



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

zo 6. októbra 2021 *

„Odvolanie – Žaloba o neplatnosť – Štátna pomoc – Verejné financovanie pevného železničného a cestného spojenia cez Fehmarnskú úžinu – Individuálna pomoc – Oznámená pomoc, vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom – Vykonávanie dôležitého projektu spoločného európskeho záujmu – Rozhodnutie o nevznesení námietok – Monopol – Skreslenie hospodárskej súťaže a ovplyvnenie obchodu“

V spojených veciach C-174/19 P a C-175/19 P,

ktorých predmetom sú dve odvolania podľa článku 56 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, podané 25. februára 2019,

Scandlines Danmark ApS, so sídlom v Kodani (Dánsko),

Scandlines Deutschland GmbH, so sídlom v Hamburgu (Nemecko),

obe v zastúpení: L. Sandberg-Mørch, advokat,

odvolateľky vo veci C-174/19 P,

ktoré v konaní podporujú:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, so sídlom vo Fehmarne (Nemecko), v zastúpení: L. Sandberg-Mørch, advokat, a W. Mecklenburg, Rechtsanwalt,

Rederi Nordö-Link AB, so sídlom v Malmö (Švédsko), v zastúpení: L. Sandberg-Mørch a A. Godsk Fallesen, advokater,

Trelleborg Hamn AB, so sídlom v Trelleborgu (Švédsko), v zastúpení: L. Sandberg-Mørch, advokat, a J. L. Buendía Sierra, abogado,

vedľajší účastníci konania v odvolacom konaní,

ďalší účastníci konania:

Európska komisia, v zastúpení: V. Bottka, S. Noë a L. Armati, splnomocnení zástupcovia,

žalovaná v prvostupňovom konaní,

* Jazyk konania: angličtina.

Dánske královstvo, v zastúpení: pôvodne J. Nymann-Lindegren, neskôr V. Jørgensen, splnomocnení zástupcovia, za asistencie R. Holdgaard, advokat,

Föreningen Svensk Sjöfart, so sídlom v Göteborgu (Švédsko), v zastúpení: J. L. Buendía Sierra, abogado,

Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV, so sídlom v Stuttgarte (Nemecko), v zastúpení: T. Hohmuth, Rechtsanwalt, a L. Sandberg-Mørch, advokat,

vedľajší účastníci konania v prvostupňovom konaní,

a

Stena Line Scandinavia AB, so sídlom v Göteborgu, v zastúpení: L. Sandberg-Mørch, advokat, a P. Alexiadis, solicitor,

odvolateľka vo veci C-175/19 P,

ktorú v konaní podporujú:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, so sídlom vo Fehmarne, v zastúpení: L. Sandberg-Mørch, advokat, a W. Mecklenburg, Rechtsanwalt,

Rederi Nordö-Link AB, so sídlom v Malmö, v zastúpení: L. Sandberg-Mørch a A. Godsk Fallesen, advokater,

Trelleborg Hamn AB, so sídlom v Trelleborg, v zastúpení: L. Sandberg-Mørch, advokat, a J. L. Buendía Sierra, abogado,

vedľajší účastníci konania v odvolacom konaní,

ďalší účastníci konania:

Európska komisia, v zastúpení: V. Bottka, S. Noë a L. Armati, splnomocnení zástupcovia,

žalovaná v prvostupňovom konaní,

Dánske královstvo, v zastúpení: pôvodne J. Nymann-Lindegren, neskôr V. Jørgensen, splnomocnení zástupcovia, za asistencie R. Holdgaard, advokat,

Föreningen Svensk Sjöfart, so sídlom v Göteborgu, v zastúpení: J. L. Buendía Sierra, abogado,

vedľajší účastníci konania v prvostupňovom konaní,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda komory J.-C. Bonichot (spravodajca), sudcovia L. Bay Larsen, C. Toader, M. Safjan a N. Jääskinen,

generálny advokát: G. Pitruzzella,

tajomník: M. Longar, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 26. novembra 2020,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 11. marca 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Svojimi príslušnými odvolaniami sa Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH na jednej strane, ako aj Stena Line Scandinavia AB na druhej strane domáhajú zrušenia, pokiaľ ide o prvé uvedené spoločnosti, rozsudku z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland/Komisía (T-630/15, ďalej len „prvý napadnutý rozsudok“, EU:T:2018:942), a pokiaľ ide o druhú uvedenú spoločnosť, rozsudku z 13. decembra 2018, Stena Line Scandinavia/Komisía (T-631/15, neuverejnený, ďalej len „druhý napadnutý rozsudok“, EU:T:2018:944) (ďalej spoločne ako „napadnuté rozsudky“), ktorými Všeobecný súd zrušil rozhodnutie Komisie C(2015) 5023 final z 23. júla 2015 o štátnej pomoci SA.39078 (2014/N) (Dánsko) na financovanie projektu pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu (Ú. v. EÚ C 325, 2015, s. 5) (ďalej len „sporné rozhodnutie“) v rozsahu, v akom Európska komisia rozhodla nevzniesť námietky voči opatreniam, ktoré Dánske kráľovstvo priznalo spoločnosti Femern A/S na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu.
- 2 Komisia sa svojimi vzájomnými odvolaniami domáha zrušenia napadnutých rozsudkov v rozsahu, v akom sa v nich žaloby, ktoré podali spoločnosti Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland, a žaloba, ktorú podala Stena Line Scandinavia, vyhlásili za prípustné v rozsahu, v akom sa týkajú opatrení, ktoré Dánske kráľovstvo priznalo spoločnosti Femern Landanlæg na plánovanie, výstavbu a prevádzku železničných a cestných prepojení s dánskym vnútrozemím.

I. Právny rámec

- 3 Podľa článku 1 písm. h) nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku [108 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 83, 1999, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 339), pojem „zainteresovaná strana“ označuje okrem iného akéhokoľvek podnikateľa alebo združenie podnikateľov, ktorých záujmy možno ovplyvniť poskytnutím pomoci, najmä príjemca pomoci, konkurujúci si podnikatelia a obchodné združenia.
- 4 Článok 4 ods. 1 až 4 tohto nariadenia stanovuje:
 - „1. Komisia preskúma oznámenie akonáhle jej bude doručené. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 8, Komisia prijme rozhodnutie podľa odsekov 2, 3 alebo 4.
 2. Keď Komisia po predbežnom preskúmaní zistí, že úradne oznámené opatrenie nepredstavuje pomoc, zaznamená toto zistenie formou rozhodnutia.
 3. Keď Komisia po predbežnom preskúmaní zistí, že nevznikli žiadne pochybnosti o zlučiteľnosti oznamovaného opatrenia [s vnútorným] trhom, pokiaľ spadá do rámca článku [107] (1) [ZFEÚ], rozhodne, že opatrenie je zlučiteľné [s vnútorným] trhom (ďalej sa označuje len ako ‚rozhodnutie, ktoré nevyvolalo námietky‘). Rozhodnutie bude špecifikovať, ktorá výnimka zo zmluvy sa použila.

4. Keď Komisia po predbežnom preskúmaní zistí, že vznikli pochybnosti, čo sa týka zlučiteľnosti oznamovaného opatrenia [s vnútorným] trhom, rozhodne o začatí konania podľa článku [108] (2) [ZFEÚ] (ďalej sa označuje len ako ‚rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania‘).“
5. 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, 2015, s. 9), ktorým sa zrušilo nariadenie č. 659/1999 od 14. októbra 2015, stanovuje ustanovenia, ktoré sú totožné s ustanoveniami citovanými v predchádzajúcom bode.

II. Okolnosti predchádzajúce sporu

A. Projekt

6. Predmetom sporu je financovanie projektu spojenia cez Fehmarnskú úžinu medzi Dánskom a Nemeckom, severne od Lübecku (Nemecko) (ďalej len „projekt“). Projekt spočíva jednak vo vybudovaní podmorského tunela medzi dánskym mestom Rødby na ostrove Lolland a nemeckou obcou Puttgarden na ostrove Fehmarn v dĺžke približne 19 km, vybaveného elektrifikovanou železnicou a diaľnicou (ďalej len „pevné spojenie“), a jednak v rozšírení a zlepšení cestných a železničných prepojení s dánskym vnútrozemím, predovšetkým existujúceho železničného spojenia medzi mestami Ringsted (Dánsko) a Rødby v dĺžke približne 120 km. Projekt bol schválený zmluvou medzi Dánskym kráľovstvom a Spolkovou republikou Nemecko, podpísanou 3. septembra 2008 a ratifikovanou v roku 2009.
7. Odhadované celkové náklady projektu, zodpovedajúce pevným cenám z roku 2014, sú vo výške 64,4 miliárd dánskych korún (DKK) (približne 8,7 miliárd eur), z toho 54,9 miliárd DKK (približne 7,4 miliárd eur) na plánovanie a výstavbu pevného spojenia a 9,5 miliárd DKK (približne 1,3 miliárd eur) na plánovanie a výstavbu zlepšení cestných a železničných prepojení s dánskym vnútrozemím.
8. V súlade s uvedenou zmluvou, podpísanou 3. septembra 2008, a Lov nr. 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (zákon č. 575 o výstavbe a prevádzke pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu a prepojení s dánskym vnútrozemím), zo 4. mája 2015, boli realizáciou projektu poverené dva dánske verejnoprávne podniky. Prvý z nich, Femern A/S, založený v roku 2005, je poverený financovaním, výstavbou a prevádzkou pevného spojenia. Druhý podnik, Femern Landanlæg A/S, založený v roku 2009, je poverený financovaním, výstavbou a prevádzkou cestných a železničných prepojení s dánskym vnútrozemím. Femern Landanlæg je dcérskou spoločnosťou spoločnosti Sund & Bælt Holding A/S, patriacej Dánskemu kráľovstvu. Spoločnosť Femern sa stala dcérskou spoločnosťou podniku Femern Landanlæg po tom, čo bol tento zriadený.
9. Vlastníctvo predmetných železničných prepojení bude spoločným vlastníctvom spoločnosti Banedanmark, ktorá je verejnoprávnym manažérom dánskej vnútroštátnej železničnej infraštruktúry (20 %), a spoločnosti Femern Landanlæg (80 %).
10. Projekt je financovaný spoločnosťami Femern a Femern Landanlæg vďaka pôžičkám poskytnutých na medzinárodných finančných trhoch, za ktoré sa zaručilo Dánske kráľovstvo, alebo podpornými pôžičkami od Dánskej národnej banky. Tieto spoločnosti naopak nebudú môcť získať pôžičky na

iné činnosti, než je financovanie, plánovanie, výstavba a prevádzka pevného spojenia a cestných a železničných prepojení s dánskym vnútrozemím. Týmto dvom spoločnostiam bol tiež poskytnutý vklad kapitálu zo strany Dánskeho kráľovstva.

- 11 Femern má vyberať poplatky od užívateľov pevného spojenia na účely splatenia jej dlhu a spoločnosti Femern Landanlæg bude vyplácať dividendy, ktoré táto použije na splácanie svojho vlastného dlhu.
- 12 Femern Landanlæg bude inkasovať 80 % sumy poplatkov za využívanie, platených železničnými prevádzkovateľmi spoločnosti Banedanmark za využívanie železničných prepojení v súlade s tým, ako je vlastníctvo týchto železničných prepojení rozdelené medzi ňu samotnú a tohto manažéra.
- 13 Banedanmark má znášať všetky náklady súvisiace s prevádzkou železničných prepojení s dánskym vnútrozemím, pričom však náklady patriace do ich údržby sú rozdelené medzi Femern Landanlæg a Banedanmark pomerne podľa ich príslušných spoluvlastníckych podielov.

B. Udalosti predchádzajúce sporu

- 14 Projektu predchádzala plánovacia fáza, ktorej financovanie oznámili Komisii dánske orgány.
- 15 Rozhodnutím z 13. júla 2009 o štátnej pomoci N 157/2009 – Financovanie plánovacej fázy pevného spojenia cez Fehmarnskú úžinu (Ú. v. EÚ C 202, 2009, s. 2) Komisia dospela k záveru jednak o tom, že opatrenia súvisiace s financovaním plánovania projektu môžu nepredstavovať štátnu pomoc, a po druhé, že tieto opatrenia sú v každom prípade v súlade s vnútorným trhom. Rozhodla sa tak nevzniesť námietky v zmysle článku 4 ods. 2 a 3 nariadenia č. 659/1999.
- 16 Dňa 22. decembra 2014 oznámili dánske orgány Komisii spôsoby verejného financovania projektu, pozostávajúceho z vkladov do základného imania obidvoch spoločností, ako aj zo štátnych záruk a pôžičiek.
- 17 Komisia schválila tieto opatrenia sporným rozhodnutím. Usúdila okrem iného, že opatrenia verejného financovania, priznané spoločnosti Femern Landanlæg na financovanie železničných prepojení s dánskym vnútrozemím, nepredstavujú štátnu pomoc, a to z dôvodu, že tieto opatrenia nevyvolávajú skreslenie hospodárskej súťaže, keďže neexistuje hospodárska súťaž „na“ trhu správy a prevádzky vnútroštátnej železničnej siete alebo „pre“ tento trh a že železničné prepojenia patriace tejto spoločnosti sú zo strany spoločnosti Banedanmark zlepšované a prevádzkované za rovnakých podmienok ako ďalšie úseky dánskej vnútroštátnej železničnej siete.
- 18 Komisia tiež usúdila, že tieto opatrenia nemôžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, pretože správa a prevádzka predmetnej železničnej siete sa uskutočňuje na vnútroštátnom, geograficky oddelenom a uzatvorenom trhu, ktorý nie je otvorený hospodárskej súťaži.
- 19 Čo sa týka opatrení priznaných spoločnosti Femern na financovanie pevného spojenia, Komisia uviedla, že ak by mali predstavovať štátnu pomoc, v každom prípade by boli v súlade s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ.

III. Konania na Všeobecnom súde a napadnuté rozsudky

A. Vec T-630/15

- 20 Návrhom doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 10. novembra 2015 podali Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland žalobu o neplatnosť sporného rozhodnutia.
- 21 Podaním doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 6. apríla 2016 podalo Dánske kráľovstvo návrh na vstup vedľajšieho účastníka do konania na poporu návrhov Komisie. Uznesením z 29. júna 2016 predseda deviatej komory Všeobecného súdu vyhovel tomuto návrhu na vstup vedľajšieho účastníka do konania a vyhovel návrhu žalobkýň na dôverné zaobchádzanie vo vzťahu k Dánskemu kráľovstvu.
- 22 Podaniami doručenými do kancelárie Všeobecného súdu 7. apríla 2016, Föreningen Svensk Sjöfart (ďalej len „FSS“), ktoré je združením švédskych vlastníkov lodí so sídlom vo Švédsku, a Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV, ktorá je organizáciou pre ochranu životného prostredia so sídlom v Nemecku, podali návrh na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov žalobkýň. Uznesením z 30. novembra 2016 predseda piatej komory Všeobecného súdu vyhovel týmto návrhom na vstup vedľajšieho účastníka do konania a vyhovel návrhu na dôverné zaobchádzanie, podanému žalobkyňami, vo vzťahu k združeniu FSS a organizácii NABU.
- 23 Prvým napadnutým rozsudkom Všeobecný súd zrušil sporné rozhodnutie v rozsahu, v akom Komisia rozhodla nevzniesť námietky voči opatreniam, ktoré Dánske kráľovstvo priznalo spoločnosti Femern na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia, a vo zvyšnej časti žalobu zamietol.

B. Vec T-631/15

- 24 Návrhom doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 11. novembra 2015 podala Stena Line Scandinavia žalobu o neplatnosť sporného rozhodnutia.
- 25 Podaním doručeným do kancelárie Všeobecného súdu 6. apríla 2016 podalo Dánske kráľovstvo návrh na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov Komisie. Uznesením z 29. júna 2016 predseda deviatej komory Všeobecného súdu tomuto návrhu vyhovel.
- 26 Podaniami doručenými do kancelárie Všeobecného súdu 7. apríla 2016 podalo FSS návrh na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov žalobkyne. Uznesením z 30. novembra 2016 predseda piatej komory Všeobecného súdu tomuto návrhu vyhovel.
- 27 Druhým napadnutým rozsudkom Všeobecný súd zrušil sporné rozhodnutie v rozsahu, v akom Komisia rozhodla nevzniesť námietky voči opatreniam, ktoré Dánske kráľovstvo priznalo spoločnosti Femern na plánovanie, výstavbu a prevádzku pevného spojenia, a to na základe odôvodnenia totožného s odôvodnením prvého napadnutého rozsudku, s výnimkou dodatočných upresnení uvedených v bodoch 162 až 165 druhého napadnutého rozsudku. Vo zvyšnej časti žalobu zamietol.

IV. Konanie na Súdnom dvore

- 28 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 22. októbra 2019, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland/Komisía (C-174/19 P, neuvěřejnené, EU:C:2019:1096), sa vyhovel návrhom spoločností Rederi Nordö-Link AB, Trelleborg Hamn AB a Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV (ďalej len „Aktionsbündnis“) na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov spoločností Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland.
- 29 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 22. októbra 2019, Stena Line Scandinavia/Komisía (C-175/19 P, neuvěřejnené, EU:C:2019:1095), sa vyhovel návrhom spoločností Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov spoločnosti Stena Line Scandinavia.
- 30 Rozhodnutím predsedu Súdneho dvora z 2. septembra 2020 boli veci C-174/19 P a C-175/19 P spojené na účely ústneho konania a rozsudku.

V. Návrhy účastníkov konania

A. Vec C-174/19 P

- 31 Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland navrhujú, aby Súdny dvor:
- zrušil prvý napadnutý rozsudok v rozsahu, v akom sa týka opatrení financovania, priznaných spoločnosti Femern Landanlæg,
 - vyhlásil vzájomné odvolanie za neprípustné alebo v každom prípade za nedôvodné a
 - uložil Komisii povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené žalobkyňami.
- 32 Komisía navrhuje, aby Súdny dvor:
- zamietol hlavné odvolanie,
 - zrušil implicitné rozhodnutie Všeobecného súdu, vyhlasujúce žalobu žalobkyň za prípustnú v rozsahu, v akom sa týka opatrení financovania priznaných spoločnosti Femern Landanlæg, a
 - uložil žalobkyňiam povinnosť nahradiť trovy konania na Všeobecnom súde a na Súdnom dvore.
- 33 Dánske kráľovstvo navrhuje, aby Súdny dvor zamietol hlavné odvolanie a vyhovel vzájomnému odvolaniu.
- 34 Združenie FSS navrhuje, aby Súdny dvor:
- zrušil prvý napadnutý rozsudok v rozsahu, v akom sa ním zamietli žalobné dôvody uvádzané spoločnosťami Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland,
 - zrušil sporné rozhodnutie v celom rozsahu,

- nariadil Komisii začať konanie vo veci formálneho zisťovania vo vzťahu ku všetkým opatreniam pomoci, súvisiacich s projektom,
- vyhlásil vzájomné odvolanie za neprípustné a v každom prípade za nedôvodné a
- uložil Komisii povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené spoločnosťami Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland a združením FSS v rámci konaní na Všeobecnom súde a na Súdnom dvore.

35 NABU navrhuje, aby Súdny dvor:

- vyhovel hlavnému odvolaniu a zrušil prvý napadnutý rozsudok,
- vyhlásil vzájomné odvolanie za neprípustné alebo v každom prípade za nedôvodné,
- zrušil sporné rozhodnutie v celom rozsahu a
- uložil Komisii povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené organizáciou NABU.

36 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis navrhujú, aby Súdny dvor:

- vyhovel hlavnému odvolaniu a čiastočne zrušil prvý napadnutý rozsudok a
- uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania, ako aj trovy konania vynaložené vedľajšími účastníkmi konania v odvolacom konaní.

B. Vec C-175/19 P

37 Stena Line Scandinavia navrhuje, aby Súdny dvor:

- zrušil druhý napadnutý rozsudok v rozsahu, v akom sa týka opatrení financovania, priznaných spoločnosti Femern Landanlæg,
- vyhlásil vzájomné odvolanie za neprípustné alebo v každom prípade za nedôvodné a
- uložil Komisii povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené žalobkyňou.

38 Komisia navrhuje, aby Súdny dvor:

- zamietol hlavné odvolanie,
- vyhovel jej vzájomnému odvolaniu a zrušil implicitné rozhodnutie Všeobecného súdu, vyhlasujúce žalobu žalobkyne za prípustnú v rozsahu, v akom sa týka opatrení financovania priznaných spoločnosti Femern Landanlæg,
- vyhlásil žalobu za neprípustnú v rozsahu, v akom sa týka týchto opatrení, a
- uložil žalobkyni povinnosť nahradiť trovy konania na Všeobecnom súde a na Súdnom dvore.

- 39 Dánske kráľovstvo navrhuje, aby Súdny dvor zamietol hlavné odvolanie a vyhovel vzájomnému odvolaniu Komisie.
- 40 Združenie FSS navrhuje, aby Súdny dvor:
- zrušil druhý napadnutý rozsudok,
 - zrušil sporné rozhodnutie v celom rozsahu,
 - nariadil Komisii začať konanie vo veci formálneho zisťovania vo vzťahu ku všetkým opatreniam pomoci, súvisiacich s projektom,
 - vyhlásil vzájomné odvolanie za neprípustné alebo nedôvodné a
 - uložil Komisii povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené žalobkyňou a združením FSS v rámci konaní na Všeobecnom súde a na Súdnom dvore.
- 41 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis navrhujú, aby Súdny dvor:
- vyhovel hlavnému odvolaniu a čiastočne zrušil druhý napadnutý rozsudok a
 - uložil Komisii povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania vynaložené vedľajšími účastníkmi konania v odvolacom konaní.

VI. O hlavných odvolaniach

- 42 Vo veci C-174/19 P uvádzajú Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland na podporu svojho odvolania sedem odvolacích dôvodov. Prvý a druhý odvolací dôvod smerujú proti posúdeniu Všeobecného súdu, týkajúcemu sa financovania tej časti projektu, ktorá sa vzťahuje na železničné prepojenia s dánskym vnútrozemím, pričom ostatné odvolacie dôvody sa vzťahujú na to, ako Všeobecný súd posúdil financovanie pevného spojenia. Vo veci C-175/19 P uvádza Stena Line Scandinavia na podporu svojho odvolania šesť odvolacích dôvodov, ktoré sú v podstate totožné so šiestimi prvými odvolacími dôvodmi, uvádzanými žalobkyňami vo veci C-174/19 P.

A. O prípustnosti tretieho až šiesteho odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P

1. Argumentácia účastníkov konania

- 43 Komisia a Dánske kráľovstvo v úvode namietajú neprípustnosť tretieho až šiesteho odvolacieho dôvodu žalobkyň, založených na nesprávnych právnych posúdeniach, ktorých sa Všeobecný súd údajne dopustil, pokiaľ ide o stimulačný účinok, oprávnenosť nákladov prepojení s dánskym vnútrozemím a skreslenie hospodárskej súťaže vyplývajúce z opatrení priznaných spoločnosti Femern. Opierajú sa o článok 169 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora a judikatúru súvisiacu s týmto ustanovením, keď tvrdia, že tieto odvolacie dôvody sú neprípustné v rozsahu, v akom smerujú proti dôvodom, a nie proti výroku napadnutých rozsudkov.

44 Žalobkyne tvrdia, že majú záujem na konaní a že tieto odvolacie dôvody sú prípustné, predovšetkým vzhľadom na to, že umožňujú zabrániť tomu, aby odôvodnenia napadnutých rozsudkov, proti ktorým sa takto namieta, nadobudli právnu silu rozhodnutej veci. NABU a FSS sa v podstate stotožňujú s argumentáciou žalobkyní.

2. Posúdenie Súdnym dvorom

45 Podľa článku 169 ods. 1 rokovacieho poriadku v odvolaní možno navrhnúť, aby bolo čiastočne alebo úplne zrušené rozhodnutie Všeobecného súdu, ktoré sa nachádza v jeho výrokovej časti.

46 Napadnutými rozsudkami Všeobecný súd zrušil odôvodnenie sporného rozhodnutia, týkajúce sa opatrení priznaných spoločnosti Femern na pevné spojenie.

47 Žalobkyne pritom svojím tretím až šiestym odvolacím dôvodom tvrdia, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávnych právnych posúdení pri tom, ako posudzoval stimulačný účinok týchto opatrení, oprávnenosť nákladov prepojení s dánskym vnútrozemím a skreslenie hospodárskej súťaže, spôsobené uvedenými opatreniami.

48 Treba teda konštatovať, že týmito odvolacími dôvodmi nechcú žalobkyne spochybníť výrok napadnutých rozsudkov, ale ich odôvodnenie, a že vyhovieť týmto odvolacím dôvodom by nemohlo viesť k čiastočnému alebo úplnému zrušeniu výroku každého z týchto rozsudkov.

49 Z uvedeného vyplýva, že tieto odvolacie dôvody sa musia zamietnuť ako neprípustné.

50 Toto posúdenie nemôže byť spochybnené tvrdením organizácie NABU a združenia FSS, založeným na právnej sile rozhodnutej veci, pokiaľ ide o odôvodnenia napadnutých rozsudkov, ktorého sa tieto odvolacie dôvody týkajú.

51 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že právna sila rozhodnutej veci sa vzťahuje len na odôvodnenie rozsudku, ktoré je nevyhnutným podkladom pre jeho výrokovú časť, a nemožno ho z toho dôvodu oddeliť (rozsudok z 25. júla 2018, *Société des produits Nestlé a i./Mondelez UK Holdings & Services*, C-84/17 P, C-85/17 P a C-95/17 P, EU:C:2018:596, bod 52, ako aj citovaná judikatúra).

52 V prípade zrušenia rozhodnutia Komisie Všeobecným súdom dôvody, na základe ktorých tento súd zamietol niektoré tvrdenia uvádzané účastníkmi konania, tak nemožno považovať za dôvody, ktoré nadobudli právnu silu rozhodnutej veci (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. júla 2018, *Société des produits Nestlé a i./Mondelez UK Holdings & Services*, C-84/17 P, C-85/17 P a C-95/17 P, EU:C:2018:596, bod 53).

53 Tretí až šiesty odvolací dôvod vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P sa vzťahujú na tvrdenia, ktoré boli uvádzané na prvom stupni a ktoré Všeobecný súd zamietol v napadnutých rozsudkoch. Za týchto okolností tvrdenia, ktoré žalobkyne uvádzajú vo svojom treťom až šiestom odvolacom dôvode, im nemôžu priniesť prospech, a nie sú ani spôsobilé mať vplyv na tú časť výroku napadnutých rozsudkov, ktorou sa zrušuje odôvodnenie sporného rozhodnutia, týkajúce sa opatrení priznaných spoločnosti Femern.

54 Z uvedeného vyplýva, že tretí až šiesty odvolací dôvod vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P sa musia zamietnuť ako neprípustné.

B. O siedmom odvolacom dôvode vo veci C-174/19 P

- 55 Svojím siedmym odvolacím dôvodom vo veci C-174/19 P žalobkyne, podporované spoločnosťami Rederi Nordö-Link a Aktionsbündnis, tvrdia, že v bodoch 40 až 52 prvého napadnutého rozsudku sa Všeobecný súd dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď ako neprípustné zamietol ich žalobné dôvody vzťahujúce sa na opatrenia pomoci, spočívajúce v železničných poplatkoch, a využívanie majetku patriaceho Dánskemu kráľovstvu, z dôvodu, že týchto opatrení sa sporné rozhodnutie netýkalo. NABU a FSS sa v podstate stotožňujú s touto argumentáciou.
- 56 Žalobkyne sa v tejto súvislosti odvolávajú na rozpor medzi týmto rozsudkom a uznesením z 13. decembra 2018, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland/Komisía (T-890/16, neuvverejnené, EU:T:2018:1004), v ktorom Všeobecný súd údajne konštatoval, že toto rozhodnutie sa uvedených opatrení týkalo. Tvrdia, že tento rozpor porušuje článok 263 prvý a štvrtý odsek ZFEÚ a článok 47 Charty základných práv Európskej únie.
- 57 Komisia a Dánske kráľovstvo tvrdia, že siedmy odvolací dôvod sa musí zamietnuť ako nedôvodný, pričom Komisia sa navyše domnieva, že tento odvolací dôvod je v každom prípade neúčinný.
- 58 V tejto súvislosti treba poukázať na to, že v prvom napadnutom rozsudku sa Všeobecný súd nevyjadril v zmysle uvádzanom žalobkyňami.
- 59 Jednak totiž Všeobecný súd v bode 48 tohto rozsudku odmietol tvrdenia žalobkýň, týkajúce sa týchto opatrení, ako nové tvrdenia, ktoré sú teda neprípustné. Po druhé, a pre úplnosť, Všeobecný súd v bode 52 uvedeného rozsudku nekonštatoval, že železničných poplatkov a bezodplatného využívania majetku patriaceho Dánskemu kráľovstvu sa rozhodnutie týkajúce sa výstavby z roku 2015 netýka, ale iba odmietol tvrdenie žalobkýň, založené na nedostatku odôvodnenia tohto rozhodnutia vzťahujúceho sa na tieto opatrenia, keď usúdil, že toto tvrdenie sa v úzkom slova zmysle netýka nedostatku odôvodnenia uvedeného rozhodnutia. Napokon Všeobecný súd v tomto bode 52 odkázal iba na tvrdenia žalobkýň, bez toho, aby sa vôbec pustil do posúdenia, pokiaľ ide o otázku, či sa uvedené rozhodnutie skutočne týkalo uvedených opatrení (uznesenie z 3. septembra 2021, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland/Komisía, C-173/19 P, neuvverejnené, EU:C:2021:699, bod 53).
- 60 Z uvedeného vyplýva, že siedmy odvolací dôvod vo veci C-174/19 P sa musí zamietnuť ako nedôvodný.

C. O prvom a druhom odvolacom dôvode vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P

- 61 Svojím prvým odvolacím dôvodom, ktorý pozostáva zo štyroch častí, žalobkyne tvrdia, že Všeobecný súd porušil článok 107 ods. 1 ZFEÚ a článok 108 ods. 2 ZFEÚ, keď rozhodol, že Komisia sa nedopustila nesprávneho právneho posúdenia ani nemala závažné ťažkosti v rámci toho, ako dospela k záveru, že opatrenia priznané spoločnosti Femern Landanlæg nemôžu narušiť hospodársku súťaž. Svojím druhým odvolacím dôvodom tvrdia, že sa Všeobecný súd dopustil rovnakých nesprávnych právnych posúdení, keď usúdil, že tieto opatrenia nemôžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

1. Úvodné poznámky

- 62 Treba pripomenúť, že podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša 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.
- 63 Navyše, keďže sa prvý a druhý odvolací dôvod žalobkyní týka údajného porušenia ich procesných práv, treba tiež pripomenúť, že článok 4 nariadenia č. 659/1999 stanovuje fázu predbežného preskúmania oznámenej pomoci, ktorej cieľom je umožniť Komisii utvoriť si prvý názor na zlučiteľnosť spornej pomoci s vnútorným trhom. Na záver tejto fázy môže Komisia skonštatovať buď to, že toto opatrenie nepredstavuje pomoc, alebo to, že toto opatrenie patrí do pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ. V druhom uvedenom prípade, pokiaľ opatrenie nevyvoláva pochybnosti o jeho zlučiteľnosti s vnútorným trhom, Komisia ho vyhlási za opatrenie, ktoré je s ním zlučiteľné, pričom prijme rozhodnutie o nevznesení námietok. Inak musí Komisia začať konanie vo veci formálneho zisťovania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. mája 2011, Komisia/Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, body 43, 44 a 46).
- 64 Pokiaľ Komisia prijme rozhodnutie o nevznesení námietok, nerozhodne len o zlučiteľnosti opatrenia so spoločným trhom, ale rovnako aj implicitne, no nevyhnutne, odmietne začať konanie vo veci formálneho zisťovania stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ a článku 6 ods. 1 nariadenia č. 659/1999 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. mája 2011, Komisia/Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 45).
- 65 Konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ je pritom nevyhnutné, ak má Komisia závažné ťažkosti s posúdením, či je určitá štátna pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom. Komisia sa preto pri prijímaní pozitívneho rozhodnutia o pomoci môže obmedziť na štádium predbežného preskúmania podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ len vtedy, ak po prvom preskúmaní môže dospieť k presvedčeniu, že táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom. Ak po tomto prvom preskúmaní dôjde Komisia k opačnému presvedčeniu, alebo aj vtedy, keď sa jej nepodarilo prekonať všetky ťažkosti, ktoré sa vyskytli pri posudzovaní zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom, je povinná vyžiadať si všetky potrebné stanoviská a na tento účel začať konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ (rozsudok z 2. apríla 2009, Bouygues a Bouygues Télécom/Komisia, C-431/07 P, EU:C:2009:223, bod 61, ako aj citovaná judikatúra).
- 66 Keďže pojem „závažné ťažkosti“ má objektívnu povahu, existenciu takýchto ťažkostí treba skúmať nielen za okolností, za akých došlo k prijatiu rozhodnutia Komisie vydaného po skončení predbežného preskúmania, ale aj na základe posúdení, o ktoré sa Komisia opierała (rozsudok z 21. decembra 2016, Club Hotel Loutraki a i./Komisia, C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 31 a citovaná judikatúra).
- 67 Táto analýza si tak vyžaduje, aby sa stanovilo, či posúdenie informácií a skutočností, ktorými Komisia disponovala v priebehu predbežného posudzovania oznámeného opatrenia, mohlo objektívne vyvolať pochybnosti o jeho zlučiteľnosti s vnútorným trhom, pretože v prípade takýchto pochybností treba začať konanie vo veci formálneho zisťovania, na ktorom sa môžu zúčastniť dotknuté osoby v zmysle článku 1 písm. h) nariadenia č. 659/1999, pričom rovnaké zásady platia, ak má Komisia naďalej pochybnosti o kvalifikácii skúmaného opatrenia ako pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. decembra 2016, Club Hotel Loutraki a i./Komisia, C-131/15 P, EU:C:2016:989, body 32 a 33, ako aj citovanú judikatúru).

2. O prvej časti prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P

a) Argumentácia účastníkov konania

- 68 Prvou časťou svojho prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P žalobkyne, podporované vedľajšími účastníkmi konania, tvrdia, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď usúdil, že opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern Landanlæg nemôžu ovplyvniť hospodársku súťaž, a to napriek tomu, že pevné spojenie a železničné prepojenia predstavujú celkový projekt, v rámci ktorého nie je spochybnené, že opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern môžu narúšať hospodársku súťaž. FSS a NABU sa v podstate stotožňujú s touto argumentáciou.
- 69 Podľa názoru žalobkýň Všeobecný súd nesprávne usúdil, že činnosť spoločnosti Femern Landanlæg nezahŕňa poskytovanie dopravných služieb cez Fehmarnskú úžinu, hoci tieto prepojenia a pevné spojenie predstavujú jediný integrovaný projekt a boli zavedené na ten istý účel, ktorým je poskytovanie dopravných služieb v tejto úžine. Predmet opatrení priznaných spoločnosti Femern na jednej strane a opatrení priznaných spoločnosti Femern Landanlæg na druhej strane je tak údajne totožný a spočíva v poskytovaní dopravných služieb cez Fehmarnskú úžinu.
- 70 Okrem toho v každom prípade opatrenia poskytnuté iba pre železničné prepojenia narúšajú podľa názoru žalobkýň hospodársku súťaž rovnako ako tie, ktoré sú určené pre železničnú infraštruktúru pevného spojenia.
- 71 V dôsledku uvedeného Všeobecný súd v bode 88 prvého napadnutého rozsudku a v bode 63 druhého napadnutého rozsudku údajne nesprávne usúdil, že opatrenia poskytnuté spoločnostiam Femern a Femern Landanlæg sa týkajú rovnakého projektu, no majú odlišný predmet a príjemcov.
- 72 Žalobkyne tiež tvrdia, že námietka neprípustnosti, vznesená Komisiou a Dánskym kráľovstvom, je nedôvodná.
- 73 Pokiaľ ide o FSS, toto zase uvádza, že skutočnosť, že projekt je realizovaný dvomi osobitnými spoločnosťami, neodôvodňuje to, aby boli poskytnuté opatrenia financovania skúmané osobitne, a domnieva sa, že analýza dôsledkov na hospodársku súťaž mala byť posudzovaná na úrovni projektu ako celku. Tvrdí, že časť projektu týkajúca sa železničných prepojení s dánskym vnútrozemím súvisí s existenciou pevného spojenia a že financovanie prvých uvedených je okrem iného zabezpečené dividendami, ktoré vypláca Femern spoločnosti Femern Landanlæg.
- 74 Rederi Nordö-Link tvrdí, že opatrenia priznané spoločnosti Femern Landanlæg v každom prípade ovplyvňujú trh dopravných služieb na účely prepravy vo Fehmarnskej úžine, ako aj hospodársku súťaž na prvotných trhoch, akým je napríklad trh dodávok materiálu na výstavbu, a na druhotných trhoch, akými sú napríklad trhy so železničnými dopravnými službami v Dánsku.
- 75 Komisia tvrdí, že žalobkyne presne neidentifikujú body odôvodnenia napadnutých rozsudkov, voči ktorým namietajú.
- 76 Dodáva, že prvá časť prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P je v každom prípade nedôvodná.

- 77 Dánske kráľovstvo v úvode tvrdí, že Komisia sa v spornom rozhodnutí s konečnou platnosťou nevyjadřila k otázke, či opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern môžu narúšať hospodársku súťaž, ba ani k otázke, či ide o podnik na účely uplatnenia článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Tvrdí, že takto nemožno kvalifikovať ani Femern, ani Femern Landanlæg.
- 78 Dánske kráľovstvo okrem toho tvrdí, že žalobkyne uvádzajú na Súdnom dvore rovnaké tvrdenia ako tie, ktoré boli odmietnuté Všeobecným súdom.
- 79 Rovnako namieta ich neprípustnosť z dôvodu, že žalobkyne presne neoznačujú body odôvodnenia napadnutých rozsudkov, voči ktorým namietajú, a že tiež spochybňujú posúdenie skutkových okolností uskutočnené Všeobecným súdom, pokiaľ ide o predmet a funkciu prepojení s vnútrozemím, pričom však netvrdia, že by z jeho strany došlo ku skresleniu.
- 80 Dánske kráľovstvo napokon tvrdí, že prvá časť prvého odvolacieho dôvodu v oboch veciach je v každom prípade nedôvodná.

b) Posúdenie Súdny dvorom

- 81 Pokiaľ ide o námietku neprípustnosti vznesenú Komisiou a Dánskym kráľovstvom, založenú na neexistencii dostatočne presnej identifikácie namietaných bodov odôvodnenia napadnutých rozsudkov, zdá sa, že tieto body sú žalobkyňami jasne identifikované.
- 82 Stačí totiž konštatovať, že Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland na podporu svojej argumentácie, uvádzanej na podporu prvej časti prvého odvolacieho dôvodu vo veci C-174/19 P, výslovne označili body 87 až 93 prvého napadnutého rozsudku, a predovšetkým bod 88 tohto rozsudku, v ktorých sa Všeobecný súd vyjadril k relevantnosti toho, či skúmané opatrenia patria k rovnakému projektu, na účely uplatnenia článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Stena Line Scandinavia zase na podporu prvej časti prvého odvolacieho dôvodu vo veci C-175/19 P označila body 62 až 71 druhého napadnutého rozsudku, a predovšetkým jeho bod 63.
- 83 Táto námietka neprípustnosti sa preto musí zamietnuť.
- 84 Rovnako nemožno vyhovieť ani námietke neprípustnosti vznesenej Dánskym kráľovstvom, založenej na skutočnosti, že žalobkyne v rámci prvej časti svojho prvého odvolacieho dôvodu iba opakujú tvrdenia uvádzané na prvom stupni, a to vzhľadom na to, že žalobkyne týmito tvrdeniami spochybňujú posúdenie Všeobecného súdu, ktorým tento v bodoch 87 až 93 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 62 až 71 druhého napadnutého rozsudku ich tvrdenia odmietol.
- 85 Z ustálenej judikatúry Súdneho dvora totiž vyplýva, že v rámci odvolania možno opätovne rozobrať právne otázky preskúmané v prvostupňovom konaní. Ak by odvolateľ nemohol založiť svoje odvolanie na dôvodoch a tvrdeniach už uplatnených pred Všeobecným súdom, odvolacie konanie by čiastočne stratilo svoj zmysel (pozri najmä rozsudok z 21. decembra 2016, Club Hotel Loutraki a i./Komisia, C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 26).
- 86 Na druhej strane, tak ako tvrdí Dánske kráľovstvo, tvrdenia uvádzané žalobkyňami s cieľom presadiť ich názor, že činnosť spoločnosti Femern Landanlæg zahŕňa poskytovanie dopravných služieb cez Fehmarnskú úžinu, sú neprípustné, pretože týmito tvrdeniami sa žalobkyne domáhajú toho, aby Súdny dvor uskutočnil nové posúdenie skutkových okolností, pričom však netvrdia, že zo strany Všeobecného súdu došlo ku skresleniu týchto skutkových okolností. Posúdenie skutkových okolností a dôkazov totiž s výnimkou prípadu skreslenia nie je právnou otázkou,

ktorá ako taká podlieha preskúmaniu Súdnym dvorom v rámci odvolacieho konania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 2. marca 2021, Komisia/Taliansko a i., C-425/19 P, EU:C:2021:154, bod 52, ako aj citovanú judikatúru).

- 87 Napokon, tak ako uviedol generálny advokát v bode 92 svojich návrhov, z tvrdení týkajúcich sa integrovaného charakteru projektu, predovšetkým tvrdení týkajúcich sa cieľa a spôsobov financovania projektu, nijako nevyplýva, že by činnosť spoločnosti Femern Landanlæg zahŕňala aj poskytovanie dopravných služieb cez Fehmarnskú úžinu.
- 88 Ďalej, tvrdenia uvádzané spoločnosťou Rederi Nordö-Link, podľa ktorých opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern Landanlæg ovplyvňujú tiež hospodársku súťaž na prvotných trhoch, akým je napríklad trh dodávok materiálu na výstavbu, a na druhotných trhoch, akým sú napríklad trhy so železničnými dopravnými službami v Dánsku, sa v skutočnosti vzťahujú na bod 91 prvého napadnutého rozsudku a bod 66 druhého napadnutého rozsudku, ktorými Všeobecný súd odkázal na tie body napadnutých rozsudkov, ktoré sa týkajú existencie hospodárskej súťaže. Takéto tvrdenia teda nie sú relevantné pre právne dôsledky, ktoré treba vyvodiť z toho, či jednotlivé skúmané opatrenia patria k rovnakému projektu, a preto sa na ne nemožno účinne odvolávať na podporu prvej časti prvého odvolacieho dôvodu.
- 89 Rovnako nie je na účely posúdenia prvej časti prvého odvolacieho dôvodu relevantná otázka, či sú Femern a Femern Landanlæg podnikmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.
- 90 Napokon povaha cieľov, ktoré sledujú štátne opatrenia, a ich odôvodnenie nemajú nijaký vplyv na ich kvalifikáciu ako štátnej pomoci. Článok 107 ods. 1 ZFEÚ totiž nerozlišuje štátne zásahy podľa príčin alebo cieľov, ale definuje ich v závislosti od ich účinkov (rozsudok zo 4. marca 2021, Komisia/Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, bod 61 a citovaná judikatúra).
- 91 Z uvedeného vyplýva, že hoci aj opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern Landanlæg tvoria súčasť projektu, ktorého účelom ako celku, ako uvádza generálny advokát v bode 99 svojich návrhov, je zlepšenie podmienok prepravy cestujúcich a tovaru medzi severskými krajinami a strednou Európou, nič to nemení na skutočnosti, že len z tohto dôvodu nemožno tieto opatrenia posudzovať globálne spolu s opatreniami poskytnutými spoločnosti Femern z hľadiska článku 107 ods. 1 ZFEÚ, pretože činnosť jednej a druhej z týchto spoločností je odlišná. Je totiž nesporné, že hneď, ako bude projekt uskutočnený, činnosť spoločnosti Femern Landanlæg sa obmedzí na správu a prevádzku železničných prepojení, zatiaľ čo činnosť spoločnosti Femern sa bude týkať iba pevného spojenia, pričom tieto jednotlivé infraštruktúry bude navyše možné využívať nezávisle od seba.
- 92 Z vyššie uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd bez toho, aby vychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, mohol v bode 88 prvého napadnutého rozsudku a v bode 63 druhého napadnutého rozsudku usúdiť, že opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern Landanlæg, prijaté v rámci toho istého projektu ako je ten, ktorý stanovuje opatrenia v prospech spoločnosti Femern na pevné spojenie, a ktoré Komisia kvalifikovala ako štátnu pomoc, nemožno považovať za štátnu pomoc „len z toho dôvodu“, keďže tieto dva druhy opatrení majú odlišný predmet a príjemcov. Všeobecný súd teda rovnako správne v bodoch 90 až 92 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 65 až 67 druhého napadnutého rozsudku rozlíšil účinky, aké majú opatrenia poskytnuté jednej a druhej spoločnosti, na hospodársku súťaž.
- 93 Z uvedeného vyplýva, že prvá časť prvého odvolacieho dôvodu žalobkýň vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P je sčasti neprípustná a sčasti nedôvodná, a preto sa musí zamietnuť.

3. O druhej a tretej časti prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P

a) Argumentácia účastníkov konania

- 94 Druhou a treťou časťou svojho prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P, ktoré treba preskúmať spoločne, žalobkyne, podporované vedľajšími účastníkmi konania, tvrdia, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď usúdil, že trh so správou železničnej infraštruktúry v Dánsku nie je otvorený hospodárskej súťaži. Podľa ich názoru Všeobecný súd v bodoch 108 až 120 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 83 až 95 druhého napadnutého rozsudku nesprávne odmietol ich tvrdenia založené na existencii hospodárskej súťaže tak zo skutkového, ako aj z právneho hľadiska, pokiaľ ide o správu a prevádzku dánskej železničnej infraštruktúry. NABU a FSS sa v podstate stotožňujú s touto argumentáciou.
- 95 Žalobkyne v úvode tvrdia, že cieľom ich tvrdení je tiež spochybníť posúdenie uskutočnené Všeobecným súdom v bodoch 94 až 96 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 69 až 71 druhého napadnutého rozsudku, podľa ktorého železničné prepojenia s vnútrozemím tvoria súčasť vnútroštátnej železničnej siete.
- 96 Pokiaľ ide o existenciu hospodárskej súťaže z právneho hľadiska, žalobkyne usudzujú, že režim licencií na prevádzku, správu a údržbu dánskej železničnej infraštruktúry, stanovený dánskou právnou úpravou, ktorý pre oprávnenie spravovať železničnú infraštruktúru vyžaduje získanie licencie na vnútroštátnom orgáne zodpovednom za dopravu a ktorý bol v roku 2015 nahradený režimom bezpečnostných povolení, znamená, že tieto činnosti sú otvorené hospodárskej súťaži, prinajmenšom pokiaľ ide o hospodársku súťaž „pre“ trh správy železničnej infraštruktúry. Každá spoločnosť, ktorá získala licenciu a bezpečnostné povolenie, tak totiž môže prevádzkovať železničnú infraštruktúru. V Dánsku napokon existujú viacerí prevádzkovatelia železničnej infraštruktúry.
- 97 Žalobkyne poukazujú na „osnovu pre analýzu“, zmienenú Komisiou v dokumente o infraštruktúre týkajúcej sa železníc, metra a miestnej dopravy („*Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and local transport infrastructure*“), v ktorej sa uvádza, že správa železničnej infraštruktúry je uzavretá pre hospodársku súťaž iba vtedy, keď je správa a prevádzka predmetom zákonného monopolu, čo predpokladá, aby bola služba zákonom vyhradená pre výlučného poskytovateľa a aby bolo jasne zakázané akémukoľvek inému prevádzkovateľovi poskytovať ju.
- 98 Toto však údajne nie je prípad Dánska a režim licencií umožňuje spoločnostiam byť vo vzťahu hospodárskej súťaže tak pokiaľ ide o výstavbu infraštruktúry a prevádzku, ako aj pokiaľ ide o poskytovanie služieb na existujúcej infraštruktúre, v prípade, že by Femern Landanlæg alebo Banedanmark vykonávali svoju činnosť formou subdodávok.
- 99 Žalobkyne ďalej poukazujú na ďalšie odvetvia hospodárstva, v ktorých činnosť tiež spočíva na využívaní siete, akými sú napríklad telekomunikácie, elektrina alebo plyn, a to v rámci toho, ako tvrdia, že konštatovanie o otvorení hospodárskej súťaži závisí iba od systému zavedeného s cieľom umožniť prístup k infraštruktúre zo strany konkurenčných prevádzkovateľov, a to aj bez ohľadu na ich skutočnú prítomnosť na trhu.
- 100 Rovnako sa Všeobecný súd údajne dopustil nesprávneho právneho posúdenia v bode 112 prvého napadnutého rozsudku a v bode 87 druhého napadnutého rozsudku, keď usúdil, že skutočnosť, že iné spoločnosti, než Banedanmark, získali licencie a vykonávajú svoje činnosti správy a prevádzky

na úsekoch železničnej siete majúcich povahu „prirodzených monopolov“, nepostačuje na preukázanie existencie hospodárskej súťaže „na“ trhu prevádzky a správy vnútroštátnych železníc alebo „pre“ tento trh.

- 101 Okrem toho skutočnosť, že právo Únie neukladá povinnosť, aby bola správa železničnej infraštruktúry otvorená hospodárskej súťaži, tak ako to pripomenul Všeobecný súd v bode 111 prvého napadnutého rozsudku a v bode 86 druhého napadnutého rozsudku, a že prevádzkovatelia z ostatných členských štátov sa v Dánsku môžu odvolávať na povolenia vydané ich krajinami pôvodu, tak ako to uviedol v bode 113 prvého napadnutého rozsudku a v bode 88 druhého napadnutého rozsudku, je podľa ich názoru irelevantná.
- 102 V každom prípade opatrenia priznané spoločnosti Femern Landanlæg údajne narúšajú hospodársku súťaž na prvotných trhoch, akým je napríklad trh dodávok materiálu na výstavbu, a na druhotných trhoch, akým je napríklad trh poskytovania dopravných služieb v Dánsku.
- 103 Žalobkyne ďalej prostredníctvom podobných tvrdení uvádzajú, že Všeobecný súd sa tiež dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď nekonštatoval existenciu *de facto* hospodárskej súťaže na trhu, na ktorom pôsobí Femern Landanlæg, a to predovšetkým vzhľadom na prítomnosť spoločností oprávnených spravovať miestne železničné siete, ktoré sú vo vzťahu k vnútroštátnej sieti samostatné.
- 104 Žalobkyne tiež poukazujú na oznámenie Komisie o usmerneniach Európskej únie pre uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci v súvislosti s rýchlym zavádzaním širokopásmových sietí (Ú. v. EÚ C 25, 2013, s. 1), s tým, že ide o štátnu pomoc, ktorá môže byť poskytnutá prevádzkovateľom na výstavbu a prevádzku infraštruktúry, a to v rámci toho, ako tvrdia, že relevantným kritériom na účely posúdenia toho, či pomoc poskytnutá spoločnosti Femern Landanlæg predstavuje štátnu pomoc, je to, či tento prevádzkovateľ získal financovanie za podmienok, ktoré zodpovedajú trhovým podmienkam, alebo nie. Žalobkyne sa domnievajú, že v prejednávanej veci to tak nebolo.
- 105 Vo svojej replike žalobkyne tvrdia, že námietky neprípustnosti vznesené Komisiou a Dánskym kráľovstvom sú nedôvodné.
- 106 FSS zdôrazňuje nevídaný charakter analýzy Komisie v spornom rozhodnutí, vzácné prípady, v ktorých táto inštitúcia dospela k záveru o neexistencii skreslenia hospodárskej súťaže, ktoré sa až doposiaľ týkali hlavne činností sekundárneho významu, najčastejšie uskutočňovaných ďaleko od hraníc a majúcich čisto miestne dôsledky.
- 107 FSS tvrdí, že vzhľadom na režim licencií uplatňovaný v Dánsku Všeobecný súd nesprávne usúdil, že neexistuje hospodárska súťaž „pre“ trh železničnej infraštruktúry, pretože akýkoľvek prevádzkovateľ mohol byť ako záujemca tým, s kým sa uzavrie verejná zmluva na prevádzku prepojení s vnútrozemím. Napriek tomu, že každá železničná infraštruktúra má znaky prirodzeného monopolu, toto podľa jeho názoru neznamená, že by prevádzkovatelia nemohli byť konkurentmi „pre“ tento trh, takže finančná podpora priznaná jedinému z nich narúša hospodársku súťaž.
- 108 Aj za predpokladu, že by tieto trhy boli uzatvorené pre hospodársku súťaž z dôvodu zákonného monopolu, podľa názoru združenia FSS má finančná podpora dopad na hospodársku súťaž v odvetví dopravy. Verejné financovanie výstavby infraštruktúry tak musí mať významné dôsledky pre konkurencieschopnosť odvetvia, na úkor ostatných spôsobov dopravy, a to okrem

iného tým, že znižuje šance podnikov so sídlom v iných členských štátoch môcť poskytovať ich dopravné služby na trhu tohto štátu. FSS odkazuje osobitne na body 77 a 78 rozsudku z 24. júla 2003, *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415), ako aj na rozsudok z 30. apríla 2019, *UPF/Komisija* (T-747/17, EU:T:2019:271).

- 109 FSS tiež tvrdí, že financovanie železničných prepojení s dánskym vnútrozemím bude mať významné dôsledky pre hospodársku súťaž na prvotných trhoch, predovšetkým v odvetví stavebníctva, keďže podniky uskutočňujúce práce budú mať vyšší obrat.
- 110 Podľa názoru tohto združenia môže mať financovanie prepojení s vnútrozemím taký vplyv na hospodársku súťaž, ako ktorákoľvek iná infraštruktúra sieťového odvetvia, ktorá má znaky prirodzeného monopolu. Financovanie takejto infraštruktúry tak Komisia stále zakaždým starostlivo skúma z hľadiska pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci. FSS v tejto súvislosti poukazuje na bod 214 a nasl. oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ C 262, 2016, s. 1).
- 111 NABU, Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis sa stotožňujú s touto argumentáciou. Rederi Nordö-Link tiež tvrdí, že existencia zákonného monopolu nepostačuje na konštatovanie neexistencie hospodárskej súťaže, pretože železničná infraštruktúra je v hospodárskej súťaži s ostatnou dopravnou infraštruktúrou, akou sú napríklad prístavy.
- 112 Komisia uvádza, že tvrdenia žalobkýň sú neprípustné, keďže Všeobecný súd v napadnutých rozsudkoch nekonštatoval neexistenciu hospodárskej súťaže z právneho hľadiska.
- 113 Okrem toho údajne tvrdenia žalobkýň týkajúce sa prípadnej hospodárskej súťaže *de facto* dostatočne presne neoznačujú body odôvodnenia napadnutých rozsudkov, proti ktorým namietajú, a preto sú neprípustné.
- 114 Komisia tiež uvádza, že tvrdenie, podľa ktorého došlo ku skresleniu hospodárskej súťaže na prvotných a druhotných trhoch, nebolo uvádzané na Všeobecnom súde, a teda predstavuje nový dôvod.
- 115 Napokon musia byť podľa jej názoru zamietnuté ako neprípustné tie tvrdenia, ktorými žalobkyne spochybňujú výklad dánskeho práva, k akému dospel Všeobecný súd, predovšetkým v bodoch 110 a 112 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 85 a 87 druhého napadnutého rozsudku, keďže sa týkajú posúdenia skutkových okolností.
- 116 Komisia subsidiárne tvrdí, že druhá a tretia časť prvého odvolacieho dôvodu v oboch veciach sú nedôvodné.
- 117 Dánske kráľovstvo uvádza, že tieto dve časti prvého odvolacieho dôvodu sú neprípustné z dôvodu, že sa v nich iba opakujú tvrdenia uvádzané na prvom stupni a že sa týkajú posúdenia skutkových okolností uskutočneného Všeobecným súdom, pričom sa však nenamieta žiadne skreslenie týchto skutkových okolností.
- 118 Dánske kráľovstvo tiež tvrdí, že druhá a tretia časť prvého odvolacieho dôvodu v oboch veciach sú nedôvodné.

b) Posúdenie Súdnym dvorom

1) O prípustnosti

- 119 V rozpore s tým, čo tvrdia Komisia a Dánske kráľovstvo, žalobkyne dostatočne presne identifikovali body odôvodnenia napadnutých rozsudkov, proti ktorým namietajú.
- 120 Vo veci C-174/19 P sa bod 35 hlavného odvolania vzťahuje na analýzu Všeobecného súdu týkajúcu sa neexistencie hospodárskej súťaže „*de lege*“, vyjadrenú v bodoch 108 až 116 prvého napadnutého rozsudku, osobitne v jeho bode 110. Rovnako sa bod 47 tohto odvolania vzťahuje na body 117 až 120 tohto rozsudku, v ktorých sa Všeobecný súd vyjadril k otázke, či bol rovnaký trh „*de facto*“ otvorený hospodárskej súťaži. K podobnému úsudku možno dospieť, aj pokiaľ ide o hlavné odvolanie podané vo veci C-175/19 P, Stena Line Scandinavia, v ktorom sa presne identifikujú body 83 až 91 druhého napadnutého rozsudku, osobitne jeho bod 85, ako aj body 92 až 95 tohto rozsudku.
- 121 Napokon je potrebné poukázať na to, že žalobkyniam nemožno vytýkať, že osobitne neoznačili body odôvodnenia napadnutých rozsudkov, v ktorých Všeobecný súd usúdil, že Komisia správne dospela k záveru, že predmetné opatrenia nespôsobujú skreslenie hospodárskej súťaže, a to vzhľadom na to, že Všeobecný súd globálne vyvodil právne dôsledky zo svojho posúdenia týkajúceho sa skreslenia hospodárskej súťaže a ovplyvnenia obchodu v bodoch 133 a 134 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 108 a 109 druhého napadnutého rozsudku.
- 122 Taktiež treba zamietnuť námietku neprípustnosti vznesenú Komisiou, založenú na tom, že Všeobecný súd v napadnutých rozsudkoch nekonštatoval neexistenciu hospodárskej súťaže z právneho hľadiska. Z bodov 97 a 98 a 108 až 116 prvého napadnutého rozsudku, ako aj z názvu „Otvorenie relevantných trhov „*de lege*“ na základe zákona č. 1249“, uvedeného pred bodom 108 tohto rozsudku, totiž výslovne vyplýva, že Všeobecný súd uskutočnil preskúmanie predmetných opatrení z hľadiska kritéria skreslenia hospodárskej súťaže. Tieto posúdenia sú uvedené aj v bodoch 72 a 73, ako aj 83 až 91 druhého napadnutého rozsudku.
- 123 Námietka neprípustnosti vznesená Dánskym kráľovstvom, založená na skutočnosti, že v tvrdeniach žalobkýň sa iba opakujú tvrdenia uvádzané na prvom stupni, je navyše formulovaná príliš všeobecne a nepresne na to, aby jej bolo možné vyhovieť.
- 124 Naopak treba čiastočne vyhovieť námietke neprípustnosti vznesenej Komisiou a Dánskym kráľovstvom, založenej na tom, že žalobkyne spochybnili posúdenie skutkových okolností, uskutočnené Všeobecným súdom, pričom netvrdili ani nepreukázali, že by došlo ku skresleniu.
- 125 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že namietané skreslenie musí zjavne vyplývať z dokumentov v spise, aby bolo konštatované, a to bez toho, aby bolo potrebné vykonať nové posúdenie skutkového stavu a dôkazov (pozri v tomto zmysle najmä rozsudok z 2. marca 2021, Komisia/Taliansko a i., C-425/19 P, EU:C:2021:154, bod 52 a citovanú judikatúru, ako aj rozsudky zo 6. novembra 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Komisia, Komisia/Scuola Elementare Maria Montessori a Komisia/Ferracci, C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 107).
- 126 Z uvedeného vyplýva, že žalobkyne nemôžu spochybniť posúdenie Všeobecného súdu, uvedené v bodoch 94 až 96 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 69 až 71 druhého napadnutého rozsudku, podľa ktorých železničné prepojenia s dánskym vnútrozemím, ktorých sa týka projekt,

tvoria súčasť dánskej vnútroštátnej železničnej siete, pričom však nenamietali, že by došlo ku skresleniu, na účely spochybnenia tohto posúdenia, ktoré je založené hlavne na konštatovaní, uvedenom v bode 95 prvého napadnutého rozsudku a v bode 70 druhého napadnutého rozsudku, podľa ktorého železničné prepojenia spočívajúce v rozšírení a zlepšení existujúceho železničného spojenia medzi mestami Ringsted a Rødby, patriaceho spoločnosti Banedanmark, budú spravované touto spoločnosťou podľa pravidiel uplatniteľných na celú vnútroštátnu sieť, a teda iba napájajú pevné spojenie na existujúcu vnútroštátnu sieť, pričom sa tak stávajú neoddeliteľnou súčasťou tejto siete.

127 Z uvedeného tiež vyplýva, že žalobkyne nemôžu spochybníť ani Všeobecným súdom uskutočnenú analýzu trhov, na ktorých sú opatrenia poskytnuté spoločnosti Femern Landanlæg spôsobilé narušiť hospodársku súťaž, na základe toho, že v rámci svojich príslušných odvolaní namietajú skreslenie hospodárskej súťaže na iných trhoch, na ktoré trhy analyzované Všeobecným súdom nadväzujú alebo ktoré sú vo vzťahu k týmto analyzovaným trhom nadväzujúcimi trhami.

128 Naopak, v rozpore s tým, čo tvrdí predovšetkým Komisia, žalobkyne sa svojimi tvrdeniami smerujúcimi proti posúdeniu, ktoré Všeobecný súd uskutočnil v bodoch 110 a 112 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 85 a 87 druhého napadnutého rozsudku a podľa ktorého dánsky režim licencií neznamená, že by bol trh s prevádzkou a správou vnútroštátnej železničnej infraštruktúry otvorený hospodárskej súťaži, neobmedzujú len na spochybnenie posúdenia skutkových okolností zo strany Všeobecného súdu, ale ich tvrdenia sa vzťahujú aj na týmto súdom vykonané právne posúdenie takéhoto režimu, pokiaľ ide o existenciu hospodárskej súťaže „pre“ predmetný trh, v kontexte, že časť prevádzkovania infraštruktúry je tiež predmetom monopolu, takže sa tieto tvrdenia musia považovať za prípustné v štádiu odvolania.

2) O veci samej

129 Ako bolo uvedené v bode 62 tohto rozsudku, kvalifikácia ako „štátna pomoc“, v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, si vyžaduje najmä to, aby predmetné opatrenie narušalo hospodársku súťaž alebo hrozilo narušením hospodárskej súťaže, v zmysle tohto ustanovenia.

130 Tak ako v podstate uvádza Komisia v bodoch 188 a 219 svojho oznámenia o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, skutočnosť, že členský štát zveruje verejnú službu podliehajúcu zákonnému monopolu verejnému podniku, nevedie za určitých okolností k narušeniu hospodárskej súťaže a výhoda poskytnutá prevádzkovateľovi infraštruktúry podliehajúcej zákonnému monopolu nemôže za takýchto okolností narušiť hospodársku súťaž. Ako však Komisia taktiež spresňuje v bode 188 písm. b) tohto oznámenia, na to, aby takéto narušenie mohlo byť za takýchto okolností vylúčené, je potrebné, aby zákonný monopol vylučoval nielen hospodársku súťaž „na“ trhu, ale aj „pre“ trh, v tom zmysle, že vylučuje akúkoľvek potenciálnu hospodársku súťaž, aby sa stal výhradným poskytovateľom predmetnej služby (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Arriva Italia a i., C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 57).

131 V prejednávanej veci žalobkyne nespochybnili konštatovanie, ktoré Všeobecný súd uviedol v bode 112 prvého napadnutého rozsudku a v bode 87 druhého napadnutého rozsudku a podľa ktorého Banedanmark spravuje vnútroštátnu železničnú sieť v režime zákonného monopolu.

132 Je teda nesporné, že Banedanmark má takýto zákonný monopol na správu a prevádzku vnútroštátnej železničnej infraštruktúry, ktorú vlastní, a že železničné prepojenia s vnútrozemím tvoria jej súčasť.

- 133 Z napadnutých rozsudkov tiež vyplýva, že Banedanmark bude naďalej zabezpečovať správu a prevádzku železničných prepojení po uskutočnení projektu, vrátane tých, ktoré budú patriť spoločnosti Femern Landanlæg.
- 134 Navyše, hoci najmä z bodu 112 prvého napadnutého rozsudku a z bodu 87 druhého napadnutého rozsudku vyplýva, že dánska právna úprava umožňuje spoločnostiam spĺňajúcim určité podmienky získať licenciu na účely správy a prevádzky úsekov železničnej siete, ide o časti tejto siete, ktoré sú vo vzťahu k vnútroštátnej železničnej sieti samostatné.
- 135 V tejto súvislosti nebolo preukázané, ba dokonca sa ani netvrdilo, že by poskytnutie licencií, alebo neskôr poskytnutie bezpečnostných povolení umožnilo iným spoločnostiam, než je Banedanmark, vykonávať svoju činnosť na trhu správy a prevádzky vnútroštátnej železničnej infraštruktúry alebo pre tento trh.
- 136 Treba dodať, že na základe skutočnosti, že Banedanmark má zákonný monopol na správu a prevádzku vnútroštátnej železničnej infraštruktúry, možno konštatovať, že Dánske kráľovstvo je povinné prostredníctvom zákonov pripísať správu a prevádzkovanie vnútroštátnej infraštruktúry výlučne tomuto prevádzkovateľovi v zmysle toho, ako to vyžaduje judikatúra Súdneho dvora (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Arriva Italia a i., C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 58, ako aj citovanú judikatúru).
- 137 Navyše Všeobecný súd po tom, čo v bode 113 prvého napadnutého rozsudku a v bode 88 druhého napadnutého rozsudku konštatoval, že dánska právna úprava umožňuje prevádzkovateľom so sídlom v iných členských štátoch Únie odvolávať sa na povolenia vydané v ich krajinách pôvodu, dospel bez toho, aby vychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, k záveru, že trh správy alebo železničnej infraštruktúry v Dánsku len z tohto samotného dôvodu nie je otvorený hospodárskej súťaži.
- 138 Pokiaľ ide o tvrdenie, ktoré uvádza FSS v rámci svojho tvrdenia o tom, že aj v prípade existencie takéhoto monopolu je potrebné skúmať existenciu potenciálnej hospodárskej súťaže s ostatnými druhmi dopravy, a ktoré je založené na bode 97 rozsudku z 30. apríla 2019, UPF/Komisia (T-747/17, EU:T:2019:271), z tohto bodu 97 vyplýva, že táto vec sa týkala situácie, ktorá je odlišná od situácie v prejednávaných veciach, v ktorej potenciálna hospodárska súťaž nebola Komisiou konštatovaná vo vzťahu k prístavným službám poskytovaným v rámci monopolu, ale vo vzťahu k dopravným službám ponúkaným prístavmi, ktoré do určitej miery konkurovali tým, ktoré ponúkali ďalšie prístavy alebo iní dopravcovia.
- 139 Napokon v rozpore s tým, čo tvrdia žalobkyne, konštatovanie, ktoré Všeobecný súd uskutočnil v bode 111 prvého napadnutého rozsudku a v bode 86 druhého napadnutého rozsudku, podľa ktorého právo Únie uznáva, že železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol, je relevantné na účely preverenia toho, či by bez ohľadu na to, čo stanovuje dánske právo, právo Únie bránilo zákonnému monopolu spoločnosti Banedanmark.
- 140 Z vyššie uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd mohol v bodoch 110 a 112 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 85 a 87 druhého napadnutého rozsudku oprávnene usúdiť, že dánska právna úprava, ktorou sa zaviedol režim licencií na správu železničnej infraštruktúry, neznamena, že by existovala hospodárska súťaž „*de lege*“ „na“ trhu správy a prevádzky vnútroštátnej infraštruktúry alebo „pre“ tento trh, na ktoré má Banedanmark zákonný monopol.

- 141 Treba dodať, že skutočnosť, že sa predmetné opatrenia priznali inej spoločnosti, ktorou je Femern Landanlæg, zriadená dánskym zákonodarcom s cieľom zaručiť financovanie časti projektu týkajúcej sa železničných prepojení s dánskym vnútrozemím, a ktorá bude tiež zodpovedná za prevádzku a údržbu týchto prepojení, nemôže toto konštatovanie zmeniť.
- 142 Osobitne treba zdôrazniť skutočnosť, že Všeobecný súd v bode 119 prvého napadnutého rozsudku a v bode 94 druhého napadnutého rozsudku konštatoval, pričom to nebolo spochybnené, že z dánskej právnej úpravy týkajúcej sa spoločnosti Femern Landanlæg ani zo stanov tejto spoločnosti nevyplýva, že by táto spoločnosť vykonávala alebo mohla vykonávať iné úlohy, než sú tie, ktoré jej boli zverené na realizáciu projektu.
- 143 Taktiež je relevantným konštatovanie, ktoré Všeobecný súd uviedol v bode 132 prvého napadnutého rozsudku a v bode 107 druhého napadnutého rozsudku v rámci preskúmania otázky, či mohlo spornými opatreniami pomoci dôjsť k ovplyvneniu obchodu medzi členskými štátmi, to znamená konštatovanie, podľa ktorého skutočnosť, že Banedanmark vykonáva činnosť údržby dánskej železničnej siete v hospodárskej súťaži s inými spoločnosťami a môže preniknúť na iné vnútroštátne trhy, pokiaľ by sa teda táto skutočnosť považovala za preukázanú, nedokazuje jednak to, že opatrenia priznané spoločnosti Femern Landanlæg, a nie spoločnosti Banedanmark, predstavujú nepriamu pomoc v prospech spoločnosti Banedanmark, a po druhé ani to, že takéto opatrenia môžu vyvolať skreslenie hospodárskej súťaže na trhu, na ktorom je činná Femern Landanlæg.
- 144 Z vyššie uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd mohol oprávnene odmietnuť tvrdenia uvádzané žalobkyňami v rámci druhej časti ich prvého odvolacieho dôvodu, týkajúcej sa existencie hospodárskej súťaže „*de lege*“ na trhu, na ktorom pôsobí Femern Landanlæg.
- 145 Z rovnakých dôvodov tvrdenia, ktoré žalobkyne uvádzajú v rámci tretej časti ich prvého odvolacieho dôvodu, týkajúce sa „*de facto*“ otvorenia hospodárskej súťaži, a ktoré sú analogické s tými, ktoré uvádzajú vo vzťahu k otvoreniu hospodárskej súťaži „*de lege*“, nie sú spôsobilé vyvrátiť túto analýzu.
- 146 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého je relevantným kritériom na účely analýzy v skutočnosti odpoveď na otázku, či bola Femern Landanlæg príjemcom financovania poskytnutého za podmienok, ktoré zodpovedajú trhovým podmienkam, alebo nie, treba pripomenúť, že ide o osobitnú podmienku, potrebnú pre kvalifikáciu štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktorá je irelevantná, pokiaľ ide o otázku, či trh, na ktorom podnik pôsobí, je otvorený hospodárskej súťaži.
- 147 Z uvedeného vyplýva, že druhá a tretia časť prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P sa musia zamietnuť ako sčasti neprípustné a sčasti nedôvodné.

4. O štvrtej časti prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P

a) Argumentácia účastníkov konania

- 148 Štvrtou časťou svojho prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P žalobkyne, podporované vedľajšími účastníkmi konania, tvrdia, že Všeobecný súd sa v bodoch 121 až 127 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 96 až 102 druhého napadnutého rozsudku dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď na účely posúdenia účinkov opatrení poskytnutých

spoločnosti Femern Landanlæg na hospodársku súťaž rozlišoval medzi činnosťami výstavby a údržby železničnej infraštruktúry na jednej strane a činnosťami týkajúcimi sa správy a prevádzky tejto infraštruktúry na druhej strane. NABU a FSS sa v podstate stotožňujú s touto argumentáciou.

- 149 Žalobkyne tvrdia, že dánsky režim licencií, neskôr nahradený režimom bezpečnostných povolení, sa bez rozdielu vzťahuje na všetky tieto činnosti. Spresňujú, že dánske právo vymedzuje manažéra infraštruktúry ako akýkoľvek subjekt, ktorý je za túto infraštruktúru zodpovedný.
- 150 Žalobkyne dodávajú, že dôvody, z ktorých Všeobecný súd medzi týmito činnosťami rozlišuje, nevyplývajú z napadnutých rozsudkov, pričom toto rozlišovanie nie je dôsledkom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32), ktorá sa však pritom spomína v bodoch 101 až 104 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 76 až 79 druhého napadnutého rozsudku. Žalobkyne konkrétne poukazujú na článok 3 bod 2 tejto smernice, ktorý vymedzuje „manažéra infraštruktúry“ ako akýkoľvek orgán alebo spoločnosť zodpovednú okrem iného za „správu a údržbu“ železničnej infraštruktúry, a na článok 7 ods. 1 tejto smernice, ktorý bez dodatočných upresnení odkazuje na „základné funkcie“ manažéra infraštruktúry.
- 151 Žalobkyne tvrdia, že Všeobecný súd sa v bodoch 125 a 127 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 100 a 102 druhého napadnutého rozsudku dopustil nesprávneho právneho posúdenia a skreslil dôkazy, keď usúdil, že z dánskej právnej úpravy ani zo sporného rozhodnutia či stanov spoločnosti Femern Landanlæg nevyplýva, že je táto spoločnosť poverená vykonávaním úloh výstavby a údržby železničnej siete v hospodárskej súťaži s ostatnými prevádzkovateľmi.
- 152 Žalobkyne dodávajú, že v rozpore s tým, čo tvrdí Dánske kráľovstvo, tvrdenia smerujúce proti bodu 125 prvého napadnutého rozsudku a bodu 100 druhého napadnutého rozsudku, v ktorých Všeobecný súd usúdil, že Femern Landanlæg nemôže vykonávať tieto úlohy, nemožno považovať za nový dôvod, ktorý je teda neprípustný, pretože posúdenie uvedené v týchto bodoch nevyplýva zo sporného rozhodnutia a z tohto dôvodu ho nebolo možné napadnúť na Všeobecnom súde.
- 153 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis tiež tvrdia, že Všeobecný súd v bodoch 122 a 127 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 97 a 102 druhého napadnutého rozsudku skreslil dôkazy, a to vrátane sporného rozhodnutia, keď usúdil, že činnosť spoločnosti Femern Landanlæg, spočívajúca v správe a prevádzke železničnej siete, sa nevzťahuje aj na výstavbu a údržbu tejto siete.
- 154 Komisia a Dánske kráľovstvo sa domnievajú, že štvrtá časť prvého odvolacieho dôvodu je nedôvodná.
- 155 Dánske kráľovstvo dodáva, že tvrdenia, ktorými žalobkyne spochybňujú výklad dánskej právnej úpravy zo strany Všeobecného súdu, sú novými tvrdeniami a v každom prípade sa musia zamietnuť ako neprípustné.

b) Posúdenie Súdnym dvorom

- 156 Hneď na úvod treba v prvom rade poukázať na to, že Všeobecný súd po tom, čo v bodoch 122 až 124 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 98 až 100 druhého napadnutého rozsudku uviedol relevantné vnútroštátne ustanovenia, v bode 125 prvého napadnutého rozsudku a v bode 100 druhého napadnutého rozsudku, usúdil, že Femern Landanlæg má zodpovednosť za realizáciu

činností výstavby a prevádzky železničných prepojení, no nemôže sama vykonávať úlohy týkajúce sa údržby a výstavby siete v hospodárskej súťaži s ostatnými prevádzkovateľmi. Taktiež v rozpore s tým, čo tvrdia žalobkyne, toto posúdenie nebolo nedostatočne odôvodnené.

- 157 Ďalej bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o námietke neprípustnosti vznesenej Dánskym kráľovstvom, treba konštatovať, že tvrdenia uvádzané žalobkyňami s cieľom preukázať, že Všeobecný súd skreslil dôkazy, keď usúdil, že Femern Landanlæg nie je poverená úlohami výstavby a údržby železničnej infraštruktúry, sa v každom prípade musia zamietnuť ako neúčinné.
- 158 Ako totiž zdôrazňuje tak Komisia, ako aj Dánske kráľovstvo, z bodu 125 prvého napadnutého rozsudku ani z bodu 100 druhého napadnutého rozsudku nevyplýva, že Femern Landanlæg nie je zodpovedná za výstavbu a údržbu železničných prepojení. Všeobecný súd jednoducho len uviedol, že táto spoločnosť nie je „schopná uskutočňovať sama“ tieto úlohy, alebo ďalej, tak ako spresnil v bode 127 prvého napadnutého rozsudku a v bode 102 druhého napadnutého rozsudku, že uvedená spoločnosť „nevykonáva priamo“ tieto činnosti, pričom toto posúdenie skutkových okolností nebolo spochybnené.
- 159 V bode 9 napadnutých rozsudkov Všeobecný súd napokon v rámci opisu projektu pripomenul, že Femern Landanlæg bude „zodpovedná“ za výstavbu a správu, „vrátane údržby“, železničných prepojení s vnútrozemím a že náklady toho bude znášať pomerne ku svojmu spoluvlastníckemu podielu, pričom zvyšnú časť znáša Banedanmark. Navyše predovšetkým z bodu 124 prvého napadnutého rozsudku a z bodu 99 druhého napadnutého rozsudku vyplýva, že Banedanmark bude zodpovedná za realizáciu týchto činností.
- 160 Z uvedeného vyplýva, že to, že Všeobecný súd v bode 122 prvého napadnutého rozsudku a v bode 97 druhého napadnutého rozsudku rozlišuje medzi trhmi výstavby a údržby železničnej infraštruktúry, na ktorých Femern Landanlæg nie je „činná“, a trhmi správy a prevádzky, „v úzkom slova zmysle“, železničnej infraštruktúry, je založené iba na rozlišovaní medzi tým, či táto spoločnosť jednotlivé uvedené činnosti konkrétne vykonáva, alebo nie.
- 161 Ako pritom zdôrazňuje Komisia, na účely posúdenia účinkov opatrení poskytnutých spoločnosti Femern Landanlæg je potrebné zohľadňovať činnosti, ktorými je samotná táto spoločnosť konkrétne a skutočne poverená.
- 162 Vzhľadom na to, že Femern Landanlæg nie je schopná sama zabezpečiť činnosť výstavby ani činnosť údržby železničných prepojení, Všeobecný súd mohol v bode 126 prvého napadnutého rozsudku a v bode 101 druhého napadnutého rozsudku oprávnene uviesť, že existencia spoločností uskutočňujúcich tieto činnosti na dánskej železničnej sieti, predovšetkým po ukončení výberového konania na základe verejného obstarávania na účely uzavretia verejných zmlúv, nemôže preukázať, že aj činnosti správy alebo prevádzky železničnej infraštruktúry, vykonávané spoločnosťou Femern Landanlæg v tejto oblasti, sú otvorené hospodárskej činnosti.
- 163 Pokiaľ ide o tvrdenia, podľa ktorých sa činnosti tejto spoločnosti aj tak vykonávajú na trhu otvorenom hospodárskej súťaži, tak ako to vyplýva predovšetkým z režimu licencií existujúceho v Dánsku, treba poukázať na to, že v skutočnosti sa týkajú účinku opatrení priznaných spoločnosti Femern Landanlæg na hospodársku súťaž, ktorý je predmetom druhej a tretej časti prvého odvolacieho dôvodu.

- 164 Z uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd nevychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, keď rozlíšil činnosti spoločnosti Femern Landanlæg týkajúce sa výstavby a údržby železničnej siete od činností týkajúcich sa prevádzky, v úzkom slova zmysle, tejto železničnej siete.
- 165 Štvrtá časť prvého odvolacieho dôvodu vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P sa teda musí zamietnuť ako nedôvodná.
- 166 Vzhľadom na to, že sa musia zamietnuť všetky časti prvého odvolacieho dôvodu, prvý odvolací dôvod treba zamietnuť.

D. O druhom odvolacom dôvode vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P

1. Argumentácia účastníkov konania

- 167 Svojím druhým odvolacím dôvodom vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P žalobkyne, FSS a Rederi Nordö-Link tvrdia, že opatrenia priznané spoločnosti Femern Landanlæg môžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže môžu ovplyvniť hospodársku súťaž tak na trhu správy železničnej infraštruktúry, ako aj na trhu dopravy cez Fehmarnskú úžinu. Taktiež treba vziať do úvahy cezhraničný charakter projektu, ktorý spája dva členské štáty.
- 168 Komisia a Dánske kráľovstvo tvrdia, že druhý odvolací dôvod je neprípustný z dôvodu, že žalobkyne presne neidentifikovali body odôvodnenia napadnutých rozsudkov, proti ktorým namietajú, a že je v každom prípade nedôvodný.
- 169 Dánske kráľovstvo dodáva, že tvrdenia, ktorými žalobkyne spochybňujú body 129 až 132 prvého napadnutého rozsudku a body 104 až 107 druhého napadnutého rozsudku, bez toho, aby namietali skreslenie skutkových okolností alebo dôkazov zo strany Všeobecného súdu, sú neprípustné, keďže sa týkajú posúdenia skutkového stavu, uskutočneného Všeobecným súdom.

2. Posúdenie Súdnym dvorom

- 170 V rozpore s tým, čo tvrdia Komisia a Dánske kráľovstvo, druhý odvolací dôvod uvádzaný vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P dostatočne presne identifikuje namietané body napadnutých rozsudkov, keďže sa v ňom označujú najmä body 128 až 132 prvého z týchto rozsudkov a body 103 až 107 druhého z nich, v ktorých sa Všeobecný súd vyjadril k tvrdeniam žalobkyní, týkajúcim sa toho, či sporné opatrenia pomoci ovplyvnili obchod medzi členskými štátmi.
- 171 Taktiež je potrebné poukázať na to, že žalobkyniam nemožno vytýkať, že osobitne neoznačili body napadnutých rozsudkov, v ktorých Všeobecný súd dospel k záveru, že predmetné opatrenia nemôžu ovplyvniť obchod, pretože v bodoch 133 a 134 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 108 a 109 druhého napadnutého rozsudku Všeobecný súd celkove zamietol prvý žalobný dôvod a prvú výhradu druhej časti tretieho žalobného dôvodu žalobkyní, založené na porušení článku 107 ods. 1 ZFEÚ a porušení povinnosti začať konanie vo veci formálneho zisťovania, pokiaľ ide o analýzu opatrení poskytnutých spoločnosti Femern Landanlæg na plánovanie, výstavbu a prevádzku železničných prepojení.

- 172 Ďalej treba pripomenúť, že z preskúmania druhej a tretej časti prvého odvolacieho dôvodu vyplýva, že Všeobecný súd nevychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, keď usúdil, že Komisia správne konštatovala neexistenciu hospodárskej súťaže na trhu správy a prevádzky vnútroštátnej železničnej infraštruktúry.
- 173 Z uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd tiež bez toho, aby vychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, mohol v bodoch 129 a 130 prvého napadnutého rozsudku a v bodoch 104 a 105 druhého napadnutého rozsudku, usúdiť jednak to, že neexistencia hospodárskej súťaže na tomto trhu zabraňuje spoločnostiam so sídlom v iných členských štátoch preniknúť na tento trh, a po druhé to, že zákon o plánovaní, zmienený v odôvodnení 13 sporného rozhodnutia, a zákon o výstavbe, zmienený v odôvodnení 50 tohto rozhodnutia, neumožňujú spoločnosti Femern Landanlæg zapojiť sa do iných činností, než je plánovanie, výstavba a prevádzka železničných prepojení.
- 174 Všeobecný súd tak z toho v bode 131 prvého napadnutého rozsudku a v bode 106 druhého napadnutého rozsudku mohol vyvodiť, že žalobkyniam sa nepodarilo preukázať, že by Femern Landanlæg bola oprávnená vykonávať iné činnosti než činnosti týkajúce sa projektu, a tak by mohla preniknúť na trhy v iných členských štátoch.
- 175 Ako zdôrazňuje Dánske kráľovstvo, tieto body patria do posúdenia skutkových okolností Všeobecným súdom, vo vzťahu ku ktorému sa výslovne netvrdilo ani nepreukázalo žiadne skreslenie.
- 176 Pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyní, založené na cezhraničnom charaktere projektu, keďže tento umožní spojiť dva členské štáty, treba poukázať na to, že opatrenia preskúmané v rámci tohto odvolacieho dôvodu sa v každom prípade týkajú iba železničných prepojení s dánskym vnútrozemím, ktoré nemajú „cezhraničný“ charakter v takom zmysle, v akom ho uvádzajú žalobkyne. Ich financovanie je navyše predmetom posúdenia odlišného od posúdenia financovania pevného spojenia, tak ako vyplýva predovšetkým z bodu 88 prvého napadnutého rozsudku a z bodu 63 druhého napadnutého rozsudku.
- 177 Z vyššie uvedeného vyplýva, že Všeobecný súd nevychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, keď v bode 133 prvého napadnutého rozsudku a v bode 108 druhého napadnutého rozsudku usúdil, že pokiaľ ide o kritérium ovplyvnenia obchodu medzi členskými štátmi, pri preskúmaní Komisiou nedošlo k nesprávne právnemu posúdeniu, a že Komisia nemala ani závažné ťažkosti takej povahy, že by jej vznikla povinnosť začať konanie vo veci formálneho zisťovania.
- 178 Z uvedeného vyplýva, že druhý odvolací dôvod vo veciach C-174/19 P a C-175/19 P nie je dôvodný.
- 179 V dôsledku uvedeného vzhľadom na to, že všetky odvolacie dôvody uvádzané žalobkyňami na podporu ich hlavných odvolaní boli zamietnuté, je potrebné tieto odvolania zamietnuť v celom rozsahu.

VII. O vzájomných odvolaniach

- 180 Komisia vo svojich vzájomných odvolaniach uvádza jediný odvolací dôvod, založený na tom, že Všeobecný súd nesprávne implicitne pripustil aktívnu legitimáciu žalobkyň proti spornému rozhodnutiu, v rozsahu, v akom sa týka opatrení prijatých v prospech spoločnosti Femern Landanlæg.
- 181 Pokiaľ ide o žalobkyne, organizáciu NABU a združenie FSS, tieto namietli neprípustnosť týchto vzájomných odvolaní.
- 182 V tejto súvislosti bez toho, aby bolo potrebné rozhodnúť o tejto námietke neprípustnosti vzájomných odvolaní, treba poukázať na to, že jednak Všeobecný súd v napadnutých rozsudkoch, tak ako to uviedol generálny advokát v bode 43 svojich návrhov, neprijal rozhodnutie, pokiaľ ide o prípustnosť žalôb, ktoré na neho podali žalobkyne proti spornému rozhodnutiu, v rozsahu, v akom sa týka opatrení prijatých v prospech spoločnosti Femern Landanlæg, a po druhé, že Všeobecný súd oprávnené mohol takto postupovať, keďže nevychádzal z nesprávneho právneho posúdenia, keď tieto žaloby zamietol vo veci samej.
- 183 Z uvedeného vyplýva, že vzájomné odvolania sa musia zamietnuť.

VIII. O trovách

- 184 Na základe článku 184 ods. 2 rokovacieho poriadku ak odvolanie nie je dôvodné, Súdny dvor rozhodne aj o trovách konania.
- 185 Článok 138 ods. 1 tohto rokovacieho poriadku, uplatniteľný na konanie o odvolaní na základe článku 184 ods. 1 tohto poriadku, stanovuje, že účastník konania, ktorý nemal vo veci úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté.
- 186 Keďže Komisia navrhla zaviazat' žalobkyne na náhradu trov konania a tieto nemali úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazat' ich, aby znášali svoje vlastné trovy konania, a uložit' im povinnosť nahradiť trovy konania vynaložené Komisiou, súvisiace s hlavnými odvolaniami.
- 187 Keďže Komisia nemala úspech vo svojich návrhoch v rámci vzájomných odvolaní, je opodstatnené rozhodnúť, že znáša svoje vlastné trovy konania súvisiace s týmito odvolaniami.
- 188 Článok 184 ods. 4 rokovacieho poriadku stanovuje, že ak vedľajší účastník prvostupňového konania nepodal odvolanie, možno mu uložit' povinnosť nahradiť trovy odvolacieho konania len vtedy, pokiaľ sa zúčastnil na písomnej alebo ústnej časti konania pred Súdnym dvorom. Ak sa vedľajší účastník na konaní zúčastnil, Súdny dvor môže rozhodnúť, že tento účastník bude znášať svoje vlastné trovy konania.
- 189 V súlade s týmito ustanoveniami Dánske kráľovstvo, FSS a NABU, ktorí sú tými vedľajšími účastníkmi konania na prvom stupni, ktorí sa zúčastnili na konaní na Súdnom dvore, znášajú svoje vlastné trovy konania vo veciach, v ktorých vystupovali ako vedľajší účastníci konania.

- 190 Napokon podľa článku 140 ods. 3 rokovacieho poriadku, uplatniteľného na konanie o odvolaní na základe článku 184 ods. 1 tohto poriadku, Súdny dvor môže rozhodnúť, že vlastné trovy konania znášajú aj iní vedľajší účastníci konania, než vedľajší účastníci uvedení v odsekoch 1 a 2 tohto článku.
- 191 V súlade s týmito ustanoveniami Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn a Aktionsbündnis znášajú svoje vlastné trovy konania v oboch veciach.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

- 1. Hlavné odvolania a vzájomné odvolania sa zamietajú.**
- 2. Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH, ako aj Stena Line Scandinavia AB, znášajú svoje vlastné trovy konania a sú povinné nahradiť trovy konania vynaložené Európskou komisiou, súvisiace s hlavnými odvolaniami.**
- 3. Európska komisia znáša svoje vlastné trovy konania súvisiace so vzájomnými odvolaniami.**
- 4. Dánske kráľovstvo, Föreningen Svensk Sjöfart a Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV znášajú svoje vlastné trovy konania.**
- 5. Rederi Nordö-Link AB, Trelleborg Hamn AB a Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy