s derivátmi sa určí podľa úverového a finančného rizika spojeného s týmito potenciálnymi zmenami trhovej hodnoty. Bez záruky a bez dvojstrannej dohody o zábezpeke banka ako protistrana pripočíta tieto rizikové prvky k cene. Dánske orgány vysvetlili, že tieto rizikové navýšenia sú omnoho nižšie ako rizikový poplatok úveru s rovnakou istinou.
- (213) Dánske orgány Komisiu informovali, že spoločnosť Femern A/S zaplatí poplatok v súlade s trhom za každú štátnu záruku spojenú s transakciou s derivátmi. Poplatok v súlade s trhom sa určí takto. Spoločnosť Femern A/S pred uzavretím novej transakcie s derivátmi získa dve záväzné ponuky aspoň od dvoch rôznych súkromných bánk. Banky vydajú záväznú ponuku pre dva druhy transakcií: a) transakcia s derivátmi s podporou štátnej záruky a dvojstrannou dohodou v prílohe o podpore úveru a b) tá istá transakcia bez týchto podporných prvkov. Ponuky budú založené na osobitnom posúdení finančnej situácie spoločnosti Femern A/S bankami. Spoločnosť Femern A/S si potom môže vybrať medzi týmito dvoma druhmi transakcií. Ak si spoločnosť Femern A/S vyberie transakciu a), zaplatí ako poplatok dánskemu štátu rozdiel medzi ponukou za transakciu a) a ponukou za transakciu b). Poplatok bude vyjadrený ako percentuálny podiel z istiny transakcie, ktorý sa má uhrádzať ročne počas celého životného cyklu transakcie.
- (214) Komisia sa domnieva, že na základe tejto metodiky porovnávania dvoch záväzných ponúk a zaplataenia výsledného rozdielu ako poplatku dánskemu štátu štát zárukou za transakcie s derivátmi neposkytuje spoločnosti Femern A/S nijakú výhodu. Toto opatrenie tak nezahŕňa štátnu pomoc. Preto nie je potrebné preskúmať, do akej miery toto opatrenie narúša hospodársku súťaž alebo ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

6.1.3.3. Železničné poplatky

- (215) V predchádzajúcej časti Komisia dospela k záveru, že účtovanie železničných poplatkov nepredstavuje použitie štátnych prostriedkov pripísateľných štátu, ktoré štát poskytol spoločnosti Femern A/S. Z dôvodu úplnosti, a pretože táto otázka zostala v rozhodnutí o začatí konania otvorená, Komisia ďalej analyzovala, či spoločnosť Femern A/S má v súvislosti so železničnými poplatkami selektívnu výhodu.
- (216) Dánske orgány vysvetlili, že poplatky za infraštruktúru sú poplatkami pre používateľov, t. j. platbou za službu, a nie daňou/odvodom. Tvrdenie spoločností Scandlines, že štát bude prostredníctvom svojho vlastného železničného podniku DSB každoročne platiť spoločnosti Femern A/S podiel z celkových poplatkov bez ohľadu na počet vlakov využívajúcich pevné spojenie, a to bez mechanizmu úpravy a na dobu neurčitú, nie je správne. Dánske orgány potvrdili, že poplatky sa určia v súlade so smernicou 2012/34/EÚ a budú sa uplatňovať na každý železničný podnik využívajúci pevné spojenie. Železničné poplatky sa majú spoločnosti Femern A/S platiť prostredníctvom spoločnosti Rail Net Denmark, ktorá bude poplatky vyberať.
- (217) Komisia konštatuje, že železničné poplatky predstavujú protiplnenie za služby, ktoré spoločnosť Femern A/S poskytuje železničným podnikom. S prihliadnutím na objasnenia uvedené v odôvodnení 87 tohto rozhodnutia neexistuje nijaký dôvod sa domnievať, že príjmy zo železnice by boli príliš vysoké.
- (218) Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť Femern A/S nemá v súvislosti so železničnými poplatkami nijakú selektívnu výhodu.

6.1.3.4. Osobitné daňové opatrenia

- (219) Na to, aby daňové opatrenie patrilo do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy, sa musí stanoviť, že *zvyšhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru* pred inými, ktorí sú v právnej a skutkovej situácii, ktorá je porovnateľná vzhľadom na cieľ sledovaný schémou⁽¹¹⁰⁾. Ak však členské štáty prijímajú opatrenia *ad hoc* v prospech konkrétnych subjektov, určenie výhody v zásade umožňuje predpokladať jej selektívnu povahu⁽¹¹¹⁾. Obvykle sa totiž ľahko dospeje k záveru, že takéto opatrenia majú selektívny charakter, keďže zvyšhodňujú len jeden podnik alebo malý počet podnikov⁽¹¹²⁾.
- (220) Osobitným daňovým režimom pre odpisy a prenos strát sa v tomto prípade znižuje daňová povinnosť spoločnosti Femern A/S v porovnaní s tým, aká by bola pri neexistencii týchto opatrení, a tým sa jej poskytuje hospodárska výhoda. Za týchto okolností by sa spoločnosť Femern A/S mala považovať za priameho príjemcu daňových opatrení.
- (221) Komisia posudzovala opatrenia prenosu fiškálnych strát a osobitných pravidiel odpisovania podľa štandardnej trojkrokovej analýzy, ktorú stanovili súdy Spoločenstva⁽¹¹³⁾. Najprv sa musí identifikovať referenčný systém. Druhým krokom je stanoviť, či dané opatrenie predstavuje výnimku z uvedeného systému v tom zmysle, že sa rozlišuje medzi hospodárskymi subjektmi, ktoré sú z pohľadu cieľa vlastného tomuto systému v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Ak opatrenie predstavuje výnimku z referenčného systému, a teda je *prima facie* selektívne, musí sa v treťom kroku testu určiť, či je táto výnimka odôvodnená povahou alebo všeobecným usporiadaním systému. V tomto kontexte je vecou členského štátu, aby preukázal, že rozdielne daňové zaobchádzanie je priamo odvodené zo základných alebo hlavných zásad tohto systému⁽¹¹⁴⁾.

Prenos fiškálnych strát

- (222) Komisia už v rozhodnutí o začatí konania dospela k záveru, že osobitnými pravidlami o prenose strát, ktoré sa na spoločnosť Femern A/S vzťahovali v období rokov 2013 – 2015, sa rozlišovalo medzi hospodárskymi subjektmi, pri ktorých sa z pohľadu cieľa sledovaného dotknutým daňovým systémom *prima facie* zdá, že sú v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii. Pravidlá, ktoré sa v tomto období vzťahovali na spoločnosť Femern A/S, boli preto *prima facie* selektívne. Je vecou dotknutého členského štátu, aby preukázal, že opatrenie, ktoré je na prvý pohľad selektívne, je odôvodnené povahou alebo všeobecným usporiadaním jeho daňového systému⁽¹¹⁵⁾. Dánske orgány však v nadväznosti na rozhodnutie o začatí konania nepredložili nijaké takéto odôvodnenie vzhľadom na cieľ sledovaný všeobecným systémom.
- (223) Dánske orgány sa domnievajú, že dotknuté opatrenie sa týka plánovacej fázy projektu a že v každom prípade sa toto opatrenie v praxi nikdy nezrealizovalo, keďže spoločnosť Femern A/S nemala v tomto období nijaké zisky. Spoločnosť Femern A/S nepreniesla straty z predchádzajúcich rokov. Pri výpočte zdaniteľného príjmu skupiny sa preto v rokoch 2013 – 2015, keď boli osobitné pravidlá účinné, nevykonali nijaké odpisy prenesených strát z predchádzajúcich rokov. Všetky straty, ktoré vznikli spoločnosti Femern A/S, sa použili na zníženie zdaniteľného príjmu na úrovni skupiny v tom istom účtovnom období. Podľa všeobecných pravidiel mohli ostatné dánske spoločnosti v rámci skupiny robiť to isté.
- (224) Aj keď sa preto na spoločnosť Femern A/S v rokoch 2013 – 2015 vzťahovali osobitné pravidlá, finančná situácia spoločnosti v týchto rokoch bola taká, že sa tieto pravidlá na spoločnosť Femern A/S v skutočnosti nikdy neuplatňovali. Komisia preto dospela k záveru, že vzhľadom na to, že potenciálny prenos strát sa nikdy nezrealizoval a nemôže sa zrealizovať v budúcnosti, osobitnými pravidlami pre prenos strát sa spoločnosti Femern A/S neposkytla a nemôže poskytnúť hospodárska výhoda⁽¹¹⁶⁾.

Odpisovanie

- (225) Komisia už v rozhodnutí o začatí konania dospela k záveru, že pravidlá odpisovania, ktoré sa uplatňovali na spoločnosť Femern A/S, boli *prima facie* selektívne. Dánske orgány nepredložili nijaké odôvodnenie vzhľadom na cieľ sledovaný všeobecným systémom.

⁽¹¹⁰⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 22. januára 2013, Salzgitter/Komisia, T-308/00, ECLI:EU:T:2004:199, bod 79, a judikatúra tam citovaná.

⁽¹¹¹⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2017, Helénska republika/Komisia, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, body 78 a 79.

⁽¹¹²⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, body 60 a nasl.; Návrhy generálneho advokáta Mengozziho z 27. júna 2013, Deutsche Lufthansa, C-284/12, ECLI:EU:C:2013:442, bod 52.

⁽¹¹³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 8. septembra 2011, Komisia/Holandsko, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 62; rozsudok Súdneho dvora z 8. novembra 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

⁽¹¹⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 8. septembra 2011, Paint Graphos a iní, spojené veci C-78/08 – C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 49 a nasl.; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 2004, GIL Insurance, C-308/01, ECLI:EU: C:2004:252.

⁽¹¹⁵⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 15. novembra 2011, Komisia a Španielsko/Vláda Gibraltáru a Spojeného kráľovstva, spojené veci C-106/09 P a C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, bod 146; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 2004, Holandsko/Komisia, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, bod 43; rozsudok Súdneho dvora zo 6. septembra 2006, Portugalsko/Komisia, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

⁽¹¹⁶⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 19. septembra 2018, Komisia/Francúzsko a IFP Énergies nouvelles, C-438/16, ECLI:EU:C: 2018:737, body 117 – 118.

- (226) Dánske orgány sa domnievajú, že dotknuté opatrenie sa týka plánovacej fázy projektu a že aj keď osobitné pravidlá odpisovania boli zavedené v rokoch 2009 – 2015, spoločnosť Femern A/S nemohla využiť výhodu týchto osobitných pravidiel, keďže zariadenia nebolo možné používať a v skutočnosti neprišlo k nijakým odpisom. Na spoločnosť Femern A/S sa od 1. januára 2016 vzťahuje riadne dánske daňové právo vrátane pravidiel odpisovania aktív platných pre všetky dánske spoločnosti.
- (227) Spoločnosť Femern A/S tak mohla v rokoch 2009 – 2015 využiť selektívnu výhodu. Komisia však dospela k záveru, že vzhľadom na to, že táto výhoda sa nikdy nezrealizovala a nemôže sa zrealizovať v budúcnosti, osobitnou mierou odpisovania platnou pre spoločnosť Femern A/S sa spoločnosti Femern A/S neposkytla a nemôže poskytnúť hospodárska výhoda ⁽¹¹⁷⁾.

Spoločný daňový režim

- (228) Referenčný systém pre spoločný daňový režim pozostáva z ustanovení o povinnom zdanení v dánskom zákone o dani z príjmov právnických osôb. Keďže spoločný daňový režim sa uplatňuje na všetky dánske podniky v rámci skupiny a nie osobitne na spoločnosť Femern A/S, nie je možné sa domnievať, že spoločnosti Femern A/S bola poskytnutá selektívna výhoda ⁽¹¹⁸⁾. Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť Femern A/S nemá vďaka svojej účasti v spoločnom daňovom režime prospech z dodatočnej selektívnej výhody.

6.1.3.5. Bezplatné využívanie štátneho majetku

- (229) Podľa dánskych orgánov v dánskom práve neexistuje nijaké všeobecné pravidlo ani zásada, podľa ktorých by sa od spoločností v podobnej skutkovej a právnej situácii ako spoločnosť Femern A/S vyžadovalo, aby štátu platili poplatky za využívanie morského dna a vodných plôch. Rovnaká zásada voľného prístupu by sa preto uplatňovala na všetky infraštruktúry pevných spojení. Dánskemu štátu podobne neplatia nijaké poplatky prevádzkovateľa trajektov ani iné spoločnosti lodnej nákladnej dopravy za plavbu cezorské plochy v dánskej jurisdikcii. Podľa týchto orgánov navyše ani prístavy neplatia poplatky za využívanie morského dna.
- (230) Spoločnosti Scandlines a ostatné vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania tvrdia, že ak sa bezplatné využívanie morského dna spoločnosťou Femern A/S výslovne stanovuje v zákone o výstavbe, znamená to, že spoločnosť Femern A/S by inak musela platiť poplatok podľa obvyklého (referenčného) systému.
- (231) V článku 8 ods. 2 zmluvy o Fehmarnskej úžine a v článku 45 zákona o výstavbe sa objasňuje, že spoločnosť Femern A/S nemá platiť poplatok za to, že využívaorské dno. Dánske orgány vysvetlili, že toto ustanovenie sa uvádza len preto, aby sa zabránilo pochybnostiam. Podľa dánskych orgánov je na uloženie povinnosti platiť poplatok dánskym orgánom výmenou za určitú službu podľa dánskeho práva potrebný právny základ. Ako sa uvádza v odôvodnení 229 tohto rozhodnutia, nijaký takýto právny základ neexistuje a neexistuje nijaký náznak, že Dánsko účtuje poplatky za používanie morského dna a vodných plôch iným prevádzkovateľom infraštruktúry. Komisia sa preto domnieva, že aj keby článok 45 zákona o výstavbe neexistoval, dánske orgány by nemohli spoločnosti Femern A/S účtovať poplatok za používanie morského dna bez existencie osobitného právneho základu. Výslovné ustanovenie o bezplatnom využívaní vodných plôch a morského dna, ktoré je uvedené v týchto zákonoch, zároveň neznamená, že spoločnosť Femern A/S by inak musela platiť poplatok v obvyklom (referenčnom) systéme.
- (232) Za týchto okolností a vzhľadom na neexistenciu všeobecného právneho rámca, ktorým sa stanovuje zaplatenie poplatku za používanie morského dna a vodných plôch, a neexistenciu akýchkoľvek faktických dôkazov, že sa takéto poplatky v minulosti platili, Komisia nemá nijaký dôvod sa domnievať, že takýto všeobecný systém existuje. Komisia preto dospela k záveru, že spoločnosť Femern A/S nemá v tejto súvislosti selektívnu výhodu.

6.1.4. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi

- (233) Ak pomoc poskytnutá členským štátom posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, musí sa tento obchod považovať za ovplyvnený touto pomocou ⁽¹¹⁹⁾. Opatrenie poskytnuté štátom sa považuje za opatrenie narušajúce hospodársku súťaž alebo hroziace narušením hospodárskej súťaže, ak sa ním môže zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s jeho konkurentmi.
- (234) Komisia už v rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že v rozsahu, v akom treba spoločnosť Femern A/S považovať za podnik pôsobiaci na trhu s dopravnými službami na prechod cez Fehmarnskú úžinu, poskytnutie selektívnej výhody môže posilniť jej postavenie v porovnaní s inými podnikmi pôsobiacimi na tomto trhu, akými sú najmä prevádzkovatelia trajektov a prevádzkovatelia prístavov.

⁽¹¹⁷⁾ Tamže.

⁽¹¹⁸⁾ Pozri aj rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, body 278 – 282.

⁽¹¹⁹⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 14. januára 2015, Eventech/The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 66; rozsudok Súdneho dvora z 8. mája 2013, Libert a iní, spojené veci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77; rozsudok Všeobecného súdu zo 4. apríla 2001, Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, bod 41.

- (235) Dánske orgány sa však vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania domnievajú, že pevné spojenie nie je v priamej hospodárskej súťaži napríklad s trajektmi, rovnako ako železničná infraštruktúra nie je v priamej hospodárskej súťaži s cestami, autobusmi alebo letiskami. V tejto súvislosti odkazujú na bod 220 oznámenia o pojme štátna pomoc. Dánske orgány zastávajú názor, že verejným financovaním projektu pevného spojenia sa nenarúša hospodárska súťaž.
- (236) Komisia s odôvodnením dánskych orgánov nesúhlasí. Domnieva sa, že opatreniami, ktorými sa spoločnosť Femern A/S poskytuje selektívna výhoda, sa posilňuje postavenie tohto podniku v porovnaní s inými podnikmi súťažiacimi v obchodovaní medzi členskými štátmi. Nemožno poprieť najmä to, že spoločnosť Femern A/S bude súťažiť v obchodovaní medzi členskými štátmi s podnikmi poskytujúcimi alternatívne dopravné služby.
- (237) Po prvé, vo finančnej analýze z roku 2016, ktorú pripravila spoločnosť Femern A/S, sa uznáva, že „sa očakáva, že pevné spojenie cez Fehmarnskú úžinu absorbuje časť tranzitnej dopravy medzi Škandináviou/východným Dánskom a Nemeckom, ktorá v súčasnosti prechádza mostom cez Veľký Belt, spolu s časťou dopravy na trajektoch v západnej časti Baltského mora, pretože niektorí cestujúci budú považovať za atraktívnejšie využitie pevného spojenia“. Všeobecný súd vo svojom rozsudku z 13. decembra 2018 takisto uviedol, že postavenie spoločnosti Femern A/S by sa posilnilo na úkor trajektov: „Odôvodnene sa dá dospieť k záveru, že projekt zahŕňajúci výstavbu infraštruktúry, ktorá prinesie alternatívu k existujúcim spôsobom dopravy, predstavuje riziko, že tieto existujúce spôsoby dopravy zaniknú, a keďže tento projekt poskytuje riešenie, ktoré má celkovo pozitívne výsledky [...]“⁽¹²⁰⁾.
- (238) Po druhé, Komisia konštatuje, že keď dánske orgány citovali odsek 220 oznámenia o pojme štátna pomoc na podporu tvrdenia, že verejné financovanie ciest, dokonca ani mýtnych ciest (a nadväzne ani mostov), akou je pevné spojenie, za určitých uvedených podmienok nenarúša hospodársku súťaž, nezmienili sa o súvisiacej poznámke pod čiarou č. 327, v ktorej sa jasne uvádza: „Netypickou situáciou, keď by nebolo možné vylúčiť štátnu pomoc, by bol napríklad most alebo tunel medzi dvoma členskými štátmi, ktorý by ponúkal službu, ktorá by vo veľkej miere nahrádzala službu poskytovanú komerčnými prevádzkovateľmi trajektovej dopravy, alebo výstavba mýtnej cesty, ktorá by bola v priamom súťažnom postavení voči inej mýtnej ceste (napríklad dve mýtne cesty vedúce paralelne, a teda ponúkajúce vo veľkej miere vzájomne nahraditeľné služby)“.
- (239) A napokon, Komisia konštatuje, že v súvislosti s pevným spojením cez Øresund, ktoré je infraštruktúrou s veľmi podobnými činnosťami, cieľmi a financovaním ako pevné spojenie vo Fehmarnskej úžine, sa Komisia vo svojom rozhodnutí vo veci Øresund z roku 2014 domnievala, že by bola narušená hospodárska súťaž na trhu s dopravnými službami cez Øresundský prieliv, keďže konzorcium súťaží s prevádzkovateľmi iných spôsobov dopravy, napríklad trajektových služieb⁽¹²¹⁾.
- (240) Na základe všetkých uvedených dôvodov sa preto Komisia domnieva, že opatrenia zahŕňajúce selektívnu výhodu možno považovať za opatrenia ovplyvňujúce obchod v rámci Únie a že tieto opatrenia narúšajú hospodársku súťaž.

6.1.5. Záver o existencii pomoci

- (241) Na základe tohto posúdenia Komisia dospela k záveru, že kapitálové injekcie, štátne záruky za úvery a štátne úvery predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. V súvislosti s údajnými opatreniami pozostávajúcimi z odpisovania aktív, prenosu fiškálnych strát, spoločného daňového režimu, železničných poplatkov a využívania štátneho majetku (bezplatne) Komisia dospela k záveru, že nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Femern A/S v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Komisia sa okrem toho domnieva, že vzhľadom na revidovanú notifikáciu záruky za deriváty nepredstavujú štátnu pomoc.

6.2. Klasifikácia opatrení ako individuálnej pomoci alebo schémy pomoci

- (242) V odôvodnení 133 rozhodnutia o začatí konania si Komisia položila otázku, či by sa štátne záruky a štátne úvery mali považovať a kategorizovať ako schéma pomoci, za individuálnu pomoc poskytnutú, keď nadobudli účinnosť zákony o plánovaní a o výstavbe, alebo za individuálnu pomoc poskytnutú vždy, keď vnútroštátne orgány vykonali finančnú transakciu spoločnosti Femern A/S.
- (243) S cieľom určiť, či opatrenia spĺňajú kritériá schém pomoci alebo opatrení individuálnej pomoci, Komisia musí preskúmať povahu opatrení vzhľadom na vymedzenia pojmov uvedené v procesnom nariadení.
- (244) Podľa článku 1 písm. d) procesného nariadenia „schéma pomoci“ je akýkoľvek akt, na základe ktorého možno bez ďalších vykonávacích opatrení poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v akte všeobecným a abstraktným spôsobom a akýkoľvek akt, na základe ktorého sa môže pomoc, ktorá nie je spojená s osobitným

⁽¹²⁰⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Stena Line Scandinavia AB a iní/Komisia, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944, bod 227, a rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, bod 256.

⁽¹²¹⁾ Rozhodnutie Komisie z 15. októbra 2014 – Štátna pomoc SA.36558 (2014/NN) a SA.38371 (2014/NN) – Dánsko – Štátna pomoc SA.36662 (2014/NN) – Švédsko – Pomoc poskytnutá konzorciu Øresundsbro Konsortiet (Ú. v. EÚ C 418, 21.11.2014, s. 8).

projektom, poskytnúť jednému alebo viacerým podnikom na neurčitú dobu a/alebo v neurčitej sume“. Naopak, individuálna pomoc sa v článku 1 písm. e) toho istého nariadenia vymedzuje ako „pomoc, ktorá sa neposkytuje na základe schémy pomoci, a pomoc, ktorá sa poskytuje na základe schémy pomoci, ale musí sa notifikovať“.

- (245) Komisia sa už v odôvodnení 129 rozhodnutia o začatí konania domnievala, že prvú situáciu uvedenú vo vymedzení pojmu schéma pomoci nemožno považovať za uplatniteľnú na skúmané opatrenia, keďže opatrenia nie sú určené „podnikom definovaným v akte všeobecným a abstraktným spôsobom“, ale sa poskytujú osobitne spoločnosti Femern A/S.
- (246) Dánske orgány aj spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdili, že druhá situácia, ktorá sa predpokladá v tomto vymedzení, sa v tomto prípade neuplatňuje, keďže pomoc poskytnutá spoločnosti Femern A/S sa týka konkrétneho projektu, a to pevného spojenia. Keďže pomoc poskytnutá v rámci kapitálových injekcií, štátnych záruk a štátnych úverov súvisí výhradne s financovaním plánovania a výstavby pevného spojenia, pričom sú z nej vylúčené iné projekty alebo činnosti, Komisia dospela k záveru, že pomoc je skutočne spojená s konkrétnym projektom. Na základe notifikácie revidovanej v nadväznosti na rozhodnutie o začatí konania (na ktoré sa odkazuje v odôvodnení 177 tohto rozhodnutia) navyše pomoc nemožno považovať za poskytnutú na neurčitú dobu a/alebo v neurčitej sume.
- (247) Komisia preto dospela k záveru, že štátne záruky a štátne úvery nemožno považovať za schému pomoci v zmysle článku 1 písm. d) procesného nariadenia. Treba ich preto kvalifikovať ako individuálnu pomoc.
- (248) Zostáva ešte určiť, či štátne záruky a štátne úvery zahŕňajú jedno alebo viacero opatrení pomoci spojených so zákonmi o plánovaní a o výstavbe, alebo súbor individuálnych pomoci poskytnutých vždy, keď dánske orgány vykonajú finančnú transakciu spoločnosti Femern A/S.
- (249) Na základe judikatúry súdov Únie⁽¹²²⁾, ktorá sa zohľadňuje vo viacerých usmerneniach a nariadeniach Komisie⁽¹²³⁾, je dostatočne stanovené, že dátumom poskytnutia pomoci je dátum, kedy je príjemcovi priznané zákonné právo prijať pomoc v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právnym poriadkom.
- (250) Vnútroštátnym právnym základom na financovanie spoločnosti Femern A/S je zákon o plánovaní z 15. apríla 2009, ktorý nadobudol účinnosť 17. apríla 2009, a zákon o výstavbe zo 4. mája 2015, ktorý nadobudol účinnosť 6. mája 2015.
- (251) Právne základy na financovanie činností, na ktoré sa vzťahujú tieto zákony, sa stanovujú v článku 7 zákona o plánovaní a článku 4 zákona o výstavbe. Dánske orgány vysvetlili, že oba články sú v zásade totožné. V článku 4 zákona o výstavbe sa špecifikuje, že spoločnosť Femern A/S môže získavať úvery a využívať iné finančné nástroje na financovanie a refinancovanie plánovania, výstavby a prevádzky a iných potrebných opatrení a že tieto úvery špecifikuje minister financií (odsek 1); že minister financií je oprávnený vydať za tieto záväzky štátnu záruku (odsek 2); že minister financií je oprávnený plniť tieto potreby financovania poskytnutím opätovného úverovania zo strany štátu (t. j. štátne úvery) (odsek 3); že dánska ústredná vláda ručí za iné finančné záväzky spoločnosti Femern A/S súvisiace s výstavbou projektu (odsek 4). Článok 7 zákona o plánovaní je vypracovaný porovnateľným spôsobom.
- (252) Komisia konštatuje, že znenie týchto článkov 4 a 7 nie je samo osebe priamočiare, pokiaľ ide o zákonné právo spoločnosti Femern A/S na tieto formy financovania a súvisiacu právomoc ministra financií schváliť alebo zamietnuť poskytnutie štátnych úverov alebo štátnych záruk spoločnosti Femern A/S.
- (253) Dánske orgány poskytli ďalšie objasnenia založené na prípravných poznámkach k zákonu o výstavbe, ktoré považujú za smerodajné zdroje pre výklad článku 4 zákona o výstavbe. V súvislosti s odsekom 1 sa v prípravných poznámkach objasňuje, že úvery musia byť získané podľa špecifikácie ministra financií, aby sa dosiahli najlepšie možné podmienky. Dánske orgány ďalej vysvetlili, že podľa tohto ustanovenia má minister financií právomoc vydať spoločnosti Femern A/S záväzné usmernenia o tom, ako má úvery získať, ktoré nástroje sa majú použiť a ktoré požiadavky sa majú uložiť. V súvislosti s odsekmi 2 a 3 sa v prípravných poznámkach uvádza: „Vybranou organizačnou formou sa nemá obmedziť zodpovednosť štátu za dotknuté stavebné práce. V zákone sa preto špecifikuje, že štát ručí za záväzky spoločnosti v súvislosti s úvermi a inými finančnými nástrojmi, ktoré sa použijú na financovanie a refinancovanie prípravy, výstavby, prevádzky a vykonávania iných potrebných opatrení v spojení so zriadením projektu výstavby. Záruka štátu znamená, že spoločnosti Femern A/S a A/S Femern Landanlæg budú môcť získať úvery za rovnakých podmienok, ako sa poskytujú štátu“ (kapitola 10). V kapitole 12 týchto prípravných poznámok sa uvádza: „Okrem časti, ktorá je

⁽¹²²⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 25. januára 2018, BSCA/Komisia, T-818/14, ECLI:EU:T:2018:33 bod 72 a judikatúra tam citovaná.

⁽¹²³⁾ Napríklad nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1), článok 2 bod 28.

financovaná dotáciami z EÚ sa stavebné náklady projektu výstavby budú financovať získavaním úverov na medzinárodných kapitálových trhoch so zárukami vydanými dánskym štátom alebo prostredníctvom opätovného úverovania zo strany štátu. Úrok a splátky úverov sa budú splácať prostredníctvom poplatkov používateľov za medzipobrežný projekt a platbou spoločnosti Bandedanmark podnikom, ktoré používajú železniciu. Dánsky štát bude ručiť za získané úvery a ostatné finančné záväzky podnikov počas stavebnej fázy.“ Z toho vyplýva, že zákon o výstavbe obsahuje jasný záväzok štátu financovať stavebné náklady štátnymi úvermi (alebo „opätovným úverovaním zo strany štátu“, ako sa uvádza vyššie) a/alebo štátnymi zárukami. Minister financií je oprávnený rozhodnúť len o pomere štátnych úverov a štátnych záruk.

- (254) Dánske orgány poskytli ďalšie objasnenie vykonávania týchto štátnych úverov a štátnych záruk podľa zákona o výstavbe (a analogicky podľa zákona o plánovaní). Objasnená bola aj osobitná úloha ministra financií, ktorý má v tomto vykonávaní len obmedzenú diskrečnú právomoc.
- (255) Verejný dlh v Dánsku spravuje v mene ministerstva financií Úrad pre správu verejného dlhu pri dánskej centrálnej banke (Nationalbanken). Rozdelenie povinností sa špecifikuje v *Dohode o rozdelení práce v oblasti verejného dlhu medzi dánsku centrálnu banku a ministerstvo financií* ⁽¹²⁴⁾. Podľa článku 6 tejto dohody dánska centrálna banka vydáva štátne záruky v mene ministra financií a vydáva štátne úvery v mene vlády podnikom, ktoré majú zákonný prístup k získaniu úverov so štátnou zárukou alebo štátnych úverov. Ministerstvo financií informuje dánsku centrálnu banku pred zavedením nových právnych predpisov alebo zmien existujúcich právnych predpisov atď., ktoré sa týkajú prístupu podnikov k štátnym úverom a/alebo štátnym zárukám, ktoré spravuje alebo bude spravovať dánska centrálna banka. Ministerstvo financií informuje dánsku centrálnu banku, keď sa tento hmotnoprávny základ môže uplatňovať.
- (256) Spoločnosť Femern A/S uzavrela 29. mája 2017 dohodu s dánskou centrálnou bankou, ministerstvom financií a ministerstvom dopravy, v ktorej sa špecifikujú kritériá, podľa ktorých sa financovanie poskytne. Dohoda je štandardnou dohodou, ktorú vypracovala dánska centrálna banka, podobnou dohodám uzavretým v súvislosti s inými štátom kontrolovanými podnikmi. Uvádzajú sa v nej určité podmienky na vysokej úrovni vrátane toho, že povinnosťou spoločnosti Femern A/S je zabezpečiť, aby získané úvery zodpovedali jej potrebám financovania a aby úvery neprekračovali nijaké platné obmedzenia z hľadiska výšky úveru. Spoločnosť Femern A/S má zároveň zabezpečiť, aby boli transakcie v rámci štátnej záruky založené na dostatočnom právnom základe na to, aby vláda záruky vydala. Z tejto dohody vyplýva, že dánska centrálna banka to nemonitoruje v prípade každej žiadosti o nový štátny úver alebo novú štátnu záruku. Spoločnosť Femern A/S okrem toho musí – na žiadosť dánskej centrálnej banky – predložiť plán týkajúci sa očakávaných potrieb financovania. Z dohody vyplýva, že dánska centrálna banka bude akceptovať každú žiadosť o získanie nového úveru, ktorá vo všeobecnosti zodpovedá plánu, pokiaľ 1. sa úver nepovažuje za taký, ktorý nie je v súlade s menovou politikou; 2. nenastane situácia, že dánska centrálna banka nemôže získať uspokojivú cenu na trhu z dôvodu mimoriadnych okolností na finančnom trhu alebo nedostatočnej likvidity; 3. sa žiadosť podstatne neodchyľuje od predloženého plánu. Na osobitné podmienky štátnych úverov a úverov so štátnou zárukou sa vzťahujú štandardné usmernenia dánskej centrálnej banky pre finančné transakcie. Minister financií tak ani teoreticky, ani prakticky neschvaľuje ani nezamieta jednotlivé úvery, ktoré si vyberá spoločnosť Femern A/S. Dánska centrálna banka však pravidelne monitoruje, či úvery, na ktoré spoločnosť Femern A/S žiada štátnu záruku, patria do rozsahu pôsobnosti usmernenia ministerstva financií a usmernení pre finančné transakcie. Ani dánska centrálna banka, ani ministerstvo financií nikdy neodmietli nijaké konkrétne úverové dokumenty, na ktoré požiadali o štátnu záruku napríklad spoločnosti A/S Storebælt alebo A/S Øresund.
- (257) Komisia na základe toho dospela k záveru, že nadobudnutím účinnosti zákona o výstavbe sa spoločnosti Femern A/S priznalo zákonné právo financovať plánovanie a výstavbu pevného spojenia prostredníctvom úverov so štátnou zárukou a štátnych úverov. Nadobudnutie účinnosti zákona ako také zahŕňalo poskytnutie individuálnej pomoci spoločnosti Femern A/S.
- (258) Dánske orgány zároveň potvrdili, že v článku 4 ods. 4 zákona o výstavbe ⁽¹²⁵⁾ sa predpokladá, že dánska centrálna vláda poskytuje bez akýchkoľvek ďalších vykonávacích opatrení záruku, že dodávateľov spoločnosti Femern A/S

⁽¹²⁴⁾ Danmarks Nationalbank – Aftale mellem Finansministeriet og Danmarks Nationalbank om arbejdsfordelingen på statsgældsområdet.

⁽¹²⁵⁾ V prípravných poznámkach k zákonu o výstavbe sa špecifikuje, že „pri vykonávaní odseku 4 centrálna vláda bez akéhokoľvek osobitného oznámenia v jednotlivých prípadoch ručí za finančné záväzky spoločnosti Femern A/S a A/S Femern Landanlæg, ktoré nie sú zaručené v odseku 2. Pri vykonávaní tohto ustanovenia je štátna záruka obmedzená na záväzky, ktoré tieto dve uvedené spoločnosti prijali v súvislosti s výstavbou stavebného projektu, bude sa však uplatňovať aj na záväzky v spojení s výstavbou stavebného projektu, ktoré tieto spoločnosti prijali pred prevzatím stavieb do užívania, ale kde záväzky spoločností uplynú až po čase, v ktorom sú prevzaté do užívania. Toto ustanovenie znamená, že zodpovednosť centrálnej vlády sa vzťahuje napríklad na arbitrážne konania týkajúce sa prác v spojení so stavebným projektom, ktoré sa vykonávajú až do času, keď sa pevné spojenie prevezme do užívania, a to aj keď sa arbitrážne konania ukončia alebo začnú až po jeho prevzatí do užívania. Zodpovednosť centrálnej vlády podľa odseku 4 sa však nebude vzťahovať napríklad na záväzky týkajúce sa opravy, prevádzky a údržby pevného spojenia a akýchkoľvek nových prác, ktoré sa realizujú po jeho prevzatí do užívania. Zodpovednosť centrálnej vlády sa nebude vzťahovať ani na finančné záväzky, ktoré spoločnosti prijali v stavebnej fáze, ale ktoré nie sú spojené so samotnou výstavbou stavebného projektu.“

v prípade platobnej neschopnosti spoločnosti Femern A/S vyplatí dánsky štát ⁽¹²⁶⁾. To znamená, keď spoločnosť Femern A/S podpíše zmluvu o výstavbe s jedným z dodávateľov, dánsky štát sa hneď stáva zodpovedným za celý finančný záväzok vyplývajúci z tejto zmluvy. Táto záruka bola takisto účinná od prijatia zákona o výstavbe, čo znamená, že od toho dňa dánsky štát skutočne a bez akýchkoľvek ďalších vykonávacích opatrení zodpovedal za všetky náklady vyplývajúce z činnosti spoločnosti Femern A/S podľa zákona o výstavbe.

- (259) Komisia dospela k záveru, že dánske orgány poskytli spoločnosti Femern A/S viacero individuálnych pomoci. Po prvé, v čase založenia spoločnosti v roku 2005 bola poskytnutá kapitálová injekcia. K dátumu nadobudnutia účinnosti zákona o plánovaní 17. apríla 2009 bola potom poskytnutá individuálna pomoc na financovanie prípravy, skúmania, návrhu a iných potrebných opatrení týkajúcich sa pevného spojenia. Táto pomoc pozostávala z kombinácie týchto nástrojov: kapitálová injekcia, štátne záruky a štátne úvery. Pôvodný rozpočet bol stanovený na 1 210 miliónov DKK (162,2 milióna EUR) (ceny z roku 2008). Ďalšia pomoc bola poskytnutá postupne 3. júna 2010, 23. júna 2011 a v marci 2013, keď bol pôvodný rozpočet zákona o plánovaní zvýšený postupne na 1 881 miliónov DKK (252,1 milióna EUR), 2 812 miliónov DKK (376,9 milióna EUR) a 3 992 miliónov DKK (535,1 milióna EUR) (všetko v cenách z roku 2008). K dátumu nadobudnutia účinnosti zákona o výstavbe 6. mája 2015 bola poskytnutá ďalšia individuálna pomoc na plánovanie, výstavbu, prevádzku a ďalšie potrebné opatrenia v súvislosti s výstavbou a prevádzkou pevného spojenia a pozostávala z kombinácie štátnych úverov a štátnych záruk.

6.3. Oprávnenosť pomoci

- (260) Podľa článku 108 ods. 3 zmluvy musia členské štáty v dostatočnom čase informovať Komisiu o zámeroch v súvislosti s poskytnutím pomoci, aby mohla vyjadriť svoje pripomienky. Povinnosť zdržať sa konania stanovená v tom istom článku navyše bráni členskému štátu zaviesť navrhované opatrenie, kým Komisia neprijme konečné rozhodnutie.
- (261) Dánske orgány z dôvodu právnej jasnosti notifikovali 16. marca 2009 štátnu pomoc podľa článku 108 ods. 3 zmluvy na financovanie rozpočtu vo výške 1 445 miliónov DKK (193,7 milióna EUR) na financovanie plánovacej fázy. 1 210 miliónov DKK (162,2 milióna EUR) sa týkalo pevného spojenia, zatiaľ čo 185 miliónov DKK (24,8 milióna EUR) sa týkalo prepojení s vnútrozemím. Komisia 13. júla 2009 vo svojom rozhodnutí o plánovaní rozhodla, že nevzniesie námietky voči financovaniu plánovacej fázy, pričom dospela k záveru, že spoločnosť Femern A/S konala v plánovacej fáze ako subjekt verejného sektora a že akákoľvek podpora preto nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy. Keďže však Komisia nemohla vylúčiť, že verejná podpora pre plánovacia fáza by mohla zahŕňať štátnu pomoc v prospech budúceho prevádzkovateľa pevného spojenia, posudzovala aj zlučiteľnosť notifikovaných opatrení a dospela k záveru, že by sa mohli považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.
- (262) Ako sa konštatuje v odôvodnení 259 tohto rozhodnutia, rozpočet na plánovanie pevného spojenia sa pri viacerých príležitostiach upravoval, a to postupne v júni 2010, v júni 2011 a v marci 2013 až na celkových 3 992 miliónov DKK (535,1 milióna EUR) (ceny z roku 2008). Tieto úpravy rozpočtu schválil finančný výbor dánskeho parlamentu. Súhlas sa vždy týkal konkrétnych plánovacích činností, na ktoré sa vzťahoval článok 2 zákona o plánovaní. Komisia sa domnieva, že dánske orgány rozhodovali o týchto zvýšeníach rozpočtu vzhľadom na rozhodnutie o plánovaní, a preto sa opierali o predpoklad, že týmito zvýšeniami rozpočtu by sa spoločnosť Femern A/S neposkytla nijaká štátna pomoc, alebo ak by aj išlo o pomoc, v každom prípade by bola zlučiteľná. Na základe týchto schválení rozpočtu spoločnosť Femern A/S prijala konkrétne štátne úvery. Dánske orgány potvrdili, že každý z týchto štátnych úverov má dátum splatnosti, ku ktorému je úver splatný. Dánske orgány ďalej uviedli, že skutočné náklady na plánovanie sa financovali priebežne vzhľadom na prognózy krátkodobých nákladov a poskytnutie podpory EÚ z programu TEN-T/NPE.
- (263) Komisia sa domnieva, že dánske orgány mohli odôvodnene predpokladať, že na poskytovanie štátnych záruk a štátnych úverov pre rozpočet na plánovanie vo výške 3 992 miliónov DKK sa vzťahovalo rozhodnutie o plánovaní. V rozhodnutí o plánovaní Komisia skutočne rozhodla, že spoločnosť Femern Belt A/S konala ako subjekt verejného sektora, pokiaľ išlo o jej účasť v plánovacej fáze, a že verejné prostriedky, ktoré jej boli poskytnuté na tieto účely, nepredstavujú štátnu pomoc. Ak by mala spoločnosť Femern Belt A/S zodpovedať za následné fázy projektu a realizovať súvisiace komerčné činnosti, verejné prostriedky z plánovacej fázy by sa mohli klasifikovať ako zlučiteľná štátna pomoc. Je pravda, že v rozhodnutí o plánovaní sa osobitne nehovorilo o štátnych úveroch, ale len o štátnych zárukách a kapitálovej injekcii. V zákone o plánovaní (ako bol notifikovaný Komisiou) sa však

⁽¹²⁶⁾ Táto záruka sa neuplatňuje na stavebné náklady projektu. Akékoľvek záväzky týkajúce sa opravy, prevádzky a údržby pevného spojenia alebo akýchkoľvek nových prác, ktoré sa realizujú po prevzatí pevného spojenia do užívania, sú prísne vylúčené.

výslovne stanovuje možnosť štátnych úverov a ministrom financií sa udeľuje právomoc rozhodnúť o optimálnom pomere na financovanie prípravy, skúmania, plánovania a ďalších potrebných opatrení týkajúcich sa pevného spojenia. Komisia ďalej konštatuje, že v rozhodnutí o plánovaní – v doplňujúcej analýze zlučiteľnosti – neboli uvedené podmienky týkajúce sa maximálnej výšky pomoci alebo intenzity pomoci.

- (264) Dánske ministerstvo dopravy zaslalo 28. novembra 2014 na verejnú konzultáciu „návrh zákona o výstavbe pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu a prepojení s dánskym vnútrozemím“. Podľa tohto plánovaného zákona o výstavbe by spoločnosť Femern A/S bola poverená aj realizáciou výstavby, prevádzky a financovania pevného spojenia. Dánske orgány následne 22. decembra 2014 notifikovali Komisii model financovania projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu. Komisia preto dospela k záveru, že dánske orgány dodržali povinnosť v dostatočnom čase informovať Komisiu o svojom zámere poskytnúť pomoc na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia, aby mohla vyjadriť pripomienky.
- (265) Keďže spoločnosť Femern A/S 21. novembra a 5. decembra 2018 vopred získala štátne úvery na stavebnú činnosť v celkovej výške 7,4 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR), keďže 1,85 miliardy DKK (0,2 miliardy EUR) z tejto sumy bolo vyplatených v roku 2018 a zvyšok v období od februára do apríla 2019 a keďže minister dopravy vydal 26. marca 2019 spoločnosti Femern A/S pokyn začať s balíkom stavebných prác, Komisia dospela k záveru, že aspoň časť pomoci poskytnutej na základe zákona o výstavbe, bola zavedená neoprávnene.

6.4. Posúdenie zlučiteľnosti

- (266) Dánske orgány tvrdia, že ak by mala Komisia považovať podporné opatrenia za štátnu pomoc, mala by posudzovať ich zlučiteľnosť na základe článku 107 ods. 3 písm. b) zmluvy, ktorým sa umožňuje pomoc na podporu vykonávania dôležitého projektu spoločného európskeho záujmu.
- (267) Podľa článku 107 ods. 3 písm. b) zmluvy možno pomoc na podporu vykonávania dôležitého projektu spoločného európskeho záujmu považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Komisia uvádza zásady, podľa ktorých bude posudzovať verejné financovanie takýchto projektov, vo svojom oznámení o kritériách pre analýzu zlučiteľnosti štátnej pomoci na podporu vykonávania dôležitých projektov spoločného európskeho záujmu s vnútorným trhom (ďalej len „oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu“) ⁽¹²⁷⁾.
- (268) Podľa bodu 51 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu „Komisia uplatní zásady stanovené v tomto oznámení na všetky notifikované projekty pomoci, pri ktorých je potrebné prijať rozhodnutie po uverejnení oznámenia v Úradnom vestníku Európskej únie, ako aj v prípadoch projektov notifikovaných pred jeho uverejnením“. V tomto prípade by sa preto mali uplatňovať zásady uvedené v oznámení o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu.

6.4.1. Dôležitý projekt spoločného európskeho záujmu

- (269) Na splnenie kritérií pomoci na základe článku 107 ods. 3 písm. b) zmluvy by mal mať dôležitý projekt spoločného európskeho záujmu tieto vlastnosti:
- musí ísť o jediný projekt, ktorý je jasne definovaný, pokiaľ ide o jeho ciele a podmienky realizácie, vrátane účastníkov a financovania ⁽¹²⁸⁾,
 - musí byť v spoločnom európskom záujme ⁽¹²⁹⁾,
 - musí byť dôležitý z kvantitatívneho alebo kvalitatívneho hľadiska ⁽¹³⁰⁾.

6.4.1.1. Projekt musí byť jasne definovaný, pokiaľ ide o jeho ciele a podmienky realizácie

- (270) Komisia už v rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že projekt v tomto prípade možno vymedziť ako plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia. V článku 2 zmluvy o Fehmarnskej úžine sa stanovuje, že pevné spojenie cez Fehmarnskú úžinu sa vybuduje medzi Puttgardenom a Rødbyhavnom ako kombinované železničné a cestné spojenie pozostávajúce z elektrifikovanej dvojkoľajnej železničnej trate a štvorprúdového cestného spojenia s technickou kvalitou diaľnice. Všeobecnejšie sa v zmluve o Fehmarnskej úžine uvádza jasný opis projektu s ohľadom na jeho ciele a podmienky jeho realizácie vrátane účastníkov a financovania. V zákone o výstavbe a jeho prílohách sa okrem toho uvádza podrobný technický opis projektu vrátane geografického umiestnenia, návrhu, výstavby, financovania a prevádzky. Komisia preto dospela k záveru, že projekt možno považovať za jasne definovaný projekt.

6.4.1.2. Projekt musí byť v spoločnom európskom záujme

- (271) Komisia sa domnieva, že projekt je v spoločnom európskom záujme v zmysle článku 107 ods. 3 písm. b) zmluvy, keďže konkrétnym, jasným a identifikovateľným spôsobom prispieva k jednému alebo viacerým cieľom Únie a má

⁽¹²⁷⁾ Ú. v. EÚ C 188, 20.6.2014, s. 4.

⁽¹²⁸⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 12.

⁽¹²⁹⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 14.

⁽¹³⁰⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 24.

významný vplyv na konkurencieschopnosť Únie, ako aj na udržateľný rast a tvorbu hodnôt vo veľkej časti Únie. Komisia uznala spoločný európsky záujem projektu aj v rozhodnutí o plánovaní a novšie v rozhodnutí o začatí konania.

- (272) Projekt predstavuje významný príspevok k cieľom Únie tým, že má veľký význam pre transeurópske dopravné (TEN-T) a energetické siete ⁽¹³¹⁾. Projekt prispieje k rozvoju transeurópskej dopravnej siete, považuje sa za prioritný projekt programu TEN-T a má veľký význam pre dopravnú stratégiu Únie ⁽¹³²⁾. Predstavuje chýbajúce spojenie na škandinávsko-stredozemskom koridore základnej siete TEN-T a bol takto identifikovaný v trefom pracovnom pláne európskeho koordinátora ⁽¹³³⁾. Projekt preto prispieje k zlepšeniu spojenia medzi severskými krajinami a strednou Európou, ako aj k väčšej flexibilita a časovým úsporám v cestnej a železničnej doprave. To je silný náznak toho, že projekt je v spoločnom európskom záujme.
- (273) Do projektu sú zapojené dva členské štáty, Dánsko a Nemecko. Prínosy napriek tomu siahajú nad rámec týchto dvoch členských štátov, keďže sa rozširujú na veľkú časť Únie ⁽¹³⁴⁾. Cieľom projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu je skutočne zlepšenie podmienok prepravy cestujúcich a tovaru medzi severskými krajinami a strednou Európou. Očakáva sa, že doplnením chýbajúceho spojenia na škandinávsko-stredozemskom koridore ⁽¹³⁵⁾ bude projekt prínosom pre všetky krajiny pozdĺž tohto koridoru od Fínska po Maltu [v súlade s článkom 44 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ⁽¹³⁶⁾].
- (274) Tieto jasne definované prínosy projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu boli ďalej špecifikované v analýze nákladov a prínosov vypracovanej pre dánske ministerstvo dopravy ⁽¹³⁷⁾ a nie sú obmedzené na podnik alebo na sektor, ktorého sa projekt týka ⁽¹³⁸⁾. Z analýzy nákladov a prínosov vyplýva, že projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu bude mať rozsiahly prínos pre Európu, a to aj napriek významným investičným nákladom. Analýzu nákladov a prínosov vypracovala konzultčná spoločnosť *Incentive* s pôvodnou verziou štúdie z 5. januára 2015 a s aktualizovanou verziou z 27. marca 2015. Pôvodná verzia bola aktualizovaná o nové stavebné odhady. Hlavné prínosy identifikované v analýze spočívajú v časových úsporách a zvýšenej flexibilita pri prechode Fehmarnskej úžiny, zlepšení fungovania vnútorného trhu a posilnení hospodárskej a sociálnej súdržnosti medzi severskými krajinami a strednou Európou.
- (275) V analýze nákladov a prínosov sa okrem toho zároveň kvantifikujú čisté prínosy s prihliadnutím na priame a nepriame účinky. Nepriame účinky zahŕňajú napríklad vplyv na životné prostredie a klímu a korekciu príjmov trajektov. Podľa aktualizovanej štúdie v prípade, keď sa do analýzy zahrnú náklady a prínosy všetkých krajín, projektom pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu sa dosiahne čistý prínos a vytvorí sa sociálno-ekonomická návratnosť na úrovni 4,7 % ⁽¹³⁹⁾. V pôvodnej štúdii sa vykonalo aj viacero analýz citlivosti. V záujme obozretnosti sa meral vplyv na hospodársku súťaž zo strany trajektov prevádzkovaných pri zníženej frekvencii. V tomto scenári sa sociálno-ekonomická návratnosť odhadovala na 4,1 % (v porovnaní s celkovou sociálno-ekonomickou návratnosťou 5,0 % v pôvodnej štúdii).
- (276) Komisia sa domnieva, že aj keby v prípade pokračujúcej trajektovej dopravy bola výsledkom aktualizovanej analýzy citlivosti návratnosť na úrovni 3,8 %, ako tvrdia spoločnosti Scandlines a ostatné, pozitívnu sociálno-ekonomickou štúdiou sa stále potvrdzujú prínosy projektu.
- (277) Komisia sa domnieva, že aktualizovanými štúdiami z roku 2019, ktoré predložili spoločnosti Scandlines a Stena Line, sa nemení jej kvalifikácia projektu ako projektu, ktorý má jasne definované prínosy. Štúdie spoločnosti *Incentive* sú založené na vierohodných predpokladoch. Novou štúdiou spoločnosti Knud Andersen z roku 2019, ktorú predložili spoločnosti Scandlines a Stena Line, sa toto posúdenie nemení. Podľa názoru spoločností Scandlines a Stena Line sa v štúdiách spoločnosti *Incentive* predpokladalo, že spoločnosť Scandlines funguje s obrovskou stratou. Komisia to nepovažuje za dôveryhodný argument, keďže je zrejmé, že sociálno-ekonomická

⁽¹³¹⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 15.

⁽¹³²⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 23.

⁽¹³³⁾ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work_plan_wp11.pdf, s. 35.

⁽¹³⁴⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 16.

⁽¹³⁵⁾ Škandinávsko-stredozemský koridor predstavuje os prebiehajúcu zo severu na juh, ktorá je pre hospodárstvo Európy mimoriadne dôležitá. Koridor siaha od Fínska a Švédska na severe po ostrov Malta na juhu a zaberá Dánsko, severné, stredné a južné Nemecko, priemyselné strediská severného Talianska a prístavy južného Talianska. Najvýznamnejšími projektmi na tomto koridore sú pevné spojenie cez Fehmarnskú úžinu a Brennerský úpätný tunel vrátane ich prístupových ciest, pozri https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en.

⁽¹³⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁽¹³⁷⁾ Štúdia vypracovaná pre dánske ministerstvo dopravy spoločnosťou *Incentive* 5. januára 2015, revidovaná a aktualizovaná štúdiou z 27. marca 2015.

⁽¹³⁸⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 17.

⁽¹³⁹⁾ V odôvodnení 144 rozhodnutia o začatí konania sa mylne uvádza, že analýzy citlivosti sa vykonali v rámci aktualizovanej štúdie.

návratnosť bola v štúdiách spoločnosti Incentive v skutočnosti upravená o stratu príjmov v prospech trajektov. V pôvodnej štúdii spoločnosti Incentive sa konkrétne predpokladalo, že príjmy presiahnu náklady približne o 15 %. Štúdia navyše zahŕňala dve analýzy citlivosti s rozdielom medzi príjmami a nákladmi až do výšky 30 %, ktorých výsledkom stále bola kladná sociálno-ekonomická návratnosť na úrovni 4,6 % (v porovnaní so sociálno-ekonomickou návratnosťou 5,0 % v základnom scenári). Spoločnosti Scandlines a Stena Line zároveň zdôrazňujú zvýšenie odhadovaných stavebných nákladov na prepojenia s nemeckým vnútrozemím. Komisia pripomína, že ani tento prvok nemôže ohroziť dôveryhodnosť štúdií spoločnosti Incentive, ktoré boli založené na primeranom odhade úplných stavebných nákladov (pričom nemecké vnútrozemie predstavuje len malú časť celkových nákladov) vrátane primeranej rezervy.

- (278) Podľa bodu 18 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa vyžaduje, aby bol projekt spolufinancovaný príjmom. Keďže projekt bude z veľkej časti financovať spoločnosť Femern A/S vzhľadom na skutočnosť, že používateľom pevného spojenia sa bude účtovať mýto a poplatky, Komisia považuje toto kritérium za dodržané.
- (279) Verejné financovanie pevného spojenia nesúvisí s dotáciami škodlivými pre životné prostredie, preto nie je v rozpore so zásadou postupného rušenia takýchto dotácií, ako sa vyžaduje podľa bodu 19 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu.
- (280) Na projekt sa získali finančné prostriedky EÚ na plánovacie činnosti, ako sa uvádza v odôvodnení 37 tohto rozhodnutia, a získal sa záväzok na ďalšiu podporu z nástroja NPE. V oznámení o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa to samo osebe uznáva ako pozitívny ukazovateľ spoločného európskeho záujmu.
- (281) Všetky tieto prvky prispievajú k záveru Komisie, že projekt predstavuje dôležitý a konkrétny príspevok k dosiahnutiu cieľov dopravnej politiky Únie a širších cieľov Únie, najmä posilnenia hospodárskej a sociálnej súdržnosti. Komisia sa preto domnieva, že ide o projekt spoločného európskeho záujmu.

6.4.1.3. Projekt musí byť dôležitý z kvantitatívneho alebo kvalitatívneho hľadiska

- (282) Projekt je veľkým projektom európskej dopravnej infraštruktúry. Komisia už jeho dôležitý charakter uznala vo svojom rozhodnutí o plánovaní.
- (283) Na základe aktualizácie, ktorú predložili dánske orgány, sa celkové náklady na plánovanie a výstavbu pevného spojenia odhadujú na 52,6 miliardy DKK (7,1 miliardy EUR) a náklady súvisiace s plánovaním a výstavbou modernizácie prepojení s dánskym vnútrozemím sa odhadujú na 9,5 miliardy DKK (1,3 miliardy EUR), t. j. 62,1 miliardy DKK (8,3 miliardy EUR) v pevných cenách z roku 2015 za celý projekt. Projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu okrem toho zahŕňa aj značné náklady súvisiace s výstavbou prepojení s nemeckým vnútrozemím, za ktoré zodpovedajú nemecké orgány ⁽¹⁴⁰⁾.
- (284) Projekt sa navyše realizuje ako súčasť spolupráce medzi Nemeckom a Dánskom a bol už schválený na úrovni Únie, keďže pevné spojenie tvorí neoddeliteľnú súčasť transeurópskej dopravnej siete. Po dokončení pevného spojenia sa výrazne zlepšia podmienky osobnej a nákladnej dopravy medzi severskými krajinami a strednou Európou a pomôže to s uvoľnením preťaženia na trase Veľkého Beltu cez Dánsko, najmä v železničnej sieti.
- (285) Komisia sa preto domnieva, že projekt je obzvlášť významný, pokiaľ ide o veľkosť a rozsah. Z pomerne dlhého obdobia výstavby a vysokej sumy investícií takisto vyplýva veľmi vysoká úroveň finančného rizika ⁽¹⁴¹⁾. Komisia sa preto domnieva, že projekt je dôležitý z kvantitatívneho a kvalitatívneho hľadiska.
- (286) Komisia na základe toho dospela k záveru, že projekt spĺňa všetky kritériá oprávnenosti uvedené v tretej časti oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu ⁽¹⁴²⁾.

6.4.2. Povaha posudzovanej pomoci

- (287) Opatrenia notifikované v roku 2014, ktoré sa posudzovali v rozhodnutí o výstavbe, zahŕňali plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia až do úplného splatenia dlhu. Všeobecný súd vo svojom rozsudku z 13. decembra 2018 uviedol, že vzhľadom na to, že dotknutá pomoc zahŕňa náklady na prevádzku pevného spojenia, nemožno vylúčiť, že pomoc by do určitej miery mohla predstavovať prevádzkovú pomoc, ktorú by v prípade jej existencie mala Komisia posudzovať osobitne.
- (288) Komisia preto v časti 5.3.2. rozhodnutia o začatí konania nastolila otázku, či by sa opatrenia pomoci mali klasifikovať ako investičná pomoc alebo prevádzková pomoc alebo ako kombinácia oboch týchto pomoci. V tejto fáze nebolo jasné najmä to, do akej miery by sa opatreniami, ktoré by sa vykonávali v prevádzkovej fáze projektu, pokrývali finančné potreby týkajúce sa i) splatenia dlhu, ktorý vznikol v plánovacej a stavebnej fáze projektu, a/alebo ii) úhrady prevádzkových nákladov počas prevádzkovej fázy projektu, a/alebo iii) vyplácania dividend materskej spoločnosti, alebo iv) všetkých uvedených možností.

⁽¹⁴⁰⁾ Tieto náklady sa netýkajú aktuálnej veci.

⁽¹⁴¹⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 24.

⁽¹⁴²⁾ Analýzu Komisie v tejto súvislosti potvrdil aj Všeobecný súd; pozri rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Scandlines/Európska komisia, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, body 144 – 181.

- (289) Podľa spoločností Scandlines a ostatných je prevádzková pomoc spojená s povahou nákladov a nie je spojená s konkrétnou fázou (akou je fáza prevádzky) projektu. Podľa ich názoru každá pomoc, ktorou sa pokrývajú prevádzkové náklady, predstavuje prevádzkovú pomoc, bez ohľadu na fázu, v ktorej náklady vzniknú. Keďže prevádzkové náklady sú zahrnuté do analýzy likvidnej medzery, spoločnosti Scandlines a ostatné sa domnievajú, že prevádzková pomoc je z definície prítomná. Podľa spoločností Scandlines a ostatných je navyše takáto prevádzková pomoc zakázaná.
- (290) Najprv treba určiť, či opatrenia zahŕňajú prevádzkovú pomoc. Ak áno, treba analyzovať, či možno takúto potenciálnu prevádzkovú pomoc vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom a na základe čoho.
- (291) Podľa ustálenej judikatúry sa prevádzková pomoc vymedzuje ako pomoc, ktorej cieľom je odbremeniť podnik od nákladov, ktoré by musel bežne znášať v rámci svojej bežnej prevádzky alebo bežných činností⁽¹⁴³⁾. Súdny dvor ďalej odlíšil investičnú pomoc od prevádzkovej pomoci tak, že cieľ investičnej pomoci spojil s existenciou osobitnej investície⁽¹⁴⁴⁾.
- (292) Pri zvažovaní citovaných vymedzení prevádzkovej pomoci spolu s opatreniami, ktoré dánske orgány notifikovali v roku 2014, sa zdá, že spoločnosť Femern A/S mohla mať potenciálny prospech z prevádzkovej pomoci. S prihliadnutím na článok 7 zákona o plánovaní a článok 4 zákona o výstavbe je zrejmé, že spoločnosť Femern A/S by mala možnosť získať štátne úvery a využiť štátne záruky na svoje úvery na financovanie a refinancovanie plánovania, výstavby a prevádzky a iných potrebných opatrení v súvislosti s výstavbou a prevádzkou pevného spojenia. V zákone o výstavbe sa nevylučovalo, že spoločnosť Femern A/S by bola odbremenená od nákladov, ktoré by musela bežne znášať v rámci svojej bežnej prevádzky pevného spojenia. Keďže v citovanom vymedzení prevádzkovej pomoci sa jasne odkazuje na „bežnú prevádzku“ a „bežné činnosti“ a implicitne sa odkazuje na „kontinuálnu povahu“ (na rozdiel od *ad hoc* povahy investičnej pomoci), Komisia sa domnieva, že táto potenciálna prevádzková pomoc môže byť prítomná, až keď je pevné spojenie v prevádzke.
- (293) Dánske orgány však v reakcii na pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania, ktoré sú uvedené v odôvodnení 177, revidovali notifikáciu z roku 2014 s cieľom ďalej obmedziť štátnu pomoc a obmedziť poskytovanie štátnych záruk a štátnych úverov na financovanie potrebné na náklady, ktoré vznikli počas plánovacej a stavebnej fázy, čiže na plánovacie a stavebné náklady pevného spojenia. Maximálna výška dlhu, ktorý sa môže zaistiť štátnymi zárukami alebo prijať prostredníctvom štátnych úverov, bola obmedzená na plánovacie a stavebné náklady vrátane finančných nákladov súvisiacich s týmito plánovacími a stavebnými nákladmi.
- (294) Na základe revidovanej notifikácie dospela Komisia k záveru, že skúmaná pomoc predstavuje investičnú pomoc, keďže cieľom pomoci je zjavne umožniť plánovanie a výstavbu pevného spojenia a nie odbremeniť spoločnosť Femern A/S od nákladov, ktoré by musela bežne znášať v rámci svojej bežnej prevádzky alebo bežných činností. Skutočnosť, že spoločnosť Femern A/S často refinancuje úvery prijaté na pokrytie plánovacích a stavebných nákladov a nefinancuje napríklad prostredníctvom jedného veľkého úveru, je len vecou *formy a druhu* finančnej štruktúry projektu. Neznamená to, že štátne záruky za refinancované úvery týkajúce sa plánovacích a stavebných nákladov zahŕňajú prevádzkovú pomoc. Komisia navyše ďalej v analýze zlučiteľnosti a posúdení likvidnej medzery preukazuje, že výška pomoci je podstatne nižšia ako stavebné náklady pevného spojenia.
- (295) Hoci sa zdá, že zákonom o výstavbe sa umožnila prevádzková pomoc, Komisia sa domnieva, že spoločnosti Femern A/S by sa tým mohla poskytnúť potenciálna výhoda až po vstupe do prevádzky. Na základe revidovanej notifikácie bola potenciálna možnosť budúcej prevádzkovej pomoci odstránená.
- (296) Dánske orgány ďalej zabezpečia, aby spoločnosť Femern A/S každoročne podávala správy o svojich peňažných tokoch s cieľom preukázať, že prevádzka pevného spojenia nie je dotovaná.

6.4.3. Nevyhnutnosť pomoci

- (297) Podľa bodu 28 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu „[p]omoc nesmie slúžiť ako dotácia na náklady na projekt, ktoré by podniku vznikli v každom prípade, a nesmie slúžiť na kompenzáciu bežného podnikateľského rizika hospodárskej činnosti. Bez pomoci by nemalo byť možné projekt realizovať, alebo by sa realizoval v menšej veľkosti alebo rozsahu alebo iným spôsobom, ktorý by významne obmedzil jeho očakávané prínosy.“

⁽¹⁴³⁾ Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 19. septembra 2000, Nemecko/Komisia, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 30 a judikatúru tam citovanú, a rozsudok Súdneho dvora z 24. novembra 2011, Taliansko/Komisia, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, bod 63.

⁽¹⁴⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 24. novembra 2011, Taliansko/Komisia, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, bod 64.

- (298) Poznámka pod čiarou č. 2 k bodu 28 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu zároveň zahŕňa požiadavku formálneho stimulačného účinku, keďže sa v nej stanovuje, že „[ž]iadosť o poskytnutie pomoci sa musí podať pred začatím prác, čo je buď začiatok stavebných prác na investíciu, alebo prvý záväzok firmy na objednávku zariadenia alebo iný záväzok, na základe ktorého je investícia nezvratná, podľa toho, čo je prvé v časovom slede. Kúpa pozemku a prípravné práce, ako napríklad získavanie povolení a uskutočňovanie predbežných štúdií uskutočniteľnosti, sa nepovažujú za začatie prác.“
- (299) V súvislosti s požiadavkou formálneho stimulačného účinku už Komisia v rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že je zrejmé, že spoločnosť Femern A/S bola zriadená s jediným účelom plánovania, výstavby a prevádzky pevného spojenia. Vyžaduje sa to v jej stanovách. Z analýzy podstatného stimulačného účinku (pozri odôvodnenie 302 a nasledujúce) je navyše zrejmé, že bez pomoci by spoločnosť Femern A/S nemohla projekt realizovať. Za týchto okolností a s prihliadnutím na skutočnosť, že pomoc sa v tomto prípade týka jediného projektu, o ktorom rozhodli Dánsko a Nemecko a ktorý budú realizovať štátom vlastnené účelovo vytvorené subjekty, nemožno požiadavku formálneho stimulačného účinku stanovenú v oznámení o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu považovať za predpoklad na preukázanie stimulačného účinku pomoci. Projekt pevného spojenia sa veľmi líši napríklad od projektov, ktoré sa môžu podporiť v rámci schémy regionálnej pomoci, keďže o týchto projektoch rozhodujú samotné podniky a stimul, na ktorom sa zakladá ich investičné rozhodnutie, musia pred udelením overiť udeľujúce orgány. Komisia sa domnieva, že žiadosť o poskytnutie pomoci možno v tomto prípade považovať za vnútorne spojenú so zriadením spoločnosti Femern A/S. Skutočnosť, že spoločnosť Femern A/S nepredložila dánskym orgánom osobitnú žiadosť o poskytnutie pomoci, preto nedokazuje neexistenciu stimulačného účinku ⁽¹⁴⁵⁾.
- (300) Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdili, že záleží na tom, či spoločnosť Femern A/S konala (výstavbou) pred poskytnutím pomoci alebo inými slovami, či spoločnosť Femern A/S skutočne začala s výstavbou pred získaním záväzku, že dostane pomoc. Podľa názoru spoločností Scandlines a ostatných „spoločnosť Femern A/S začala so stavebnými prácami v roku 2013, hoci dánske orgány sa zaviazali, že poskytnú pomoc, najskôr v roku 2015 zákonom o výstavbe“. Podľa spoločností Scandlines a ostatných nemožno tieto práce považovať za plánovacie činnosti. S ohľadom na to, že pomoc na stavebné činnosti ešte nebola poskytnutá, by bol navyše porušený formálny stimulačný účinok. Spoločnosti Scandlines vo svojom podaní z októbra 2019 okrem toho tvrdili, že spoločnosť Femern A/S porušila požiadavku stimulačného účinku aj vykonávaním stavebných prác po zrušení rozhodnutia o výstavbe. Komisia pripomína, že v rámci požiadavky formálneho stimulačného účinku sa vo všeobecnosti neporovnáva dátum začatia prác s dátumom poskytnutia pomoci (ako zrejme tvrdia spoločnosti Scandlines a ostatné), ale porovnáva sa dátum začatia prác s dátumom podania žiadosti o poskytnutie pomoci. Dánske orgány v každom prípade vysvetlili, že takzvané prípravné práce, ktoré sú súčasťou programu, na základe ktorého sa dánske orgány rozhodli začať s určitými prípravami skôr, ako sa pôvodne plánovalo, boli založené na viacerých úpravách rozpočtu na plánovanie, ktoré schválil dánsky parlament. Komisia sa preto domnieva, že nie je možné tvrdiť, že spoločnosť Femern A/S ako účelovo vytvorený subjekt a vzhľadom na svoje stanovy pristúpila k týmto prácam bez toho, aby sa opierala o skutočnosť, že tieto práce budú dotované štátom.
- (301) Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdili, že Komisia sa v bode 163 rozhodnutia o začatí konania pri odkaze na povinnosť zdržať sa konania mýlila. Komisia súhlasí, že povinnosť zdržať sa konania a požiadavka formálneho stimulačného účinku sú dve odlišné koncepcie. Pomoc, ktorá bola poskytnutá v rozpore s povinnosťou zdržať sa konania, skutočne stále môže mať stimulačný účinok.
- (302) Pozíciou Komisie, že absencia žiadosti o poskytnutie pomoci v tomto prípade nie je rozhodujúca pre posúdenie stimulačného účinku pomoci, nie je dotknutá požiadavka, že pomoc nesmie slúžiť ako dotácia na náklady na projekt, ktoré by podniku vznikli v každom prípade (podstatný stimulačný účinok ako sa stanovuje v bode 28 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu). Komisia sa domnieva, že odkaz spoločností Scandlines a ostatných na článok 345 zmluvy v tom, že by išlo o diskrimináciu v prospech podnikov vo verejnom vlastníctve, preto nie je relevantný. Ako už bolo vysvetlené, Komisia sa domnieva, že test podstatného stimulačného účinku podľa bodu 28 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa uplatňuje v plnom rozsahu, ale že vzhľadom na osobitné okolnosti uvedené v odôvodnení 299 tohto rozhodnutia možno pomoc v kontexte projektu považovať za vnútorne spojenú so zriadením spoločnosti Femern A/S. Malo by sa preto preukázať, že bez pomoci by sa pevné spojenie nerealizovalo, alebo aspoň nie v rovnakom rozsahu.
- (303) V bode 29 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa vyžaduje, aby členské štáty poskytli Komisii primerané informácie o podporovanom projekte. Vyžaduje sa aj komplexný opis kontrafaktuálneho scenára zodpovedajúceho situácii, keď pomoc neposkytne žiadny členský štát.
- (304) Ako sa konštatovalo už v rozhodnutí o začatí konania, dánske orgány uviedli, že neexistuje nijaký dôveryhodný kontrafaktuálny alebo realistický opis alternatívneho projektu. V súvislosti s rozsahom pôsobnosti projektu a

⁽¹⁴⁵⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH/Komisia, T-630/15, ECLI: EU:T:2018:942, bod 192.

prostriedkami jeho financovania má výhradnú rozhodovaciu právomoc dánsky parlament. Spoločnosť Femern A/S (a A/S Femern Landanlæg) preto nemá nijakú právomoc rozhodnúť o realizácii alternatívneho projektu v inom rozsahu.

- (305) Hoci v bode 29 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa jasne stanovuje, že kontrafaktálny scenár môže spočívať v neexistencii alternatívneho projektu, spoločnosti Scandlines a ostatné tvrdili, že Komisia by mala overiť, či existuje alternatívny projekt bez pomoci. Keďže v posúdení nákladov a prínosov z roku 2000 ⁽¹⁴⁶⁾ sa uvádza viacero alternatív a keďže pomer nákladov a prínosov riešenia s podmorským tunelom bol značne nižší ako iné alternatívy, Komisia by podľa názoru spoločností Scandlines a ostatných nemala vo svojom posúdení nevyhnutnosti pomoci tieto alternatívy zanedbať. Okrem toho považujú skutočnosť, že výhradnú rozhodovaciu právomoc v súvislosti s rozsahom pôsobnosti projektu má dánsky parlament, za bezpredmetnú a prieskum komerčného záujmu z roku 2001 za zastaraný.
- (306) Predmetom správy o nákladoch a prínosoch z roku 2000 bolo hospodárske a finančné hodnotenie pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu, ktoré zahŕňalo posúdenie rôznych technických riešení pevného spojenia v porovnaní s pokračovaním existencie súčasného systému trajektov. Komisia uznáva, že v správe o nákladoch a prínosoch z roku 2000 sa dospelo k záveru, že pomerná efektívnosť alternatívy zlepšeného systému trajektov bola značne vyššia. V správe sa však zároveň dospelo k záveru, že zlepšeným systémom trajektov nie je možné dosiahnuť absolútnu veľkosť čistých prínosov, ktoré sa získajú riešením pevného spojenia (najvyšší príspevok k týmto prínosom spočíva v znížení času cestovania a úsporách nákladov na dopravu). Zlepšený systém trajektov preto nebol alternatívou s rovnakým rozsahom pôsobnosti a nedosahovali sa ním porovnateľné očakávané prínosy ako v prípade projektu pevného spojenia, ktorý sa mal považovať za kontrafaktálny scenár. Pokiaľ ide o ostatné scenáre, v správe o nákladoch a prínosoch z roku 2000 sa nezostavilo poradie ani neuviedla jasná preferencia a na základe správy v nijakom prípade nemožno dospieť k záveru, že by existovali alternatívne scenáre, kde by sa riešenie pevného spojenia mohlo bez pomoci realizovať s porovnateľným rozsahom pôsobnosti alebo s dosiahnutím porovnateľných očakávaných prínosov. Komisia sa preto domnieva, že pri stanovení scenára, v ktorom pevné spojenie nezíska nijakú verejnú podporu, sa môže opierať o prieskum komerčného záujmu, ktorý sa začal v roku 2001.
- (307) Ako už bolo uvedené v rozhodnutí o začatí konania, cieľom prieskumu bolo preskúmať: i) ochotu a schopnosť súkromného sektora navrhnuť, naplánovať, postaviť, financovať a prevádzkovať pevné spojenie cez Fehmarnskú úžinu; ii) finančné a súvisiace technické riešenia projektu; iii) organizačný rámec pre zapojenie súkromných investorov do projektu; a iv) rozdelenie rizík spojených s projektom medzi súkromný sektor a členské štáty ⁽¹⁴⁷⁾. Prieskum vzbudil značný záujem: reagovalo približne 100 individuálnych podnikov, z ktorých 31 ⁽¹⁴⁸⁾ odpovedalo na dotazník a 20 bolo pozvaných na pohovor. V prieskume sa dospelo k záveru, že súkromný sektor by mal záujem o účasť na navrhnutí, financovaní, výstavbe a prevádzke pevného spojenia, ak by štáty poskytli akýkoľvek druh podpory, ktorá značne presahovala plánovanú podporu v rámci siete TEN a/alebo štátne záruky. Súkromní investori by vyžadovali vysokú vnútornú mieru návratnosti na kompenzáciu podstatných rizík spojených s takým projektom ako pevné spojenie. Veritelia by podobne vyžadovali vysokú úrokovú sadzbu a vysoký pomer krytia dlhu na prekonanie vnímaných rizík. Tieto požiadavky investorov a veriteľov by spolu viedli k takým vysokým kapitálovým nákladom, že projekt by nebol uskutočniteľný bez podstatnej verejnej podpory. Dánske orgány predložili v čase notifikácie analýzu ⁽¹⁴⁹⁾, z ktorej vyplýva, že výsledky prieskumu stále platia, aby zdôvodnili, že tento záver sa medzitým nezmenil.
- (308) Komisia sa na základe toho domnieva po prvé, že nijaký racionálny súkromný investor by sa nepodieľal na financovaní takéhoto projektu za bežných trhových podmienok, a po druhé, že pevné spojenie by sa mohlo dokončiť len s podstatnou verejnou podporou. Tento záver sa nemení skutočnosťou, že konečné technické riešenie sa od prieskumu z roku 2001 zmenilo, a nič nesvedčí o tom, že kontrafaktálny scenár bez poskytnutia pomoci sa medzičasom stal životaschopným. Poskytnutie finančnej pomoci EÚ v rámci nástroja NPE by navyše bolo silnou doplňujúcou indíciou, že na realizáciu projektu je nevyhnutné verejné financovanie. Projekt by sa preto bez pomoci nere realizoval. Kontrafaktálny scenár tak spočíva v neexistencii alternatívneho projektu. Pri neexistencii alternatívneho projektu treba pomoc považovať za nevyhnutnú, ak je napríklad možné preukázať, že vnútorná miera návratnosti projektu je nižšia ako obvyklá miera návratnosti, ktorú požadujú investori zapojení do podobných investičných projektov, alebo ak vnútorná miera návratnosti nepostačuje na pokrytie kapitálových nákladov požadovaných trhom.

⁽¹⁴⁶⁾ Hospodárske hodnotenie zlepšeného systému trajektov cez Fehmarnskú úžinu, ktoré vypracovala spoločnosť PLANCO Consulting GmbH pre dánske a nemecké ministerstvo dopravy, datované v máji 2000.

⁽¹⁴⁷⁾ Výsledky prieskumu komerčného záujmu boli zverejnené v správe Fehmarnbelt, investície, financovanie a organizácia infraštruktúry, jún 2002.

⁽¹⁴⁸⁾ Účastníkmi boli na jednej strane konzorciá zložené z dodávateľov, prevádzkovateľov a bánk a na druhej strane jednotlivé spoločnosti, najmä banky, inžinierske podniky a poisťovne.

⁽¹⁴⁹⁾ Pracovné zásady garančného modelu dánskeho štátu a skúsenosti s rozsiahlymi projektmi infraštruktúry, september 2014, a Vnútorná miera návratnosti a intenzita štátnych dotácií v prípade pevného spojenia.

- (309) Dánske orgány už v tejto súvislosti v kontexte notifikácie z roku 2014 vysvetlili, že spoločnosť Femern A/S nemala investičné projekty podobného druhu ani kapitálové náklady ako celok, ktoré by sa mohli použiť na vypočítanie toho, či výška pomoci presahuje úroveň potrebnú na to, aby bol projekt dostatočne ziskový. Preto bolo potrebné porovnať vnútornú mieru návratnosti projektu s požiadavkami týkajúcimi sa kapitálových nákladov, ktoré vo všeobecnosti existujú v dotknutom odvetví. Dánske orgány predložili aktualizovanú analýzu, v ktorej sa odzrkadľujú súčasné trhové podmienky a odráža riziko spojené s daným projektom.
- (310) Ako sa uvádza v odôvodnení 175, referenčná hodnota vážených priemerných kapitálových nákladov závisí od bezrizikovej miery. V alternatívnom modeli sú vážené priemerné kapitálové náklady nižšie a dánske orgány ich odhadli na 5,59 %.
- (311) Dánske orgány porovnali túto požiadavku odvetvia týkajúcu sa kapitálových nákladov s vnútornou mierou návratnosti, ktorá by sa pri projekte pevného spojenia dosiahla bez existencie pomoci. Keďže dánske orgány v reakcii na pochybnosti uvedené v rozhodnutí o začatí konania, ktoré sa týkali proporcionality pomoci, poskytli aktualizované finančné údaje, Komisia odkazuje na časť 0 tohto rozhodnutia, kde sa podrobne posudzujú predpoklady modelov.
- (312) Z výsledkov týchto aktualizovaných výpočtov vyplýva, že vnútorná miera návratnosti projektu bez akejkoľvek štátnej pomoci by predstavovala 3,9 %, s prihliadnutím na ekonomickú životnosť investície v trvaní 40 rokov. Táto vnútorná miera návratnosti je omnoho nižšia ako kapitálové náklady vo výške 5,59 % požadované trhom, ktoré boli vypočítané v alternatívnom modeli likvidnej medzery. Následne je zároveň nižšia ako kapitálové náklady požadované trhom stanovené v rámci prvého modelu výpočtu likvidnej medzery, v ktorom sa predpokladajú vyššie priemerné vážené priemerné kapitálové náklady. Touto analýzou sa potvrdzujú závery prieskumu komerčného záujmu z roku 2001, pokiaľ ide o nevyhnutnosť štátnej pomoci. Dánske orgány navyše na žiadosť Komisie vykonali viacero analýz citlivosti na základe aktualizovaného finančného modelu. Zdá sa, že vnútorná miera návratnosti zostáva pod úrovňou kapitálových nákladov požadovaných trhom, dokonca aj keď sa prihliada na veľmi dlhú životnosť, ako navrhuje sťažovateľ (model v simulácii predĺžený do roku 2100).

- (313) Na základe uvedených prvkov dospela Komisia k záveru, že pomoc neslúži ako dotácia na náklady na projekt, ktoré by spoločnosti Femern A/S vznikli v každom prípade za predpokladu, že projekt by sa bol realizoval bez existencie dotknutej pomoci. Na výstavbu uvedenej infraštruktúry je preto nevyhnutná pomoc.

6.4.4. Proporcionalita pomoci

- (314) Zásada proporcionality si vyžaduje, aby opatrenia pomoci nepresahovali mieru primeranú na dosiahnutie ich cieľov. Ak by sa preto plánovanie a výstavba pevného spojenia mohli dosiahnuť s menšou pomocou, potom by sa pomoc nepovažovala za proporcionálnu⁽¹⁵⁰⁾.
- (315) Podľa bodu 31 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu „[m]aximálna výška pomoci sa stanoví s ohľadom na zistenú medzeru vo financovaní vo vzťahu k oprávneným nákladom. Ak je to odôvodnené v analýze medzery vo financovaní, intenzita pomoci môže dosiahnuť až 100 % úrovne oprávnených nákladov. Medzera vo financovaní je rozdiel medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom v priebehu trvania investície, ktoré sú diskontované na ich súčasnú hodnotu na základe vhodného diskontného faktora, ktorý odráža mieru návratnosti, ktorú potrebuje príjemca na uskutočnenie projektu, a to hlavne vzhľadom na riziká. Oprávnené náklady sú tie, ktoré sú stanovené v prílohe [...]“.
- (316) Na riešenie pochybností uvedených v rozhodnutí o začatí konania dánske orgány predložili aktualizáciu analýzy likvidnej medzery a obmedzili pomoc tak, aby nepresahovala likvidnú medzeru.
- (317) Treba preto posúdiť, či sú základné predpoklady modelu likvidnej medzery pevného spojenia, ktorý predložili dánske orgány, primerané vzhľadom na povahu, rozsah pôsobnosti a riziká projektu.
- (318) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že výška pomoci je priamo spojená so základnými predpokladmi modelu likvidnej medzery, a to nielen ako dôsledok obmedzenia výšky pomoci na úroveň likvidnej medzery, ale aj vzhľadom na skutočnosť, že výška dlhu, a teda aj výška pomoci, závisí od takých faktorov, akými sú celkové stavebné náklady a predpokladaná úroková sadzba. Komisia preto vzhľadom na revidovanú notifikáciu zahŕňajúcu aktualizáciu analýzy likvidnej medzery považuje za primerané, že model je takisto založený na najnovších základných údajoch. Komisia v tejto súvislosti akceptuje metodiku dánskych orgánov použiť ako východisko najnovšiu plne revidovanú finančnú analýzu projektu, finančnú analýzu z roku 2016, a aktualizovať túto analýzu podľa ďalšieho relevantného vývoja.
- (319) Dánske orgány obmedzili model likvidnej medzery na model financovania pevného spojenia a z analýzy vylúčili všetky stavebné náklady týkajúce sa prepojení s vnútrozemím. Keďže podľa článku 5 ods. 2 zákona o výstavbe sa zdá, že všetky výdavky na plánovanie, výstavbu, prevádzku a ďalšie potrebné opatrenia súvisiace s výstavbou a prevádzkou prepojení s vnútrozemím platí spoločnosť A/S Femern Landanlæg, Komisia zastáva názor, že dánske

⁽¹⁵⁰⁾ Oznámenie o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, bod 28.

orgány postupovali správne, keď tieto náklady spojené s vnútrozemím vylúčili z analýzy likvidnej medzery spoločnosti Femern A/S. Dánske orgány ďalej navrhli, aby sa neprihliadalo na výplaty dividend v prospech spoločnosti A/S Femern Landanlæg, ktoré mohli vzniknúť spoločnosti Femern A/S. Tieto výplaty dividend sa preto v modeli neobjavujú ako nákladová položka. Dánske orgány zároveň revidovali notifikáciu z roku 2014, keďže sa zaviazali zabezpečiť, že spoločnosť Femern A/S začne spoločnosti A/S Femern Landanlæg vyplácať dividendy až po úplnom splatení dlhu spoločnosti Femern A/S dotovaného štátom.

- (320) Dánske orgány vysvetlili, že oprávnené náklady sú obmedzené na rozpočet stavebných nákladov. Tento rozpočet stavebných nákladov zahŕňa náklady na plánovanie, ako aj náklady na propagačné/marketingové/informačné činnosti. Keďže tieto informačné/propagačné činnosti boli načasované približne desať rokov pred plánovaným dátumom prevádzky, keďže zjavne existuje informačná povinnosť uložená dánskym štátom a keďže informačné činnosti boli súčasťou zákona o plánovaní, Komisia sa domnieva, že tieto náklady sú spojené s realizáciou projektu, a preto oprávnené na pomoc podľa oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu. Rozpočet nákladov na plánovanie a výstavbu predstavuje 62,2 miliardy DKK (8,3 miliardy EUR) (v nominálnych cenách), čo Komisia považuje za primeraný odhad. Rozpočet zahŕňa požiadavku na povinné minimálne rezervy, ktorá je stanovená tak, že je na 80 % pravdepodobné, že rozpočet vrátane rezervy bude dostatočný na dokončenie projektu napriek akémukoľvek prekročeniu nákladov. Odrážajú sa v nej náklady, ktoré v projekte veľmi pravdepodobne vzniknú. Na účely výpočtu maximálnej likvidnej rezervy dánske orgány navyše pridali k stavebným nákladom rezervu na výstavbu vo výške 3 miliardy DKK (0,4 miliardy EUR) (v nominálnych cenách). Rezerva zodpovedá zvýšeniu požiadavky na povinné minimálne rezervy z 80 % na 99 %. To znamená, že rozpočet zahŕňajúci rezervu 7,3 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR), ako aj rezervu 3 miliardy DKK (0,4 miliardy EUR), bude dostatočný na dokončenie projektu nielen v prípade 80 %, ale v prípade 99 % budúcich realizácií nákladov. To však zároveň znamená, že existuje pravdepodobnosť, že skutočné stavebné náklady nebudú také vysoké a že stavebné náklady predpokladané na účel určenia likvidnej medzery môžu preto byť touto rezervou na stavebné náklady nadhodnoten.
- (321) Dánske orgány vo svojej finančnej analýze z roku 2016 aktualizovali pôvodný predpoklad týkajúci sa finančných prostriedkov EÚ na 10 %. Tento predpoklad je nižší ako pôvodný predpoklad 18 %, ktorý bol základom pre zákon o výstavbe (ekvivalentný podpore z prostriedkov EÚ vo výške približne 7,5 miliardy DKK alebo 1,0 miliardy EUR). Dánske orgány vysvetlili, že v roku 2015 EÚ poskytla na finančné obdobie rokov 2016 – 2019 589 miliónov EUR, čo predstavuje približne 4,4 miliardy DKK (v súčasných cenách). V súvislosti s celkovými finančnými prostriedkami, ktoré sa mali prideliť spoločnosti Femern A/S, zároveň existovali neistoty vrátane neistôt súvisiacich s načasovaním začiatku obdobia výstavby. Vo finančnej analýze z roku 2016 bol preto predpoklad týkajúci sa podpory EÚ zmenený na 10 %. Komisia však pripomína, že predpoklad vo finančnej analýze z roku 2016 bol uvedený ako obozretný. Dánske orgány vysvetlili, že vzhľadom na oneskorenie schvaľovania nemeckého plánu o viac ako jeden rok a následnú žalobu na nemeckom spolkovom správnom súde nebude spoločnosť Femern A/S schopná využiť plnú výšku grantov EÚ dokonca ani pri najoptimistickejšom scenári predĺženia obdobia podpory o dva roky do konca roka 2022. Dánske orgány ďalej vysvetlili, že očakávajú zníženie všeobecného rozpočtu EÚ vo finančných výhladoch na roky 2021 – 2027 (z dôvodu Brexitu) a zároveň zvýšenie počtu žiadostí o poskytnutie podpory EÚ na projekty infraštruktúry. Predpoklad prostriedkov EÚ vo výške 10 % preto treba považovať za realistický. Vo výpočtoch likvidnej medzery predstavujú celkové prostriedky EÚ 12 % plánovacích a stavebných nákladov (z hľadiska čistej súčasnej hodnoty), čo Komisia na základe uvedených vysvetlení považuje za odôvodnený predpoklad.
- (322) V súvislosti s príjmami sa vo formálnom vyšetrovaní neobjavilo nič, čo by dalo Komisii dôvod na spochybnenie prognózy cestnej dopravy, tak ako bola vypracovaná v roku 2014, krížovo skontrolovaná a podrobená externému zabezpečeniu kvality. Komisia navyše považuje za primerané, že prognóza cestnej dopravy z roku 2014 bola aktualizovaná o účinok zníženia mýta na Veľkom Belte. Pokiaľ ide o predpoklad pokračovania trajektovej dopravy v rámci údajov o doprave, Komisia konštatuje, že tento predpoklad nie je v súlade so základným scenárom analýzy nákladov a prínosov, ktorý bol vypracovaný v roku 2015. Ako však uviedli dánske orgány, riziko, že trajektová doprava bude pokračovať, už bolo v tom čase jasne identifikované, keďže analýza dopravy zahŕňa v súvislosti s týmto prvkom osobitnú analýzu citlivosti. Spoločnosti Scandlines odvtedy opakovane, a to aj vo svojej odpovedi na rozhodnutie o začatí konania, potvrdili svoj zámer zachovať prevádzku trajektov, dokonca s frekvenciou presahujúcou jednohodinové spojenie. Zdá sa, že v štúdiách vypracovaných konzultantmi spoločností PWC a KPMG, na ktoré sa odvolávajú dánske orgány (pozri odôvodnenie 168 tohto rozhodnutia), sa takisto potvrdzuje uskutočniteľnosť pokračujúcej dopravy. Komisia sa vzhľadom na všetky tieto skutočnosti domnieva, že rozumný investor by vo svojej finančnej analýze predpokladal pokračovanie trajektovej dopravy, a považuje predpoklad jednohodinovej trajektovej dopravy za primeraný.

- (323) Pokiaľ ide o predpokladané ceny, Komisia sa nestotožňuje s názorom spoločností Scandlines a ostatných, že ceny by boli stanovené príliš nízko, keďže „spoločnosť Femern A/S stanovuje mýto pod úrovňou nákladov“. Komisia konštatuje, že očakávané prevádzkové príjmy sú počas celého obdobia prevádzky do značnej miery vyššie ako prevádzkové náklady. Požiadavka, aby sa cenami kompenzovali celé náklady (vrátane stavebných nákladov) projektu, nie je možná. Ak by bolo možné stanoviť ceny na úrovni, ktorou sa kompenzujú všetky stavebné a prevádzkové náklady, neexistovala by nijaká likvidná medzera a nebola by potrebná nijaká štátna pomoc. Komisia sa však domnieva, že ceny predpokladané v modeli likvidnej medzery nemôžu byť umelo nízke s jediným účelom nafúknutia likvidnej medzery. V zákone o výstavbe sa spätne odkazuje zákon o plánovaní, pričom sa predpokladá, že úroveň cien pre cestnú dopravu sa očakávala na úrovni cien trajektov na trase Rødby – Puttgarden v roku 2007, upravenej o všeobecné zvýšenie cien až do času otvorenia. Tá istá úroveň cien bola základom pre prognózy dopravy a v príslušných štúdiách sa považovala za realistický predpoklad. V prognóze dopravy sa používa paušálna technická priemerná cena pre osobné aj nákladné vozidlá. Podľa finančnej analýzy z roku 2016 sa navyše zdá, že ak by sa zaviedla diferencovaná cenová štruktúra, účinok na celkové príjmy by bol pomerne obmedzený. Na základe uvedeného považuje Komisia predpokladané príjmy z cestnej dopravy za hodnoverné a primerané.
- (324) Komisia ďalej považuje základ pre výpočet železničných poplatkov ako sa vysvetľuje v odôvodnení 170 za primeraný.
- (325) Finančná analýza z roku 2016 obsahuje dôkladné preskúmanie nákladov na prevádzku, údržbu a reinvestície pevného spojenia, ktoré viedlo k podstatnému zníženiu týchto nákladov. Tieto nové predpoklady boli zahrnuté aj do aktualizovaného modelu likvidnej medzery. Podľa názoru spoločností Scandlines a ostatných musia byť prevádzkové náklady vylúčené z výpočtu likvidnej medzery. Zakladá sa to na ich názore, že všetka pomoc, ktorá pokrýva prevádzkové náklady, je prevádzkovou pomocou, ktorá podľa ich názoru nemôže byť povolená. Komisia sa už v časti 6.4.2 tohto rozhodnutia vyjadrila k tomu, čo predstavuje prevádzkovú pomoc. Otázka, či je možné zahrnúť prevádzkové náklady do výpočtu likvidnej medzery, je však iná vec.
- (326) Komisia pripomína, že v bode 31 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa pri vymedzení likvidnej medzery odkazuje na rozdiel medzi pozitívnym a negatívnym peňažným tokom. Z hľadiska logiky prijímania investičných rozhodnutí je v skutočnosti prirodzené *ex ante* porovnať investičné náklady s budúcnými prevádzkovými príjmami a nákladmi. Investori obvykle neprijmú kladné investičné rozhodnutie, pokiaľ je výsledkom tohto porovnania medzera alebo záporná čistá súčasná hodnota. Očakávané prevádzkové náklady a príjmy sú preto neoddeliteľnou súčasťou analýzy likvidnej medzery. Potvrďuje sa to aj kritériami zlučiteľnosti vo všeobecnom nariadení o skupinových výnimkách⁽¹⁵¹⁾. Hoci na súčasný prípad nie sú priamo uplatniteľné, ilustrujú, ako Komisia uplatňuje zásadu likvidnej medzery vo svojej praxi vo vzťahu k štátnej pomoci. V článku 53 ods. 6 a článku 55 ods. 10 tohto nariadenia, ktoré sa týkajú pomoci na kultúru a zachovanie kultúrneho dedičstva a pomoci na športové a multifunkčné rekreačné infraštruktúry, sa uvádza, že „[v]ýška pomoci pri investičnej pomoci [...] nepresahuje rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície. Prevádzkový zisk sa od oprávnených nákladov odpočíta *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania.“ „Prevádzkový zisk“ sa v článku 2 ods. 39 všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách vymedzuje ako „rozdiel medzi diskontovanými príjmami a diskontovanými prevádzkovými nákladmi počas ekonomickej životnosti investície, ak je tento rozdiel kladný. Prevádzkové náklady zahŕňajú náklady, ako napr. náklady na personál, materiál, zmluvné služby, komunikácie, energiu, údržbu, nájom a administratívu [...]“.
- (327) Dánske orgány použili v analýze likvidnej medzery očakávanú ekonomickú životnosť pevného spojenia. Za očakávanú ekonomickú životnosť investície považovali 40 rokov, keďže to je časový rozsah, na ktorý by investor obvykle prihladal pri rozhodovaní o rozsiahlych investíciách do infraštruktúry, akou je pevné spojenie. Referenčné obdobie, na ktoré sa prihládalo, je preto 53 rokov od okamihu prijatia zákona o výstavbe a 50 rokov od predpokladaného začiatku stavebnej fázy. Je pravda, že podľa webového sídla spoločnosti Femern A/S je životnosť projektu 120 rokov. Čím sú však peňažné toky vzdialenejšie, tým väčší bude vplyv diskontovania. Komisia je presvedčená, že vzhľadom na vysokú mieru neistoty spojenú s každou finančnou prognózou na také veľmi dlhé obdobie je veľmi nepravdepodobné, že akýkoľvek rozumný investor by súhlasil s investíciou, ktorej vyhladky ziskovosti sa môžu realizovať až v takom veľmi dlhom období. Komisia považuje prevádzkové obdobie 40 rokov za primeraný predpoklad na výpočet likvidnej medzery pevného spojenia. Toto obdobie je podstatne dlhšie ako referenčné obdobia 25 až 30 rokov, ktoré Komisia v posledných rokoch používa vo svojej rozhodovacej praxi, napríklad v sektore prístavov a letísk. Toto obdobie je navyše zároveň dlhšie ako štandardná referenčná hodnota 25 až 30 rokov, ktorá sa používa ako referenčné obdobie v sektore ciest/železníc navrhované v prílohe I

⁽¹⁵¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1).

k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) č. 480/2014 ⁽¹⁵²⁾. Toto nariadenie nie je uplatniteľné na súčasný prípad, príloha I však predstavuje náznak medzinárodne akceptovanej praxe. Komisia preto považuje referenčné obdobie 49 rokov od predpokladaného začiatku stavebnej fázy za primerané.

- (328) Pri výpočte likvidnej medzery sa na diskontovanie budúcich peňažných tokov musí použiť primeraná diskontná sadzba. Dánske orgány použili ako diskontnú sadzbu vážené priemerné kapitálové náklady (WACC). WACC sú vážené priemerné náklady na dlh (ďalej len „Kd“) a náklady na vlastný kapitál (ďalej len „Ke“) spoločnosti. Použité váhové koeficienty sú podiel vlastného kapitálu (ďalej len „E“) a dlhu (ďalej len „D“) v kapitálovej štruktúre spoločnosti (E+D). WACC sa vypočítajú takto: $WACC = Kd \cdot D / (E+D) + Ke \cdot E / (E+D)$. Odhady nákladov na dlh a nákladov na vlastný kapitál sa získajú na základe štandardných prístupov podľa týchto vzorcov: $Kd = \text{bezriziková miera} + \text{riziková prirážka na dlh}$ a $Ke = \text{bezriziková miera} + \text{hodnota beta s dlhom} \cdot \text{riziková prirážka na vlastný kapitál} + \text{riziková prirážka na konkrétny projekt}$. Sadzba dane je označená písmenom „t“.
- (329) Dánske orgány odhadli úroveň WACC, ktorú by v prípade projektu s porovnateľnými charakteristikami rizika vyžadoval typický investor. Údaje použité v prípade rizikovej prirážky na vlastný kapitál, rizikovej prirážky na dlh a hodnoty beta s dlhom boli aktualizované podľa najnovších dostupných informácií.
- (330) Riziková prirážka na dlh sa odhadla na 1,5 % a je blízka prirážke, ktorú by musel zaplatiť investor s ratingom BBB. Dánsko stanovuje tento rating odhadom očakávaného pomeru pokrytia úroku v prípade spoločnosti Femern A/S, ako aj zhromaždením reprezentatívnej vzorky ratingov mýtnych a stavebných podnikov od spoločností S&P, Moody's a Fitch. Komisia to považuje za primeraný predpoklad pre podnik dopravnej infraštruktúry. Riziková prirážka na dlh v prípade emitentov s ratingom BBB sa odhadla pomocou údajov spoločnosti Reuters o dlhopisoch s ratingom BBB denominovaných v eurách, ako aj informácií o dlhopisoch USA ⁽¹⁵³⁾. Tento odhad je zároveň v rozsahu Damodaranových údajov, ktoré poskytli spoločnosti Scandlines a ostatné, je však zrejme nižší ako odhad v štúdiu z roku 2018, ktorú predložili spoločnosti Scandlines. V tejto štúdii však neboli uvedené ďalšie argumenty týkajúce sa základného odhadu.
- (331) Dánske orgány odhadli rizikovú prirážku na vlastný kapitál na 6 % na základe externého prieskumu, ktorý vykonali Pablo Fernandez a kol. ⁽¹⁵⁴⁾ Tento odhad je veľmi blízky (5,8 %) tomu, ktorý navrhli spoločnosti Scandlines a ostatné a prakticky totožný (5,96 %) s tým, ktorý sa nachádza v Damodaranovom archíve údajov ⁽¹⁵⁵⁾.
- (332) Dánsko použilo hodnotu beta pre aktíva na úrovni 0,5 určenú pomocou údajov o podnikoch v odvetví mýtnych ciest a stavebníctva získaných od spoločnosti Bloomberg. Spoločne so sadzbou dane na úrovni 22 % a štruktúrou kapitálu v pomere 50 % dlhu a 50 % vlastného kapitálu Dánsko určilo hodnotu beta s dlhom pomocou všeobecne akceptovaných štandardných vzorcov. Pomer dlhu k vlastnému kapitálu bol určený pomocou rovnakej vzorky stavebných a mýtnych podnikov od spoločnosti Bloomberg. Štúdia z roku 2018, ktorú predložili spoločnosti Scandlines a ostatné, je založená na hodnote beta bez dlhu v rozmedzí od 0,46 do 0,63. Komisia pri posudzovaní týchto predpokladov zistila, že hodnota beta pre aktíva na úrovni 0,5, ktorú použilo Dánsko, je v súlade s priemerom v odvetví v prípade 40 európskych dopravných spoločností (hodnota beta bez dlhu 0,52, hodnota beta upravená o hotovosť 0,6) a konzervatívnejšia ako v prípade 147 európskych inžinierskych/stavebných spoločností (hodnota beta bez dlhu 0,66, hodnota beta upravená o hotovosť 0,78). Tieto dopravné spoločnosti majú pomer dlhu k vlastnému kapitálu na úrovni 98,00 % (doprava) a 92,39 % (inžinierstvo/výstavba). ⁽¹⁵⁶⁾ Pomer dlhu k vlastnému kapitálu na úrovni 100 % znamená, že podnik má taký dlh ako vlastný kapitál, podiel dlhu a vlastného kapitálu je preto 50 %. Komisia sa preto domnieva, že predpoklad 50 % dlhu a 50 % vlastného kapitálu ako štruktúra financovania bežnej spoločnosti je primeraný. Sadzba dane na úrovni 22 % zodpovedá platnej sadzbe dane z príjmu právnických osôb v Dánsku (podľa článku 17 dánskeho zákona o dani z príjmu právnických osôb).

⁽¹⁵²⁾ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 480/2014 z 3. marca 2014, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom národnom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde (Ú. v. EÚ L 138, 13.5.2014, s. 5).

⁽¹⁵³⁾ Archív údajov Aswatha Damodarana Ratings, Spreads and Interest Coverage Ratios (Ratingy, rozpätia a pomery pokrytia úroku), 1/2019.

⁽¹⁵⁴⁾ Pablo Fernandez a kol. 2019: *Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey* (Riziková prirážka a bezriziková miera používaná v 69 krajinách v roku 2019: prieskum). Výskumníci vykonávali od februára do marca 2019 prieskum, v ktorom oslovovali profesorov v oboroch financií a hospodárstva, ako aj analytikov a riaditeľov podnikov. Na základe 1836 odpovedí vypracovali opisnú štatistiku bezrizikových mier a rizikových prirážok pre 69 krajín.

⁽¹⁵⁵⁾ Archív údajov Aswatha Damodarana Risk Premiums for Other Markets, (Rizikové prirážky pre iné trhy), 1/2019.

⁽¹⁵⁶⁾ Archív údajov Aswatha Damodaran Levered and Unlevered Betas by Industry (Hodnoty beta s dlhom a bez dlhu podľa odvetvia), januára 2019.

- (333) Dánsko okrem toho pripočítava rizikovú prirážku na konkrétny projekt na úrovni 2 %. Riziková prirážka na konkrétny projekt je odôvodnená s odkazom na významné neistoty v projekte, napríklad neistoty súvisiace s konečným schválením nemeckého plánu, ktoré by mohli spôsobiť významné meškanie a dodatočné náklady, ale aj iné mikroekonomické a makroekonomické riziká súvisiace s projektom, na ktoré sa neprihliadalo v rozpočtových predpokladoch. Hodnota 2 % je konzervatívna v porovnaní s tým, čo sa navrhovalo v štúdiu z roku 2018, ktorú predložili spoločnosti Scandlines a ostatné. Riziková prirážka na konkrétny projekt by sa však mala hodnotiť spolu s rezervou na stavebné náklady použitou v modeli štátnej pomoci, v ktorej sa už prihliada na riziká prekročenia nákladov v stavebnej fáze. Komisia na základe toho považuje použitie rizikovej prirážky na konkrétny projekt na úrovni 2 % za primerané.
- (334) Komisia sa domnieva, že zložky vážených priemerných kapitálových nákladov uvedené v predošlých odôvodneniach sú primerané vzhľadom na veľkosť, riziká, harmonogram a druh činnosti projektu.
- (335) Posledná zložka vážených priemerných kapitálových nákladov, ktorú treba zvážiť, je bezriziková miera. V notifikácii z roku 2014 bola bezriziková miera stanovená na 5 % (v nominálnom vyjadrení). V revidovanej notifikácii dánske orgány pôvodne navrhovali, aby bola bezriziková miera založená na aktualizovanej oficiálnej prognóze dánskeho hospodárstva na rok 2025 (vrátane verejných financií), ktorú vypracovalo ministerstvo financií⁽¹⁵⁷⁾. Podľa tejto prognózy sa očakáva, že úroková sadzba v prípade 10-ročného štátneho dlhopisu bude v roku 2019 predstavovať –0,1 % ročne, v roku 2025 1,6 % a v roku 2040 4,5 %. To zodpovedá pevnej nominálnej sadzbe vo výške približne 3,5 % počas celého obdobia finančného modelu. Dánske orgány považovali tento predpoklad za najobjektívnejšiu predpoveď budúcich úrovní úrokovej sadzby, aká je v Dánsku k dispozícii, a preto ju považujú za dôveryhodnú referenčnú hodnotu. Ďalej tvrdili, že spoločnosť Femern A/S nemôže v praxi získať úvery alebo štátne úvery na pokrytie celej finančnej potreby naraz, a preto sa súčasná trhová úroková sadzba nemôže používať v dlhom časovom období, v ktorom spoločnosť Femern A/S prijíma dlh a často refinancuje.
- (336) Komisia sa však domnieva, že aj keď je úroveň úrokových sadzieb spojená s neistotou a projekt má pomerne dlhé obdobie výstavby, táto bezriziková miera sa zdá vysoká vzhľadom na súčasné trhové podmienky. Zo súčasných trhových údajov vyplýva, že súčasné výnosy z dánskych štátnych dlhopisov sú veľmi nízke⁽¹⁵⁸⁾.
- (337) Dánske orgány na riešenie týchto obáv predložili v rámci revidovanej notifikácie alternatívny model, v ktorom ako predpoklad použili nominálnu bezrizikovú mieru na úrovni 1,5 % (ako priemer počas celého obdobia modelu). Tento predpoklad je založený na citovanom prieskume, ktorý vykonali Pablo Fernandez a kol⁽¹⁵⁹⁾. V prípade Dánska prieskum zahŕňa 135 odpovedí, z ktorých v roku 2019 vyplýva priemerná bezriziková miera na úrovni 1,2 % ročne. Výsledky za predchádzajúce roky boli 1,6 % za rok 2018, 1,6 % za rok 2017 a 1,3 % za rok 2015 (rok 2016 sa v štúdiu neuvádza). Dánske orgány ďalej tvrdili, že v tomto prieskume sa nešpecifikuje investičný horizont, ktorý by respondenti mali uplatňovať v odpovedi na otázku o bezrizikovej miere, len že prieskum je zameraný na investíciu v dostatočne diverzifikovanom portfóliu vlastného kapitálu. Dánske orgány na základe toho tvrdili, že odpovede sú najpravdepodobnejšie založené na splatnosti 5 až 10 rokov. Dánske orgány preto zvažujú zvýšenie o +0,5 % k sadzbe získanej z prieskumu, v ktorom sa odráža približný rozdiel vo výnose z dlhodobých (30-ročných) dlhopisov. Toto zvýšenie sa odhaduje na základe dostupných údajov z nemeckých štátnych dlhopisov. Dánske orgány tvrdia, že priemer upravený podľa splatnosti je 1,7 % a že použitie výšky 1,5 % je preto konzervatívnym predpokladom.
- (338) Vzhľadom na súčasné trhové podmienky, pomerne dlhé obdobie výstavby, a najmä na celkový časový rozsah finančného modelu (do roku 2068, a teda viac ako 30 rokov) Komisia považuje predpoklad 1,5 % v alternatívnom modeli za primeraný a odôvodnený. Spoločnosti Scandlines a ostatné okrem toho predložili dve rôzne štúdie o odhade vážených priemerných kapitálových nákladov. Dánsky predpoklad bezrizikovej miery na úrovni 1,5 % je v súlade s odhadom 1,6 % v najnovšej štúdiu (z februára 2018, ale založenej na údajoch z roku 2014) a podstatne nižší ako údaj 3,04 % predložený v predchádzajúcej štúdiu zo začiatku roka 2014.
- (339) Vážené priemerné kapitálové náklady na základe toho predstavujú 5,59 %. To je pri dolnej hranici škály od 5,68 % do 6,71 %, ktorú navrhli spoločnosti Scandlines a ostatné⁽¹⁶⁰⁾.

⁽¹⁵⁷⁾ <https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019>.

⁽¹⁵⁸⁾ Danmarks Nationalbank uvádza výnosy zo súčasných a minulých predajov štátnych dlhopisov.

⁽¹⁵⁹⁾ Pablo Fernandez a kol. 2019: *Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey* (Riziková prirážka a bezriziková miera používaná v 69 krajinách v roku 2019: prieskum). Výskumníci vykonávali od februára do marca 2019 prieskum, v ktorom oslovení profesorov v oboroch financií a hospodárstva, ako aj analytikov a riaditeľov podnikov. Na základe 1836 odpovedí vypracovali opisnú štatistiku bezrizikových mier a rizikových prirážok pre 69 krajín.

⁽¹⁶⁰⁾ Pri uplatnení uvedených vzorcov sa náklady na vlastný kapitál rovnajú $1,5 \% + 0,89 * 6 \% + 2 \% = 8,84 \%$, zatiaľ čo náklady na dlh zodpovedajú $1,5 \% + 1,5 \% = 3 \%$. Vážením oboch zložiek sa získa výsledok $WACC = 50 \% * 8,84 \% + 50 \% * 3 \% * (1 - 22 \%) = 5,59 \%$.

- (340) Komisia zastáva názor, že analýza proporcionality zahŕňajúca model likvidnej medzery a výšku pomoci, v ktorej sa ako základ uplatňuje bezriziková miera na úrovni 3,5 %, nie je založená na primeraných predpokladoch vzhľadom na súčasné a očakávané okolnosti na trhu ⁽¹⁶¹⁾. Pomoc preto možno považovať za proporcionálnu len na základe alternatívneho modelu výpočtu likvidnej medzery, ktorý dánske orgány poskytli v aktualizovanej notifikácii.
- (341) Z alternatívneho modelu výpočtu likvidnej medzery vyplýva, že likvidná medzera v prípade pevného spojenia predstavuje 12 046 miliónov DKK (1 615 miliónov EUR). Výsledkom porovnania likvidnej medzery a oprávnených nákladov je pomer likvidnej medzery na úrovni 27,3 %.
- (342) Ekvivalent hrubého grantu pomoci zahŕňa pomoc v dôsledku kapitálových injekcií, štátnych záruk a štátnych úverov. V metodike, ktorú dánske orgány použili na výpočet prvkov pomoci v prípade záruk, sa sleduje podobný prístup ako sa uvádza v časti 4.2 oznámenia o zárukách, kde sa stanovuje, že v prípade, ak trhovú cenu nie je známa, „by sa mal prvok pomoci vypočítať takým istým spôsobom ako grantový ekvivalent zvýhodnenej pôžičky, a síce ako rozdiel medzi špecifickou trhovou úrokovou mierou, ktorú by táto spoločnosť znášala bez záruky, a úrokovou mierou, ktorú získala prostredníctvom štátnej záruky po zohľadnení všetkých zaplatených poplatkov“. Dánske orgány pri výpočte výšky pomoci nerozlišovali medzi hodnotou štátnej pomoci spojenou so štátnymi úvermi a hodnotou štátnej pomoci spojenou so štátnymi zárukami. Zo zákona o výstavbe zároveň vyplýva, že sú navzájom zameniteľné a minister financií má právomoc rozhodnúť o optimálnom pomere oboch nástrojov. Ročná prirážka, ktorú musí spoločnosť Femern A/S platiť štátu z nesplateného dlhu, na ktorý sa vzťahuje záruka, sa rovná prirážke na nesplatený štátny dlh. Prvky pomoci vyplývajúce zo štátnych záruk a štátnych úverov boli preto vypočítané rovnakým spôsobom. Dánske orgány určili ročný prvok pomoci tak, že rozdiel medzi váženými priemernými kapitálovými nákladmi, ktoré by podľa očakávania požadoval investor na trhu (5,59 %), a bezrizikovou mierou (1,5 %) upravenou o prirážku, ktorú musí spoločnosť Femern platiť dánskému štátu, vynásobili sumou nesplateného dlhu, na ktorý sa vzťahuje záruka, a nesplateného štátneho dlhu.
- (343) Komisia považuje za primerané, že prvok pomoci v tomto prípade zodpovedá rozdielu medzi bezrizikovou mierou (upravenou o prirážku) a váženými priemernými kapitálovými nákladmi. Vďaka štátnym zárukám a štátnym úverom sa očakáva, že spoločnosť Femern bude platiť rovnakú sadzbu ako dánsky štát, ktorá sa rovná dánskej bezrizikovej miere. Očakávané skutočné náklady spoločnosti Femern A/S na financovanie preto predstavujú bezrizikovú mieru upravenú o prirážku. V prípade bez akejkoľvek pomoci sa očakáva, že spoločnosť Femern bude platiť vážené priemerné kapitálové náklady, ktoré zodpovedajú váženému priemeru medzi nákladmi na vlastný kapitál a nákladmi na dlh. Celková výhoda je zasa vyjadrená rozdielom medzi týmito dvoma sadzbami.
- (344) Náklady na vlastný kapitál sú obvykle vyššie ako náklady na dlh a projekt/podnik sa financuje pomerom dlhu a vlastného kapitálu. Za dodatočnú výhodu pre spoločnosť Femern by sa mohlo považovať, keby mohla svoj projekt financovať takmer úplne dlhom bez akejkoľvek podstatnej potreby vlastného kapitálu. Ak by sa použili len náklady na dlh, podhodnotilo by to pomoc. Komisia sa preto domnieva, že na prínos financovania (takmer) len dlhom sa v prvku pomoci v prípade štátnych úverov a štátnych záruk prihliada tak, že sa ako referenčná hodnota používajú vážené priemerné kapitálové náklady a nie náklady na dlh.
- (345) Komisia sa okrem toho domnieva, že článok 4 ods. 4 zákona o výstavbe, v ktorom sa stanovuje, že dánska vláda ručí za iné finančné záväzky spoločnosti Femern A/S súvisiace s výstavbou projektu, nezahŕňa ďalšiu pomoc, keďže vzhľadom na to, že stavebné náklady sú už pokryté štátnymi úvermi a úvermi so štátnymi zárukami, neposkytuje spoločnosti Femern A/S ďalšiu výhodu.
- (346) Spoločnosti Scandlines a ostatné zastávajú názor, že prvok pomoci sa rovná celým sumám, na ktoré sú skutočne pokryté štátnymi úvermi a úvermi so štátnymi zárukami. Komisia pripomína, že toto určenie prvkov pomoci v rámci záruky sa v oznámení o zárukách stanovuje len vo výnimočných okolnostiach a v prípadoch, keď sa záruka poskytuje podnikom v ťažkostiach, kde je pravdepodobnosť, že dlžník nebude schopný splatiť úver, mimoriadne vysoká. Komisia sa domnieva, že v tomto prípade nie sú takéto výnimočné okolnosti prítomné.
- (347) Čistý dlh je skutočný dlh spoločnosti Femern A/S. Skutočný dlh predstavuje akumulovanú sumu peňazí, ktoré spoločnosť vynaložila na pokrytie plánovania, výstavby, splátok úroku, vlastných nákladov atď., zníženú o splatený vlastný kapitál a podporu získanú z prostriedkov EÚ. Čistý dlh narastá počas stavebnej fázy a dosiahnutie jeho maximálnej výšky sa očakáva v prvom roku prevádzky. V prevádzkovej fáze bude čistý dlh postupne klesať s voľným peňažným tokom projektu. Tento čistý dlh je niekoľko rokov krytý štátnymi úvermi a úvermi so štátnou zárukou.

⁽¹⁶¹⁾ Výsledkom použitia navrhovaného predpokladu bezrizikovej miery meniacej sa v čase (s priemerom 3,5 %) sú hodnoty WACC v rozsahu 4 % – 8,3 %.

- (348) Keďže v oznámení o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu sa vyžaduje, aby bola pomoc vo forme záruk obmedzená v čase a aby sa na pomoc vo forme úverov vzťahovali lehoty splatnosti, dánske orgány v alternatívnom modeli zabezpečili, že spoločnosť Femern A/S nebude prijímať štátne úvery a štátne záruky, ktoré spoločne presiahnu sumu 69,3 miliardy DKK (9,3 miliardy EUR) (nominálna hodnota). Dánske orgány na túto sumu odkazujú ako na maximálnu garantovanú sumu. Tieto štátne úvery a štátne záruky sú prísne obmedzené na financovanie potrebné na náklady, ktoré vznikli počas plánovacej a stavebnej fázy. Ide o súčet maximálneho čistého dlhu požadovaného na financovanie čistých stavebných nákladov (t. j. očistených od finančných prostriedkov EÚ), ako sa opisuje vyššie, a rezervy likvidity. Rezerva likvidity je krátkodobá likvidita, ktorú spoločnosť obvykle drží ako bankové vklady alebo krátkodobé investície. Dánske orgány vysvetlili, že účelom tejto rezervy likvidity je zabezpečiť rezervu na neplánované potreby likvidity, akými sú platby dodávateľom, a umožniť, aby sa pôžička mohla uskutočniť v dostatočnom predstihu pred vznikom skutočnej potreby likvidity. Príkladom je refinancovanie existujúceho úveru, ktoré sa obvykle uskutočňuje niekoľko týždňov pred splatnosťou tohto úveru, aby sa znížilo riziko nepredvídaných nepriaznivých podmienok na trhu.
- (349) Dánske orgány v alternatívnom modeli výpočtu likvidnej medzery obmedzia obdobie, v ktorom môže minister financií vydávať štátne záruky a štátne úvery v prospech spoločnosti Femern A/S. Zároveň zabezpečia, že spoločnosť Femern A/S ukončí všetky úvery so štátnou zárukou a splatí všetky štátne úvery najneskôr do 16 rokov od začatia prevádzky. To znamená, že všetky štátne záruky a štátne úvery sú časovo obmedzené. Dánske orgány v každom prípade zabezpečia, že obdobie trvania záruky nepresiahne obdobie splatenia skutočného dlhu. Ak bude obdobie splatenia skutočného dlhu kratšie ako 16 rokov, po splatení skutočného dlhu sa nebudú poskytovať nijaké ďalšie záruky.
- (350) Výsledná pomoc, v súčasnej hodnote s použitím WACC ako diskontnej sadzby ⁽¹⁶²⁾, sa rovná likvidnej medzere vo výške 12 046 miliónov DKK (1 615 miliónov EUR). To zahŕňa kapitálové injekcie a štátnu pomoc spojenú s úvermi so štátnou zárukou a štátnymi úvermi. Výpočet výšky pomoci v alternatívnom modeli je založený na zvýšení prirážky z 0,15 % na 2 %. V prípade úverov, ktoré už boli získané, sa pri pomoci v alternatívnom modeli výpočtu likvidnej medzery zohľadňuje, že prirážka bola obmedzená na 0,15 %.
- (351) Pomoc by preto bolo možné – v zásade – považovať za proporcionálnu. Ako sa však už zdôrazňovalo, Komisia má obavu, že táto likvidná medzera by mohla byť nadhodnotená z dôvodu začlenenia rezervného rozpočtu P99 do základu oprávnených nákladov (pozri odôvodnenie 320). Dánske orgány preto v alternatívnom modeli kombinujú *ex ante* výpočet likvidnej medzery (so súvisiacou maximálnou garantovanou sumou a maximálnym obdobím záruky) s prepočtom tejto likvidnej medzery najneskôr po piatich rokoch od začatia prevádzky, ak sa ukáže, že „rezerva na stavebné náklady“ vo výške 2,5 miliardy DKK (0,3 miliardy EUR) nebola potrebná. Dánske orgány prepočítajú likvidnú medzeru, maximálnu garantovanú sumu a maximálne obdobie záruky. Ak bude aktualizovaná likvidná medzera menšia ako sa predpokladalo, potom znížia maximálnu garantovanú sumu a maximálne obdobie záruky, a tým zabezpečia, že čistá súčasná hodnota celkovej výšky pomoci nepresiahne výšku likvidnej medzery. Dánske orgány poskytli simuláciu, v ktorej by rezerva na stavebné náklady nebola vôbec potrebná. V takom prípade by sa maximálny dlh znížil na 66,1 miliardy DKK (8,9 miliardy EUR) a maximálne obdobie záruky by bolo obmedzené na 11 rokov od začiatku prevádzky. Dánske orgány v každom prípade zabezpečia, aby boli štátne záruky a štátne úvery prísne obmedzené na financovanie potrebné na skutočné náklady, ktoré vznikli počas plánovacej a stavebnej fázy. Načasovanie prepočtu preto neumožňuje, aby boli štátom dotované náklady súvisiace s obdobím prevádzky. Udeľuje sa ním len dočasná časová rezerva na vyúčtovanie akéhokoľvek financovania, ktoré ešte súvisí so stavebnou fázou, nastalo však len krátko po ukončení stavebnej fázy. Dánske orgány predložia tento aktualizovaný výpočet Komisii.
- (352) Maximálne obdobie záruky a garantovaná suma preto priamo vyplývajú z výpočtu likvidnej medzery. Čím nižšia likvidná medzera, tým kratšie obdobie záruky a/alebo nižšia garantovaná suma a tým skôr si spoločnosť Femern A/S bude musieť požičiarvať na otvorenom trhu bez podpory štátnych záruk alebo štátnych úverov. Komisia považuje za vhodnejšie prepojiť obmedzenie obdobia záruky a garantovanej sumy s obmedzeniami likvidnej medzery ako s výškou ročného peňažného toku, ako navrhli spoločnosti Scandlines a ostatné. Ročný peňažný

⁽¹⁶²⁾ V časti 4.1 oznámenia o zárukách sa stanovuje, že výsledné ročné hotovostné grantové ekvivalenty by sa mali diskontovať na ich súčasnú hodnotu pomocou referenčnej sadzby. V oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6) sa špecifikuje, že referenčné a diskontné sadzby sa používajú namiesto trhových sadzieb. V oznámení sa ako základ výpočtu používa 1-ročný IBOR a objasňuje sa, že marža závisí od ratingu podniku a od kolaterálu, ale aj od úverovej histórie. V oznámení sa zároveň stanovuje, že Komisia môže použiť kratšie alebo dlhšie splatnosti prispôbené určitým prípadom. Vzhľadom na dlhodobú povahu projektu a na skutočnosť, že samotné ročné hotovostné grantové ekvivalenty sú založené na rozdieli medzi WACC a bezrizikovou mierou, Komisia považuje za vhodné, aby sa v tomto prípade WACC použili aj ako diskontná sadzba.

tok je v praxi vždy fluktuálny, napríklad z dôvodu investícií na obnovu a cyklickej údržby, takže [nejaký] výpočet čistej súčasnej hodnoty by bol v každom prípade potrebný. Opatrenie pomoci navyše pozostáva z množstva úverov, pričom všetky majú individuálne lehoty splatnosti v rámci obmedzení celkového maximálneho obdobia záruky. Preto je možné, že štátne úvery a štátne záruky budú v určitom časovom okamihu existovať spoločne s trhovými úvermi. Komisia v každom prípade nepovažuje pomoc nad rámec likvidnej medzery za proporcionálnu.

(353) Komisia sa okrem toho domnieva, že výber štátnych záruk a štátnych úverov ako hlavného nástroja je pozitívnym ukazovateľom, pokiaľ ide o proporionalitu aj primeranosť pomoci, a uprednostňuje sa pred poskytnutím jednorazovej sumy. Ako sa uvádza v bode 36 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu, „[a]k je napríklad hlavným problémom nedostatočný prístup k financovaniu, členské štáty by mali spravidla využiť pomoc vo forme podpory likvidity, napríklad úver alebo záruku“. Komisia sa domnieva, že dánsky model financovania je v súlade s touto zásadou. Opatrenie na poskytovanie záruk je efektívnym nástrojom, ktorým sa zabezpečuje, aby spoločnosť Femern A/S nezískala nadmerné kompenzácie, keďže sa ním spoločnosť Femern A/S umožňuje len to, aby udržala svoje kapitálové náklady na primeranej úrovni na zabezpečenie uskutočniteľnosti projektu uzavretím likvidnej medzery. Dánske orgány zároveň revidovali notifikáciu z roku 2014 a budú každoročne podávať správu o vývoji splácania dlhu spoločnosti Femern A/S.

(354) Na základe uvedeného a s prihliadnutím na alternatívny model výpočtu likvidnej medzery v revidovanej notifikácii spolu so zákonmi o plánovaní a o výstavbe Komisia dospela k záveru, že štátne záruky a štátne úvery možno považovať za obmedzené v čase a výške. Komisia, opäť na základe alternatívneho modelu likvidnej medzery v revidovanej notifikácii, okrem toho dospela k záveru, že výška pomoci nepresahuje minimum nevyhnutné na to, aby bol podporovaný projekt dostatočne ziskový.

6.4.5. Zabránenie neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže a test vyváženosti

(355) Podľa bodu 40 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu „[č]lenské štáty by mali poskytnúť dôkazy o tom, že navrhované opatrenie pomoci predstavuje vhodný nástroj politiky na dosiahnutie cieľa projektu. Opatrenie pomoci sa nebude považovať za vhodné, ak je možné dosiahnuť rovnaký výsledok pomocou iných nástrojov politiky alebo iných nástrojov pomoci, ktoré menej narušujú hospodársku súťaž.“

(356) Dánske orgány uviedli, že vzhľadom na to, že hlavným problémom projektu bol nedostatočný prístup k financovaniu, pomoc vo forme podpory likvidity, napríklad úvery alebo záruky, predstavuje vhodný nástroj politiky. V nadväznosti na revidovanú notifikáciu sú štátne záruky a štátne úvery prísne obmedzené na financovanie potrebné na náklady, ktoré vznikli počas plánovacej a stavebnej fázy. Neexistuje nijaké riziko, že záruka/úvery sa môžu použiť na dotovanie iných neoprávnených nákladov a činností. Komisia sa preto domnieva, že vybraný mechanizmus finančnej podpory je vhodným nástrojom politiky.

(357) Podľa bodu 41 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu na to, aby „bola pomoc zlučiteľná, musia sa obmedziť negatívne účinky opatrenia pomoci v zmysle narušenia hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod medzi členskými štátmi a musia ich prevážiť pozitívne účinky, pokiaľ ide o príspevok k cieľu spoločného európskeho záujmu“. V bode 42 sa stanovuje, že Komisia pri posudzovaní negatívnych účinkov opatrenia pomoci zameria svoju analýzu na predvídateľný vplyv pomoci na hospodársku súťaž medzi podnikmi na príslušných trhoch s výrobkami vrátane odbytových a výrobných trhov a na riziko nadmernej kapacity. V bode 43 oznámenia sa uvádza, že „Komisia posúdi riziká uzavretia trhu a dominantného postavenia na trhu [...]. Projekty, ktoré obsahujú budovanie infraštruktúry, musia zabezpečiť otvorený a nediskriminačný prístup k infraštruktúre a nediskriminačné stanovovanie cien“.

(358) Z toho vyplýva, že na účely predchádzania nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže a testu vyváženosti by Komisia mala zamerať svoje posúdenie na negatívne účinky pomoci v zmysle narušenia hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod medzi členskými štátmi.

(359) Pevné spojenie je súčasťou širšieho plánu na presadzovanie mobility, ďalšej integrácie a kultúrnej výmeny ľudí žijúcich na oboch stranách pevného spojenia a na zlepšenie spojenia medzi severskými krajinami a strednou Európou pre cestujúcich, ako aj cestnú a železničnú nákladnú dopravu. Tieto očakávané prínosy boli na európskej úrovni uznané zaradením projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu do zoznamu prioritných projektov siete TEN-T. Projekt pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu prinesie v tejto súvislosti pozitívne účinky aj pre viacero hospodárskych odvetví v regióne, akými sú čerpacie stanice, maloobchod, reštaurácie, hotely, zábavné parky a železničná a autobusová doprava. Ako sa uznalo v programe NPE, pevným spojením sa posilní dostupnosť železničnej dopravy, čo povedie k presunu nákladu a cestujúcich z ciest na železniciu.

- (360) Otvorenie pevného spojenia však bude mať negatívny vplyv na prevádzkovateľov trajektov obsluhujúcich trasu Rødby – Puttgarden, ako aj iné trasy trajektov v regióne. Znížená prevádzka trajektov môže mať zároveň negatívny vplyv na prístavy, ktoré tieto trajekty využívajú, a to z hľadiska objemu dopravy a príjmov. V sociálno-ekonomických štúdiách sa uznáva a zohľadňuje skutočnosť, že prítomnosť pevného spojenia predstavuje riziko, že prevádzka trajektov na trase Rødby – Puttgarden dokonca po spustení prevádzky pevného spojenia zanikne. Komisia považuje moc spoločnosti Femern A/S ovplyvniť prevádzku trajektovej dopravy za pomerne obmedzenú, keďže štátna pomoc je obmedzená na financovanie potrebné na náklady, ktoré vznikli počas plánovacej a stavebnej fázy, s likvidnou medzerou ako hornou hranicou. Mýto a železničné poplatky, ktoré sa majú vyberať od používateľov cestnej a železničnej trasy pevného spojenia, bude navyše určovať dánsky minister dopravy. Aj keď spoločnosť Femern A/S bude mať určitý vplyv na úroveň cien uplatňovaním schém zliav, je viazaná potrebou zabezpečiť si úroveň príjmov, keďže štátna pomoc bola obmedzená na financovanie časti plánovania a výstavby pevného spojenia najviac do výšky likvidnej medzery. Inými slovami, spoločnosť Femern A/S bude musieť zabezpečiť, aby boli jej príjmy dostatočne veľké na splatenie jej úverov za celé plánovacie a stavebné náklady a na úhradu jej prevádzkových nákladov. Komisia sa preto domnieva, že hlavný vplyv na prevádzku trajektov vzniká samotným rozhodnutím vybudovať pevné spojenie, čím sa poskytne alternatíva k existujúcim spôsobom dopravy. Výber tejto infraštruktúry a jej technického riešenia je voľbou, ktorú uskutočnili subjekty verejného sektora. Preto takisto nie je vecou Komisie, aby posudzovala, či sa plány na prístup k Puttgarden, ak vôbec budú súčasťou pevného spojenia, „zhoršia“, ako tvrdia spoločnosti Scandlines. Rozhodnutie dánskych orgánov nepodporiť projekt spoločností Scandlines by sa malo takisto zväziť v širšom pláne mobility a širších možnostiach mobility, a preto nie je relevantné v posudzovaní vyváženosti. Účinky na prevádzku trajektov a súvisiace trhy sú preto vlastné tomuto druhu projektov, ktorými sa štát usiluje ponúknuť rýchlejšiu a pohodlnejšiu alternatívu k trajektovej doprave. Komisia zároveň odkazuje na poznámku dánskych orgánov, že plánovanie železničných liniek na dánskej strane a uprednostnenie cesty na nemeckej strane sú úlohy verejnej moci – o ktorých rozhoduje dánsky štát a nemecký štát a nie spoločnosť Femern A/S.
- (361) Spoločnosti Scandlines a ostatné ďalej tvrdili, že pevným spojením by sa vytvorila veľká dodatočná kapacita na už nasýtenom trhu. Komisia pripomína, že vytvorenie alternatívy k existujúcim službám, ktorá je od nich odlišná a ktorú dánske orgány považujú za lepšiu, nemožno prirovnávať k pridaniu kapacity na nasýtenom trhu.
- (362) V súvislosti s rizikom dominantného postavenia a všeobecným vplyvom na hospodársku súťaž nemožno vylúčiť, že spoločnosť Femern A/S by získala dominantné postavenie, pokiaľ ide o určité dopravné služby na Fehmarnskej úžine. Treba však pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry⁽¹⁶³⁾ existencia dominantného postavenia sama osebe nie je v rozpore s právom EÚ. Spoločnosti Scandlines majú v súčasnosti faktický monopol na trase medzi Rødby a Puttgardenom. Za predpokladu, že trajekty budú po otvorení pevného spojenia pokračovať v prevádzke, ako tvrdia spoločnosti Scandlines, pevným spojením sa v skutočnosti tento monopol naruší a vytvorí sa konkurenčnejší trh.
- (363) Komisia ďalej konštatuje, že pevným spojením nevznikne nijaké riziko uzavretia trhu vrátane odbytových a výrobných trhov, keďže bude otvorené všetkým používateľom rovnakým a nediskriminačným spôsobom. Cenová štruktúra bude nediskriminačná a transparentná a s ohľadom na ťažké nákladné vozidlá bude v súlade s platnými pravidlami smernice Eurovignette⁽¹⁶⁴⁾. Podľa informácií, ktoré predložili dánske orgány, sa navyše železničné poplatky budú určovať v súlade s platnými právnymi predpismi EÚ⁽¹⁶⁵⁾. Očakáva sa, že mýto pre používateľov cestného spojenia bude zodpovedať cene, ktorú účtuje prevádzkovateľ trajektov, ako sa predpokladá vo finančnom modeli z roku 2016.
- (364) Preto, ako vo svojom rozsudku z 13. decembra 2018 potvrdil aj Všeobecný súd, zatiaľ čo sa dá odôvodnene dospieť k záveru, že projekt zahŕňajúci výstavbu infraštruktúry, ktorá prinesie alternatívu k existujúcim spôsobom dopravy, predstavuje riziko, že tieto existujúce spôsoby dopravy budú musieť výrazne obmedziť svoju činnosť alebo dokonca zaniknú, je zrejmé, že pevné spojenie poskytuje riešenie, ktoré má, na vyváženie, pozitívne výsledky. Nie je vecou Komisie, aby spochybňovala výber dánskych orgánov.
- (365) S prihliadnutím na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že pomoc tak, ako bola ďalej obmedzená a znížená v revidovanej notifikácii v reakcii na pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania, má len obmedzený negatívny účinok na hospodársku súťaž a obchod, nad ktorým prevažujú pozitívne účinky z hľadiska príspevku k cieľu spoločného európskeho záujmu.

⁽¹⁶³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 9. novembra 1983, Michelin/Komisija, vec 322/81, ECLI:EU:C:1983:313, bod 57; rozsudok Súdneho dvora zo 17. februára 2011, Konkurrensverket/TeliaSonera Sverige, C-52/09, ECLI:EU:C:2011:83, bod 24.

⁽¹⁶⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁽¹⁶⁵⁾ Smernica 2012/34/EÚ.

- (366) Zo znenia oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu vyplýva, že nie je potrebné prihliadať na možné negatívne prvky, ktoré nesúvisia s narušením hospodárskej súťaže a vplyvom na obchod medzi členskými štátmi, alebo vykonať v rámci testu vyváženej osobitné environmentálne hodnotenie, ako navrhuje združenie NABU. Všeobecný súd potvrdil, že „hoci však ochranu životného prostredia treba zahrnúť do vymedzenia a vykonávania politik Únie, najmä tých, ktorých cieľom je vytvoriť vnútorný trh, táto ochrana nepredstavuje v pravom zmysle slova jednu zo súčastí tohto vnútorného trhu [...]. Pri identifikácii negatívnych účinkov dotknutých opatrení preto Komisia nebola povinná zohľadniť mieru, v akej sú dotknuté opatrenia škodlivé pre realizáciu [...] zásady [ochrany životného prostredia]“⁽¹⁶⁶⁾.
- (367) Vplyv projektu na životné prostredie vnútroštátne orgány v každom prípade riadne zohľadnili a zmiernili, pričom sa v súlade s platným právom Únie a medzinárodným právom dospelo k záveru, že nebráni realizácii projektu. V rozhodovacom procese týkajúcom sa pevného spojenia dánske orgány náležite prihliadali na vplyv projektu na životné prostredie. Komplexné a dôkladné posúdenie vplyvu na životné prostredie, ktoré sa vykonalo na dánskej strane, sa podrobne opisuje v prípravných poznámkach k zákonu o výstavbe. V týchto prípravných poznámkach sa jasne špecifikuje, že základom prípravy, výstavby a prevádzky pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu musia byť požiadavky podľa práva EÚ a vnútroštátnych právnych predpisov. Keďže rovnaké ustanovenia obsahuje aj zmluva o Fehmarnskej úžine, vzťahujú sa na Dánsko aj Nemecko. Na základe zákona o plánovaní bol minister dopravy poverený vypracovať po rokovaní s ministrom životného prostredia správy o posúdení vplyvu na životné prostredie (ďalej len „EIA“) týkajúce sa projektu výstavby vrátane konzultácií a iných potrebných posúdení vplyvu projektu výstavby na životné prostredie. Zapojené boli ministerstvo životného prostredia, príslušné orgány, podniky a obce, a správy o EIA atď. boli vypracované v súlade so smernicou o EIA.
- (368) Z týchto správ vyplýva, že základom projektu vždy bolo, že má byť pripravený, vybudovaný a prevádzkovaný tak, aby sa zabránilo škodlivým účinkom na prírodu a životné prostredie a aby sa primerane bojovalo proti značným nepriaznivým vplyvom, najmä pokiaľ ide o európsku sústavu Natura 2000. Komisia sa preto domnieva, že aj keby sa na účely testu vyváženej malo prihliadať na environmentálne aspekty, neexistuje nijaký náznak, že údajné negatívne účinky pevného spojenia na životné prostredie by boli také veľké, že by sa pre ne musel meniť výsledok testu vyváženej.
- (369) Komisia dospela k záveru, že negatívne účinky opatrenia pomoci v zmysle narušenia hospodárskej súťaže a vplyvu na obchod medzi členskými štátmi sú obmedzené a prevažujú nad nimi pozitívne účinky z hľadiska príspevku k cieľu spoločného európskeho záujmu.

6.4.6. Osobitná podmienka zlučiteľnosti, pokiaľ ide o štátne záruky – podmienky použitia

- (370) Podľa časti 5.3 oznámenia o zárukách „Komisia bude so zárukami súhlasiť len vtedy, ak ich použitie je zmluvne naviazané na špecifické podmienky, ktoré môžu viesť až k povinnosti vyhlásiť konkurz podniku príjemcu alebo k inému podobnému postupu. Tieto podmienky budú musieť zainteresované strany dohodnúť pri prvom poskytnutí záruky. V prípade, že členský štát chce použiť záruku za iných podmienok, ako sú podmienky pôvodne dohodnuté v etape poskytnutia pomoci, Komisia bude považovať toto použitie záruky za vznik novej pomoci, ktorá sa musí notifikovať na základe článku 88 ods. 3 Zmluvy.“
- (371) Podľa článku 4 ods. 2 zákona o výstavbe je minister financií oprávnený poskytnúť štátne záruky na pokrytie záväzkov spoločnosti Femern A/S v súvislosti s úvermi a inými finančnými nástrojmi na financovanie pevného spojenia. Podmienky použitia tohto druhu záruky neupravuje samotný zákon o výstavbe. V reakcii na pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania dánske orgány revidovali notifikáciu z roku 2014 s cieľom zabezpečiť, aby sa pri všetkých⁽¹⁶⁷⁾ týchto štátnych zárukách v prospech spoločnosti Femern A/S uplatňovali tieto minimálne podmienky použitia:
- a) spoločnosť Femern A/S k riadnemu dátumu splatnosti riadne nesplatila sumu splatnú podľa dohody, na ktorú sa vzťahuje záruka;
 - b) veriteľ musí ručiteľovi predložiť písomné oznámenie, ako sa uvádza v príslušnej záruke;
 - c) takéto oznámenie sa nemá predložiť, kým neuplynú všetky príslušné nápravné lehoty podľa dohody, na ktorú sa vzťahuje záruka;
 - d) veriteľ nie je oprávnený poskytnúť spoločnosti Femern A/S predĺženie lehoty na splnenie jej záväzku podľa dohody, na ktorú sa vzťahuje záruka;
 - e) ručiteľ má na splatenie sumy splatnej podľa dohody, na ktorú sa vzťahuje záruka, aspoň štyri pracovné dni od prijatia takéhoto oznámenia.
- (372) Ako sa už konštatovalo v bode 203 rozhodnutia o začatí konania, a s ohľadom na štátnu záruku na pokrytie nefinančných záväzkov podľa článku 4 ods. 4 zákona o výstavbe, dánske orgány uviedli, že podmienky použitia

⁽¹⁶⁶⁾ Rozsudok Všeobecného súdu z 12. júla 2018, Rakúska republika/Komisia, T-356/15, ECLI:EU:T:2018:439, bod 516 a rozsudok vo veci Castelnou tam citovaný: rozsudok Všeobecného súdu z 3. decembra 2014, Castelnou Energia/Komisia, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, body 189 – 191.

⁽¹⁶⁷⁾ Aj existujúce záruky majú porovnateľné minimálne podmienky použitia.

tohto druhu záruky sú založené na výklade záruky vzhľadom na všeobecné zásady dánskeho práva. Dánske orgány túto otázku ďalej objasnili. V dánskych právnych predpisoch týkajúcich sa záruk sa rozlišuje medzi „*simpel kaution*“ a „*selvskyldnerkaution*“. „*Simpel kaution*“ znamená, že zaručená strana musí ručiteľovi preukázať, že dlžník nie je schopný splatiť svoje záväzky. Obvykle si to vyžaduje, i) aby sa počas výkonu (t. j. pri pokuse vykonať pohľadávku na aktívach hlavného dlžníka) stanovilo, že hlavný dlžník nie je schopný splatiť svoje záväzky, ktoré sa stali splatnými; alebo ii) aby bol hlavný dlžník v konkurze alebo aby sa naňho vzťahovalo podobné insolvenčné konanie. „*Selvskyldnerkaution*“ znamená, že zaručená strana môže ručiteľa požiadať o splatenie, ak hlavný dlžník nevykoná platbu v riadnej lehote. Podľa dánskej judikatúry o zárukách sa záruka obvykle vykladá ako *simpel kaution*, pokiaľ neexistuje jasný základ na výklad záruky ako *selvskyldnerkaution*. Preto pokiaľ záruka nie je jasne opísaná ako *selvskyldnerkaution*, zaručená strana bude musieť ručiteľovi preukázať, že hlavný dlžník nie je schopný splatiť svoje záväzky, ktoré sa stali splatnými. Pokiaľ ide o ustanovenie v článku 4 ods. 4, to znamená, že keďže v zákone o výstavbe a prevádzke sa nestanovuje, že podmienky použitia záruky v osobitnom prípade budú určené napríklad ministerskými vyhláškami alebo osobitnými zmluvami vzťahujúcimi sa na jednotlivé prípady, štátne záruky v článku 4 ods. 4 sa budú – štandardne – považovať za *simple kaution*. Zaručená strana preto bude musieť pred použitím záruky preukázať, že spoločnosť Femern A/S nie je schopná splácať svoje záväzky, ktoré sa stali splatnými (ako sa opisuje vyššie). Komisia sa na základe toho domnieva, že použitie tohto druhu záruky je zmluvne viazané s osobitnými podmienkami.

- (373) Hoci Komisia nebola v čase poskytnutia pomoci informovaná o presných podmienkach použitia, domnieva sa, že s ohľadom na časť 5.3 oznámenia o zárukách môže so zárukami súhlasiť.

6.4.7. Transparentnosť

- (374) Podľa bodu 45 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu členské štáty zabezpečia uverejnenie aspoň nasledujúcich informácií na všeobecnom webovom sídle na celoštátnej alebo regionálnej úrovni: znenie opatrenia pomoci a jeho vykonávacích ustanovení alebo zodpovedajúci odkaz; totožnosť orgánu alebo orgánov poskytujúcich pomoc; totožnosť jednotlivého príjemcu, formu a výšku pomoci, dátum poskytnutia pomoci, typ podniku (MSP/veľký podnik); región, v ktorom má príjemca sídlo (na úrovni NUTS II); a hlavné odvetvie hospodárstva, v ktorom podnik, ktorý je príjemcom pomoci, vykonáva svoju činnosť (na úrovni skupín podľa klasifikácie NACE). Dánske orgány sa zaviazali dodržiavať túto požiadavku.

6.4.8. Povinnosť podávania správ

- (375) Podľa bodu 49 oznámenia o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu „[v]ykonávanie projektu musí byť predmetom pravidelného podávania správ“. Dánske orgány sa v tejto súvislosti zaviazali, že budú predkladať výročné správy vrátane údajov o vývoji dlhu. Komisia preto dospela k záveru, že táto podmienka je splnená.

7. ZÁVER

- (376) Komisia dospela k záveru, že kapitálové injekcie, štátne záruky za úvery na financovanie plánovacích a stavebných nákladov a štátne úvery na financovanie plánovacích a stavebných nákladov predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Komisia dospela k záveru, že opatrenia pozostávajúce z odpisovania aktív, prenosu fiškálnych strát, spoločného daňového režimu, železničných poplatkov a bezplatného využívania štátneho majetku nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Femern A/S v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Komisia dospela k záveru, že s ohľadom na revidovanú notifikáciu záruky za deriváty nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Femern A/S v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (377) Komisia dospela k záveru, že notifikované opatrenia v prospech spoločnosti Femern A/S, pozostávajúce z kapitálovej injekcie vo výške 510 miliónov DKK (68,4 milióna EUR) a kombinácie štátnych úverov a štátnych záruk za úvery až do výšky 69,3 miliardy DKK (9,3 miliardy EUR), ktoré sa majú ukončiť najneskôr do 16 rokov od začatia prevádzky, spĺňajú podmienky stanovené v oznámení o dôležitých projektoch spoločného európskeho záujmu a môžu sa preto považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. b) zmluvy. Ročná prirážka na dlh zaručený štátom a na štátne úvery, ktorú je spoločnosť Femern A/S povinná zaplatiť dánskému štátu, sa zvyšuje z 0,15 % na 2 %. Dánske orgány sa zaviazali predložiť Komisii najneskôr do piatich rokov od začiatku prevádzky pevného spojenia (jej začatie sa v súčasnosti očakáva v roku 2033) aktualizáciu alternatívneho modelu výpočtu likvidnej medzery (založeného na predpoklade priemernej bezrizikovej miery na úrovni 1,5 %). V tejto aktualizácii sa zníži rezerva na stavebné náklady, ak sa ukáže, že skutočné stavebné náklady sú nižšie ako sa odhadovalo. Príslušne sa zníži maximálna garantovaná suma a maximálne obdobie záruky, aby sa zabezpečilo, že ekvivalent hrubého grantu pomoci nepresiahne aktualizovanú likvidnú medzeru.

(378) Dánske orgány súhlasili, že sa výnimočne vzdajú práv vyplývajúcich z článku 342 zmluvy v spojení s článkom 3 nariadenia Rady č. 1/1958 ⁽¹⁶⁸⁾ a že rozhodnutie sa prijme a oznámi sa im podľa článku 297 zmluvy v anglickom jazyku.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Opatrenia pozostávajúce z odpisovania aktív, prenosu fiškálnych strát, spoločného daňového režimu, železničných poplatkov, bezplatného využívania štátneho majetku a štátnych záruk za deriváty nepredstavujú štátnu pomoc v prospech spoločnosti Femern A/S v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Opatrenia pozostávajúce z kapitálových injekcií a kombinácie štátnych úverov a štátnych záruk v prospech spoločnosti Femern A/S, ktoré Dánsko aspoň čiastočne zaviedlo neoprávnene, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Po úprave týchto opatrení ako sa uvádza v revidovanej notifikácii sú zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu.

V Bruseli 20. marca 2020

Za Komisiu

Margrethe VESTAGER

výkonná podpredsedníčka

⁽¹⁶⁸⁾ Rada EHS: Nariadenie č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385).