Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
GIOVANNIHO PITRUZZELLY
přednesené dne 11. března 2021 [1]

Spojené věci C-174/19 P a C-175/19 P

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

Evropské komisi

„Kasační opravný prostředek – Žaloba na neplatnost – Státní podpory – Individuální podpory – Financování železničního spojení přes úžinu Fehmarn z veřejných zdrojů – Rozhodnutí konstatující, že opatření nepředstavuje státní podporu po ukončení předběžné fáze přezkumu – Požadavek způsobilosti narušit hospodářskou soutěž – Zákonný monopol – Vedlejší kasační opravný prostředek – Přípustnost“

1. Toto stanovisko se týká dvou věcí týkajících se dvou téměř totožných kasačních opravných prostředků podaných dvěma provozovateli lodní přepravy (Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH na jedné straně a Stena Line Scandinavia AB na straně druhé, dále jen „navrhovatelky“), kteří působí v úžině Fehmarn, což je mořský úsek, který odděluje ostrov Fehmarn v Německu od ostrova Lolland v Dánsku. Cílem těchto dvou kasačních opravných prostředků (dále jen „hlavní kasační opravné prostředky“) je zrušení dvou rozsudků Tribunálu Evropské unie [2], které jsou rovněž téměř totožné, kterými Tribunál částečně zamítl žaloby podané navrhovatelkami, znějící na zrušení rozhodnutí, kterým Evropská komise po fázi předběžného přezkoumání rozhodla nevznášet námitky týkající se opatření přijatých Dánským královstvím pro projekt pevného spojení v úžině Fehmarn (dále jen „sporné rozhodnutí“) [3].

2. V obou věcech podala Komise vedlejší kasační opravný prostředek (dále jen „vedlejší kasační opravné prostředky“), ve kterém zpochybňuje přípustnost žalob navrhovatelek k Tribunálu.

3. Kromě svého významu z důvodu značné velikosti projektu týkajícího se úžiny Fehmarn, který je předmětem sporného rozhodnutí, projednávané věci poskytují Soudnímu dvoru příležitost uvést vodítka k požadavku, který je nezbytný pro účely kvalifikace vnitrostátního opatření jako „státní podpory“, aby samotné opatření bylo způsobilé narušit hospodářskou soutěž, zejména pokud jde

1 Původní jazyk: italština.

2 Rozsudky Tribunálu Evropské unie ze dne 13. prosince 2018, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland v. Komise (T-630/15, nezveřejněný, EU:T:2018:942, dále jen „první napadený rozsudek“), a Stena Line Scandinavia v. Komise (T-631/15, nezveřejněný, EU:T:2018:944, dále jen „druhý napadený rozsudek“; dále budu odkazovat na oba rozsudky posuzované společně jako na „napadené rozsudky“).

3 Rozhodnutí Evropské komise C (2015) 5023 ze dne 23. července 2015 o státní podpoře SA.39078 (2014/N) (Dánsko) na financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn (Úř. věst. 2015, C 325, s. 5).

o situaci, v níž je vytvořen zákonný monopol. Projednávané věci rovněž vyvolávají v části týkající se vedlejších kasačních opravných prostředků zajímavé otázky týkající se přípustnosti tohoto typu kasačního opravného prostředku.

I. Skutkový stav

4. Skutkové okolnosti jsou uvedeny v napadených rozsudcích, na které za účelem získání bližších podrobností odkazuji [4]. Pro potřeby tohoto řízení se omezím na připomenutí následujícího.

A. Projekt spojení v úžině Fehmarn

5. Mezinárodní smlouvou uzavřenou v roce 2008 Spolková republika Německo a Dánské království schválily projekt spojení v úžině Fehmarn (dále jen „Projekt“).

6. Projekt se skládá jednak z podmořského tunelu, který spojí z jednoho pobřeží na druhé (coast-to-coast) lokalitu Rødby na ostrově Lolland a lokalitu Puttgarden na ostrově Fehmarn prostřednictvím elektrifikované železniční tratě a dálnice (dále jen „pevné spojení“), a jednak z vnitrostátních silničních a železničních spojení v Dánsku (dále jen „vnitrostátní spojení“).

7. Konkrétně práce týkající se části vnitrostátních spojení týkající se železničních spojení (dále jen „vnitrostátní železniční spojení“) budou spočívat v rozšíření a zdokonalení stávající železniční trati mezi Ringsted a Rødby v délce přibližně 120 km, která patří Banedanmark, veřejnému provozovateli státní železniční infrastruktury v Dánsku [5].

8. V souladu s mezinárodní smlouvou a dánským zákonem z roku 2015 o výstavbě a správě pevného spojení a vnitrostátních spojení [6] byly prováděním Projektu pověřeny dva dánské veřejné podniky. První podnik, A/S Femern, je pověřen financováním, výstavbou a provozováním [7] pevného spojení, zatímco druhý, A/S Femern Landanlæg, je pověřen financováním, výstavbou a provozováním vnitrostátních spojení. Femern je ovládán podnikem Femern Landanlæg, který je ovládán společností vlastněnou dánským státem.

9. Pokud jde konkrétně o vnitrostátní železniční spojení [8], společnost Femern Landanlæg bude odpovědná za jejich výstavbu a správu, včetně jejich údržby. Práce týkající se zdokonalení těchto spojení bude provádět společnost Banedanmark, která bude pověřena provozováním těchto spojení za stejných podmínek, jaké platí pro ostatní úseky dánského státního železničního

4 Viz body 2 až 22 obou napadených rozsudků. V tomto ohledu viz ještě podrobněji body 4 až 28 odůvodnění sporného rozhodnutí.

5 Projekt konkrétně stanoví transformaci jednokolejné trati v současné době existující mezi městy Vordingborg a Rødby na dvoukolejnou železniční trať, jakož i elektrifikaci úseku železniční trati mezi Ringsted a Rødby a vybavení novými systémy železničního značení (viz bod 5 odůvodnění sporného rozhodnutí). Projednávané věci se netýkají vnitrostátních silničních spojení.

6 Lov no 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (zákon č. 575 o výstavbě a správě pevného spojení úžiny Fehmarn a vnitrostátních spojení v Dánsku) ze dne 4. května 2015 (dále jen „zákon o výstavbě“).

7 Z terminologického hlediska je předně třeba objasnit, že v souladu s konstatováním Tribunálu v bodě 100 prvního napadeného rozsudku a v bodě 75 druhého napadeného rozsudku je v projednávaných věcech výraz „provozování“ (v angličtině „operation“, ve francouzštině „exploitation“) železniční infrastruktury chápán jako zpřístupnění této infrastruktury za úplatu společnostem poskytujícím služby železniční dopravy, zatímco výrazem „správa“ (v angličtině „management“, ve francouzštině „gestion“) se rozumí zřízení a údržba fyzické infrastruktury. Jak vyplývá z bodů 99 až 107 prvního napadeného rozsudku a z bodů 74 až 82 druhého napadeného rozsudku, tento význam těchto výrazů nemusí nutně odpovídat významu uvedenému ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32, v původním znění, bez následujících změn, použitelném v okamžiku přijetí sporného rozhodnutí).

8 Pokud jde o silniční spojení, ta budou realizována přímo dánským státem a budou bezplatně k dispozici všem uživatelům (viz bod 9 napadených rozsudků).

systému [9]. Po provedení Projektu bude vlastnictví vnitrostátních železničních spojení sdíleno mezi Banedanmark (s podílem 20 %) a Femern Landanlæg (s podílem 80 %). Banedanmark ponese náklady spojené s provozováním vnitrostátních železničních spojení, zatímco náklady spojené s jejich údržbou budou rozděleny mezi Femern Landanlæg a Banedanmark v poměru k rozdělení jejich vlastnických podílů.

10. Projekt je financován společnostmi Femern a Femern Landanlæg. V tomto ohledu přijaly dánské orgány opatření zahrnující kapitálový vklad ve prospěch Femern a státní záruky a státní půjčky ve prospěch Femern a Femern Landanlæg. Plánování, výstavba a provozování jak pevného spojení, tak vnitrostátních spojení jsou konkrétně financovány prostřednictvím půjček získaných na mezinárodních finančních trzích se zárukou dánského státu nebo jako alternativní financování prostřednictvím podpůrných půjček od Dánské národní banky.

11. Femern bude vybírat poplatky placené uživateli pevného spojení za účelem splacení svého dluhu a vyplatí dividendy společnosti Femern Landanlæg, které tato společnost použije ke splacení svého dluhu. Femern Landanlæg rovněž obdrží 80 % poplatků placených železničními provozovateli za používání vnitrostátních železničních spojení, které vybírá Banedanmark, v poměru k rozdělení vlastnictví těchto infrastruktur mezi touto společností a Banedanmark.

B. Sporné rozhodnutí

12. Po předložení některých stížností zpochybňujících slučitelnost opatření přijatých dánskými orgány v souvislosti s Projektem s unijními pravidly v oblasti státní podpory a po oznámení těchto opatření těmito orgány podle čl. 108 odst. 3 SFEU přijala Komise dne 23. července 2015 sporné rozhodnutí.

13. Sporné rozhodnutí se dělí na dvě části.

14. V první části Komise stanovila, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg na financování plánování, výstavby a provozování vnitrostátních spojení nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU [10].

15. Pokud jde zejména o vnitrostátní železniční spojení, Komise v uvedeném rozhodnutí stanovila, že provozování a správa národní železniční sítě se v Dánsku uskutečňuje na trhu uzavřeném hospodářské soutěži. Komise měla konkrétně po zjištění, že Banedanmark bude pověřena zdokonalováním a provozováním těchto spojení, za stejných podmínek, jaké platí pro ostatní úseky dánského státního železničního systému, za to, že vzhledem k povaze národní železniční infrastruktury v Dánsku neexistuje žádná konkurence *na* nebo o trh provozování a správy národní železniční sítě [11]. Komise měla dále za to, že vzhledem k tomu, že provozování a správa dotčené vnitrostátní sítě se provádí na samostatném, geograficky uzavřeném vnitrostátním trhu, nemohla finanční podpora poskytnutá Femern Landanlæg ovlivnit obchod mezi členskými státy [12].

9 Z bodu 53 odůvodnění sporného rozhodnutí vyplývá, že provozování infrastruktury zahrnuje správu kapacity, přidělování slotů na železniční infrastruktuře a výběr poplatků od železničních provozovatelů využívajících tratě.

10 Body 50 až 57 odůvodnění sporného rozhodnutí.

11 Viz body 53 až 55 odůvodnění sporného rozhodnutí a bod 19 napadených rozsudků.

12 Viz bod 55 odůvodnění sporného rozhodnutí a bod 19 napadených rozsudků.

16. Ve druhé části sporného rozhodnutí[13], která se týká opatření poskytnutých Femern na financování plánování, výstavby a provozování pevného spojení, dospěla Komise k závěru, že i kdyby tato opatření představovala státní podporu, veřejné financování pro Femern by bylo přesto slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

II. Řízení před Tribunálem a napadené rozsudky

17. Návrhy došlými kanceláři Tribunálu ve dnech 10. a 11. listopadu 2015 podaly navrhovatelky k Tribunálu dvě samostatné žaloby, zapsané u Tribunálu do rejstříku pod čísly T-630/15 a T-631/15, znějící na zrušení sporného rozhodnutí.

18. V průběhu řízení před Tribunálem vstoupily do řízení na podporu návrhových žádání navrhovatelek Naturschutzbund Deutschland eV (dále jen „NABU“) a Föreningen Svensk Sjöfart (dále jen „FSS“). Dánské království vstoupilo do řízení jako vedlejší účastník řízení na podporu návrhových žádání Komise.

19. Napadenými rozsudky Tribunál sporné rozhodnutí částečně zrušil.

20. Tribunál především zamítl jako neopodstatněné žalobní důvody navrhovatelek týkající se části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených společnosti Femern Landanlæg na financování plánování, výstavby a provozování vnitrostátních železničních spojení[14].

21. Tribunál naopak vyhověl žalobám navrhovatelek, pokud jde o analýzu veřejného financování uděleného společnosti Femern na část Projektu týkající se pevného spojení, jelikož měl za to, že Komise porušila povinnost vyplývající z čl. 108 odst. 2 SFEU zahájit formální vyšetřovací řízení s ohledem na existenci závažných obtíží[15].

22. Po vyhlášení napadených rozsudků zahájila Komise formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a přijala nové rozhodnutí, které bylo předmětem tří žalob na neplatnost, které v současné době projednává Tribunál[16].

III. Řízení před Soudním dvorem a návrhová žádání účastníků řízení

23. Hlavními kasačními opravnými prostředky Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH ve věci C-174/19 P na jedné straně a Stena Line Scandinavia AB ve věci C-175/19 P na druhé straně v podstatě navrhují, aby Soudní dvůr zaprvé zrušil první a druhý napadený rozsudek v rozsahu, v němž Tribunál zamítl žalobní důvody, které tyto společnosti vznesly, a zadruhé uložil Komisi náhradu nákladů řízení. Navrhovatelky rovněž navrhují zamítnutí vedlejších kasačních opravných prostředku podaných Komisí a uložení náhrady nákladů řízení Komisi.

13 Body 58 až 124 odůvodnění sporného rozhodnutí.

14 Viz body 78 až 134 napadených rozsudků.

15 Viz body 135 až 280 napadených rozsudků.

16 Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1472 ze dne 20. března 2020 o státní podpoře SA.39078 – 2019/C (ex 2014/N), kterou poskytlo Dánsko společnosti Femern A/S (Úř. věst. 2020, L 339, s. 1). Tímto rozhodnutím Komise prohlásila, že některá opatření přijatá ve prospěch společnosti Femern nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a další z těchto opatření představují státní podporu ve smyslu uvedeného ustanovení, ale jsou slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU (viz články 1 a 2 rozhodnutí). Toto rozhodnutí bylo napadeno ve věcech T-364/20, Dánsko v. Komise; T-390/20, Scandlines Danmark a Scandlines Deutschland v. Komise; a T-391/20, Stena Line Scandinavia v. Komise.

24. Komise navrhuje, aby Soudní dvůr hlavní kasační opravné prostředky zamítl a uložil navrhovatelkám náhradu nákladů řízení. Komise dále svými vedlejšími kasačními opravnými prostředky navrhuje, aby Soudní dvůr zaprvé zrušil implicitní rozhodnutí, kterým Tribunál prohlásil žaloby navrhovatelek za přípustné, pokud jde o opatření udělená společnosti Femern Landanlæg; zadruhé prohlásil kasační opravný prostředek za nepřípustný, pokud jde o tato opatření; a zatřetí uložil navrhovatelkám náhradu nákladů řízení před Tribunálem a před Soudním dvorem.

25. Dánské království navrhuje, aby Soudní dvůr zamítl hlavní kasační opravné prostředky navrhovatelek a vyhověl vedlejším kasačním opravným prostředkům podaným Komisí.

26. Návrhová žádání NABU a FSS, které vstoupily do řízení před Tribunálem na podporu navrhovatelek, jsou v zásadě podobná návrhovým žádáním předloženým navrhovatelkami.

27. Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 22. října 2019 bylo společnostem Rederi AB Nordö-Link (dále jen „Rederi“), Trelleborg Hamn AB (dále jen „Trelleborg“) a Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV (dále jen „Aktionsbündnis“) povoleno vedlejší účastenství v obou věcech C-174/19 P a C-175/19 P na podporu návrhových žádání navrhovatelek. Jejich návrhová žádání jsou v zásadě podobná návrhovým žádáním, které předložily navrhovatelky.

IV. Analýza

28. V hlavních kasačních opravných prostředcích, které mají téměř totožný obsah, navrhovatelky uplatňují sedm důvodů kasačního opravného prostředku.

29. První dva důvody se týkají částí napadených rozsudků týkajících se analýzy opatření přijatých ve prospěch Femern Landanlæg, jež se týkají vnitrostátních železničních spojení. Těmito důvody navrhovatelky tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení v rozporu s čl. 107 odst. 1 a čl. 108 odst. 2 SFEU, když rozhodl, že Komise nepochybila a nesetkala se se závažnými obtížemi, když rozhodla, že tato opatření nepředstavují státní podporu, neboť nemohla narušit hospodářskou soutěž (první důvod) ani ovlivnit obchod mezi členskými státy (druhý důvod).

30. Ostatních pět důvodů kasačního opravného prostředku vznesených navrhovatelkami se naopak týká částí napadených rozsudků, jež se týkají analýzy opatření přijatých ve prospěch společnosti Femern týkajících se pevného spojení.

31. Ve vedlejších kasačních opravných prostředcích, které mají stejný obsah, uvádí Komise jediný důvod kasačního opravného prostředku, kterým zpochybňuje aktivní legitimaci navrhovatelek podat žalobu k Tribunálu, pokud jde o část sporného rozhodnutí týkající se opatření přijatých ve prospěch Femern Landanlæg.

32. Na žádost Soudního dvora se ve své analýze zaměřím na vedlejší kasační opravné prostředky Komise a na první dva důvody hlavních kasačních opravných prostředků.

A. K vedlejším kasačním opravným prostředkům

1. Argumenty účastníků řízení

33. Vedlejší kasační opravné prostředky podané Komisí, která je v tomto ohledu podporována Dánským královstvím, směřují ke zpochybnění implicitních rozhodnutí, která podle názoru Komise přijal Tribunál v napadených rozsudcích ohledně přípustnosti žalob navrhovatelek, pokud jde o část sporného rozhodnutí týkající se opatření přijatých ve prospěch Femern Landanlæg.

34. Komise má především za to, že její vedlejší kasační opravné prostředky jsou přípustné. Komise uznává, že podle judikatury vycházející z rozsudku ze dne 26. února 2002, Rada v. Boehringer (C-23/00 P, EU:C:2002:118; dále jen „rozsudek Boehringer“), rozhodnutí Tribunálu spojit námitku nepřípustnosti s věcí samou, aniž by o této námitce rozhodl, nemůže být předmětem kasačního opravného prostředku. Podle Komise se však tato judikatura vztahuje pouze na hlavní kasační opravné, a nikoli na vedlejší kasační opravné prostředky, které jsou nyní upraveny čl. 178 odst. 2 jednacího řádu. Toto ustanovení totiž připouští možnost napadnout implicitní rozhodnutí týkající se přípustnosti žaloby podané k Tribunálu.

35. Ve věci samé Komise ve svých vedlejších kasačních opravných prostředcích tvrdí, že žaloby podané navrhovatelkami k Tribunálu jsou nepřípustné v rozsahu, v němž se týkaly opatření přijatých ve prospěch Femern Landanlæg, neboť navrhovatelky nebyly těmito opatřeními osobně dotčeny. Navrhovatelky totiž neprokázaly, jak vyžaduje judikatura, že dotčená část sporného rozhodnutí se jich osobně dotýká, a zejména, že tato část sporného rozhodnutí vážně ohrožuje jejich postavení na trhu. Ze stejných důvodů navrhovatelky nemohly využít procesní práva, která zúčastněným stranám zaručuje čl. 108 odst. 2 SFEU, neboť je nelze považovat za takové strany ve vztahu k opatřením týkajícím se vnitrostátních železničních spojení.

36. Navrhovatelky, podporované FSS a NABU, namítají nepřípustnost vedlejších kasačních opravných prostředků Komise a tvrdí, že tyto vedlejší kasační opravné prostředky jsou v každém případě věcně neopodstatněné.

2. Posouzení

a) K přípustnosti vedlejších kasačních opravných prostředků

37. Vedlejší kasační opravné prostředky podané Komisí směřují ke zpochybnění implicitních rozhodnutí, která Tribunál údajně přijal v napadených rozsudcích ohledně přípustnosti částí žalob navrhovatelek týkajících se opatření přijatých ve prospěch Femern Landanlæg.

38. Nejprve je třeba ověřit přípustnost vedlejších kasačních opravných prostředků podaných Komisí.

39. Z napadených rozsudků vyplývá, že Dánské království před Tribunálem zpochybnilo přípustnost žalob podaných navrhovatelkami v rozsahu, v němž se týkaly opatření udělených společnosti Femern Landanlæg, a to z důvodu neexistence osobního zájmu na zpochybnění části sporného rozhodnutí týkající se těchto opatření[17].

[17] Viz bod 80 prvního napadeného rozsudku a bod 55 druhého napadeného rozsudku.

40. V napadených rozsudcích však Tribunál neanalyzoval otázku přípustnosti vznesenou Dánským královstvím. Tribunál uvedl, avšak výslovně neodkázal na judikaturu vyplývající z výše uvedeného rozsudku Boehringer, že je nutné „nejprve přezkoumat opodstatněnost argumentů uplatněných žalobkyněmi“ [18], a následně tyto argumenty meritorně zamítl.

41. Komise má za to, že tím Tribunál přijal implicitní rozhodnutí, pokud jde o přípustnost žalob navrhovatelek ohledně části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených společnosti Femern Landanlæg. Komise tvrdí, že podle čl. 178 odst. 2 jednacího řádu lze proti tomuto implicitnímu rozhodnutí podat vedlejší kasační opravný prostředek.

42. Připomínám, že podle tohoto ustanovení mohou návrhová žádání vedlejšího kasačního opravného prostředku směřovat ke zrušení rozhodnutí, výslovného nebo implicitního, týkajícího se přípustnosti žaloby podané k Tribunálu.

43. V projednávané věci se však, stejně jako ve věci týkající se rozsudku Boehringer, a jak ostatně uznala sama Komise, Tribunál rozhodl meritorně zamítnout žalobní důvody vznesené navrhovatelkami proti části rozhodnutí týkající se opatření udělených společnosti Femern Landanlæg, aniž rozhodl o přípustnosti této části žaloby. Jinými slovy, obdobně jako v rozsudku Boehringer, měl Tribunál v napadených rozsudcích za to, že z důvodů hospodárnosti řízení je opodstatněné rozhodnout ve věci samé, aniž by rozhodl o přípustnosti.

44. Z rozsudku Boehringer [19] vyplývá, že pokud Tribunál považuje za odůvodněné, z důvodů řádného výkonu spravedlnosti, nerozhodnout o námitce nepřípustnosti, jelikož v každém případě musí být návrhová žádání meritorně zamítnuta, nepřijímá žádné rozhodnutí, výslovné, ani implicitní, kterým by rozhodl o procesní otázce týkající se námitky nepřípustnosti. Z toho vyplývá, že kasační opravný prostředek směřující proti takovému rozhodnutí musí být považován za nepřípustný, jelikož neexistuje žádné napadnutelné rozhodnutí Tribunálu [20].

45. Z toho vyplývá, že jelikož Tribunál v projednávané věci nepřijal žádné napadnutelné rozhodnutí, ani implicitní, pokud jde o přípustnost žalob, není v tomto ohledu možné podat žádný kasační opravný prostředek, ať už hlavní nebo vedlejší. V důsledku toho nemůže ustanovení uvedené v čl. 178 odst. 2 jednacího řádu, kterého se dovolává Komise, odůvodnit přípustnost jejích vedlejších kasačních opravných prostředků.

46. Z výše uvedených úvah vyplývá, že podle mého názoru musí být vedlejší kasační opravné prostředky podané Komisí prohlášeny za nepřípustné.

47. S ohledem na výše uvedené je třeba rovněž připomenout, že podle ustálené judikatury se Soudní dvůr, kterému byl podán kasační opravný prostředek na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie, musí vyjádřit, dle potřeby i bez návrhu, k přípustnosti žaloby na

18 Viz bod 81 prvního napadeného rozsudku a bod 56 druhého napadeného rozsudku.

19 Jak jsem nedávno uvedl viz poznámka pod čarou 114 mého stanoviska ve spojených věcech World Duty Free Group v. Evropská komise a Španělské království v. Komise (C-51/19 P a C-64/19 P ze dne 21. ledna 2021, EU:C:2021:51, kde jsou uvedeny relevantní odkazy na judikaturu), ačkoli judikatura vycházející z rozsudku Boehringer byla předmětem kritiky různých generálních advokátů, je nadále uplatňována jak Tribunálem, tak Soudním dvorem (pokud jde o nedávné uplatnění v rámci řízení o kasačním opravném prostředku viz rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v. Komise, C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 68).

20 Viz body 50 až 54 rozsudku Boehringer.

neplatnost, a tudíž i k důvodu veřejného pořádku vycházejícímu z nedodržení podmínky zakotvené v čl. 263 čtvrtém pododstavci SFEU, podle níž může žalobce požadovat zrušení rozhodnutí, které mu není určeno, pouze pokud se ho bezprostředně a osobně dotýká [21].

48. V případě, že by Soudní dvůr rozhodl, na rozdíl od toho, co jsem navrhl, že vedlejší kasační opravné prostředky jsou přípustné, nebo by se v každém případě rozhodl analyzovat i bez návrhu přípustnost žalob navrhovatelek k Tribunálu, pokud jde o části těchto žalob týkající se opatření udělených společnosti Femern Landanlæg, jsou podle mého názoru relevantní následující úvahy.

b) K aktivní legitimaci navrhovatelek podat žalobu k Tribunálu, pokud jde o část sporného rozhodnutí týkající se opatření přijatých ve prospěch Femern Landanlæg

49. V projednávané věci je nesporné, že část sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg představuje rozhodnutí přijaté po předběžné fázi přezkumu [22], kterým Komise konstatovala, že dotčená opatření nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a z toho důvodu se rozhodla nezahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU [23]. Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

50. Vzhledem k tomu, že sporné rozhodnutí nepředstavuje právní akt ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU, neboť nejde o akt s obecnou působností [24], je třeba ověřit, zda jsou navrhovatelky tímto rozhodnutím bezprostředně a osobně dotčeny ve smyslu uvedeného ustanovení.

51. V tomto ohledu připomínám, že podle ustálené judikatury Soudního dvora, která pochází ze známého rozsudku ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise [25], mohou subjekty jiné než adresáti rozhodnutí tvrdit, že se jich osobně týká, pouze tehdy, pokud se jich uvedené rozhodnutí dotýká z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní, nebo faktické situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím je individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým by byl individualizován adresát takového rozhodnutí [26].

52. Z judikatury mimoto vyplývá, že pokud jde o státní podporu, za účelem určení aktivní legitimace žalobce jiného než adresáta rozhodnutí, který zpochybňuje rozhodnutí Komise nezahájit formální vyšetřovací řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 SFEU, je třeba rozlišovat dvě situace.

21 Viz rozsudky ze dne 29. listopadu 2007, Stadtwerke Schwäbisch Hall a další v. Komise (C-176/06 P, nezveřejněný, EU:C:2007:730, bod 18), jakož i ze dne 29. července 2019, Bayerische Motoren Werke a Freistaat Sachsen v. Komise (C-654/17 P, EU:C:2019:634, bod 44).

22 V rámci řízení o kontrole státních podpor, upraveného v článku 108 SFEU, musí být rozlišována jednak předběžná fáze přezkumu podpor upravená v odstavci 3 tohoto článku, jejímž cílem je pouze umožnit Komisi, aby si mohla utvořit prvotní názor na to, zda je předmětná podpora částečně či plně slučitelná, a jednak fáze vyšetřování uvedená v odstavci 2 uvedeného článku. Viz rozsudek ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise (C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 94 a citovaná judikatura).

23 Podle čl. 4 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1), mezitím zrušeného nařízením Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. 2015, L 248, s. 9). Konkrétně viz bod 57 odůvodnění a první odrážka výroku sporného rozhodnutí.

24 V tomto ohledu viz rozsudek ze dne 6. listopadu 2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise a Komise v. Scuola Elementare Maria Montessori a Komise v. Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, body 29 a násl.).

25 Rozsudek ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise (25/62, EU:C:1963:17, s. 220).

26 V oblasti státních podpor viz *ex multis* rozsudek ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise (C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 93 a citovaná judikatura).

53. V případě, že cílem žaloby žalobce je ochrana procesních práv vyplývajících z ustanovení uvedeného v čl. 108 odst. 2 SFEU, pouhé postavení zúčastněné strany ve smyslu tohoto ustanovení a čl. 1 písm. h) nařízení č. 659/1999 stačí k tomu, aby byl individualizován způsobem obdobným tomu, jakým by byl individualizován adresát napadeného rozhodnutí, a proto musí být taková žaloba na neplatnost považována za přípustnou [27].

54. Naproti tomu, pokud žalobce zpochybní opodstatněnost rozhodnutí o posouzení podpory přijatého na základě čl. 108 odst. 3 SFEU (nebo také rozhodnutí na konci formálního vyšetřovacího řízení), pouhá skutečnost, že může být považován za zúčastněnou stranu ve smyslu odst. 2 tohoto článku, nemůže stačit pro uznání přípustnosti žaloby. V takovém případě musí tedy žalobce prokázat, že má zvláštní postavení ve smyslu judikatury Plaumann připomenuté v bodě 51 výše [28].

55. V projednávané věci, jak výslovně vyplývá z napadených rozsudků [29], navrhovatelky v žalobách k Tribunálu zpochybnily jak opodstatněnost části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg (v rámci prvního žalobního důvodu), tak porušení procesních práv, která jim přiznává čl. 108 odst. 2 SFEU, neboť Komise porušila svou povinnost zahájit formální vyšetřovací řízení (v rámci jejich třetího žalobního důvodu). Tribunál se však rozhodl tyto důvody analyzovat společně [30] a zamítl je z meritorního hlediska, aniž by, jak je uvedeno v bodech 40 a 43 výše, řešil otázku přípustnosti.

56. V této souvislosti je za účelem posouzení přípustnosti kasačních opravných prostředků navrhovatelek nejprve třeba ověřit, zda jsou aktivně legitimovány, ve smyslu judikatury Plaumann uvedené v bodě 51 výše, ke zpochybnění opodstatněnosti části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg. V případě, že tomu tak není, je třeba zadruhé ověřit, zda jsou na základě judikatury uvedené v bodě 53 výše, alespoň jako zúčastněné strany, aktivně legitimovány k ochraně procesních práv, která jim přiznává ustanovení čl. 108 odst. 2 SFEU.

57. Pokud jde zaprvé o aktivní legitimaci navrhovatelek zpochybnit opodstatněnost části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg, uvádím, že se navrhovatelky před Tribunálem za účelem doložení jejich osobního zájmu na zpochybnění sporného rozhodnutí dovolávaly svého postavení konkurentů pevného spojení, neboť jsou provozovatelé námořní dopravy, jakož i své aktivní účasti v předběžné fázi přezkumu uskutečněného Komisí. Navrhovatelky rovněž zmínily použití financování vyplývajícího ze sporných opatření na odstranění železničních přístupů (nástupiště a stanice) do přístavů, které umožňují cestujícím ve vlacích přístup k jejich trajektům. Před Soudním dvorem navrhovatelky také uplatnily své postavení přímých konkurentů Projektu jako celku.

27 V tomto smyslu viz rozsudky ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 48), a ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise (C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 95 a citovaná judikatura). Pokud jde o použitelnost těchto zásad na rozhodnutí přijatá podle čl. 4 odst. 2 nařízení č. 659/1999, viz rozsudek ze dne 17. července 2008, Athinaïki Techniki v. Komise (C-521/06 P, EU:C:2008:422, bod 53).

28 Viz *ex multis* rozsudek ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise (C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 97 a citovaná judikatura).

29 Viz bod 36 prvního napadeného rozsudku a bod 32 druhého napadeného rozsudku.

30 Viz bod 39 prvního napadeného rozsudku a bod 33 druhého napadeného rozsudku.

58. V tomto ohledu uvádím, že z ustálené judikatury vyplývá, že zejména jsou jako osobně dotčené pro účely zpochybnění opodstatněnosti rozhodnutí Komise o posouzení podpory uznány, kromě podniku-příjemce, podniky konkurující podniku-příjemci, které hrály v řízení aktivní roli, za předpokladu, že jejich postavení na trhu bylo podstatně ovlivněno opatřením podpory, které je předmětem dotyčného rozhodnutí [31].

59. V projednávané věci je nesporné, že příjemcem opatření napadených v částech dotčenými kasačními opravnými prostředky je společnost Femern Landanlæg, která, jak vyplývá z bodu 8 výše, je pověřena financováním, výstavbou a provozováním vnitrostátních spojení, včetně vnitrostátních železničních spojení. I za předpokladu, že na rozdíl od toho, co Tribunál stanovil v napadených rozsudcích, je třeba považovat trh provozování a správy železniční infrastruktury, pokud jde o vnitrostátní železniční spojení, za otevřený hospodářské soutěži [32], je však třeba uvést, že navrhovatelky jakožto provozovatelé námořní dopravy působící v úžině Fehmarn nijak neprokázaly, že působí na trhu, na kterém působí Femern Landanlæg, a že tedy konkurují tomuto podniku.

60. V tomto ohledu uvádím, že přístup přijatý judikaturou Soudního dvora je poměrně restriktivní. Soudní dvůr totiž již měl příležitost upřesnit, že samotná okolnost, že určitý akt může mít určitý vliv na soutěžní vztahy na relevantním trhu a že se dotčený podnik mohl nacházet v jakémkoli vztahu soutěže vůči tomu, kdo má prospěch z tohoto aktu, nemůže v žádném případě postačovat k tomu, aby uvedený podnik mohl být považován za osobně dotčený uvedeným aktem [33].

61. Z tohoto pohledu argument, podle kterého je financování plynoucí z napadených opatření použito na odstranění železničních přístupů, ani argumenty týkající se integrované povahy Projektu, uvedené v bodě 57 výše, nemohou prokázat existenci přímého soutěžního vztahu mezi navrhovatelkami a příjemcem napadených opatření, tedy Femern Landanlæg.

62. Pokud jde o aktivní účast v předběžné fázi přezkumu, z judikatury vyplývá, že účast v řízení představuje nikoli nezbytnou podmínku pro prokázání individuálního dopadu na soutěžícího, ale pouze „relevantní prvek“ v tomto ohledu [34].

63. Z předcházejících úvah vyplývá, že podle mého názoru navrhovatelky nejsou aktivně legitimovány ke zpochybnění opodstatněnosti části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg.

64. Zadruhé je však ještě třeba ověřit, zda jsou navrhovatelky aktivně legitimovány k ochraně procesních práv, která by jim mohla náležet jakožto „zúčastněným stranám“ ve smyslu judikatury uvedené v bodě 53 výše.

31 Tato judikatura sahá až k rozsudku ze dne 28. ledna 1986, Cofaz a další v. Komise (169/84, EU:C:1986:42, bod 25). Viz rozsudek ze dne 17. září 2015, Mory a další v. Komise (C-33/14 P, EU:C:2015:609, bod 97 a citovaná judikatura). Pro nejnovější úplné posouzení této judikatury viz stanovisko generálního advokáta M. Szpunara ve věci Deutsche Lufthansa v. Komise (C-453/19 P, EU:C:2020:862, body 39 a násl.).

32 V tomto ohledu viz body 101 a následující níže.

33 Viz mimo jiné rozsudek ze dne 22. prosince 2008, British Aggregates v. Komise (C-487/06 P, EU:C:2008:757, bod 47 a citovaná judikatura).

34 Viz obdobně rozsudek ze dne 22. listopadu 2007, Sniace v. Komise (C-260/05 P, EU:C:2007:700, body 56 a 57), jakož i bod 41 stanoviska generálního advokáta M. Szpunara ve věci Deutsche Lufthansa v. Komise uvedeného v poznámce pod čarou 31 výše.

65. V tomto ohledu připomínám, že čl. 1 písm. h) nařízení č. 659/1999, který v podstatě převzal definici již rozvinutou v judikatuře Soudního dvora [35], definuje pojem „zúčastněné strany“ jako „[kterákoli] osoba, podnik nebo sdružení podniků, jejichž zájmy by mohly být ovlivněny poskytnutím podpory, zejména příjemce podpory, konkurenční podniky a profesní sdružení“.

66. Podle ustálené judikatury tato definice nevylučuje, že podniku, který není přímým konkurentem příjemce podpory, bude přiznáno postavení zúčastněné strany, jestliže tvrdí, že poskytnutím podpory by mohly být ovlivněny jeho zájmy [36]. Zatímco podnik konkurující příjemci podpory nesporně patří mezi „zúčastněné strany“ ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU [37], subjektu, který není konkurentem příjemce podpory, může být přiznáno postavení „zúčastněné strany“, pokud prokáže, že poskytnutím podpory by mohly být ovlivněny jeho zájmy, což podle judikatury předpokládá prokázání toho, že podpora může mít konkrétní dopad na jeho situaci [38].

67. Soudní dvůr tak například uznal, že postavení zúčastněné strany má podnik, který nebyl přímým konkurentem příjemce podpory, ale pro svou výrobu potřeboval stejnou surovinu, když tvrdil, že poskytnutím podpory by mohly být ovlivněny jeho zájmy a dostačujícím způsobem prokázal, že podpora může mít konkrétní dopad na jeho situaci [39].

68. V projednávané věci mám za to, že ačkoli argumenty předložené navrhovatelkami, připomenuté v bodě 57 výše, neprokazují existenci přímého soutěžního vztahu se společností Femern Landanlæg, však dostatečným způsobem prokazují jak skutečnost, že zájmy navrhovatelek mohou být ovlivněny udělením opatření ve prospěch Femern Landanlæg, tak konkrétní dopad těchto opatření na jejich situaci. Tyto argumenty tedy podle mého názoru odůvodňují uznání postavení navrhovatelek jako zúčastněných stran.

69. Z těchto úvah vyplývá, že podle mého názoru jsou navrhovatelky jakožto zúčastněné strany aktivně legitimovány ke zpochybnění části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg v rozsahu, v němž mají jejich žaloby za cíl ochranu procesních práv, která jim přiznává ustanovení čl. 108 odst. 2 SFEU. Navrhovatelky naopak nejsou aktivně legitimovány ke zpochybnění opodstatněnosti této části sporného rozhodnutí. Jak dále upřesním níže, vezmu tato zjištění v úvahu při analýze hlavních kasačních opravných prostředků.

B. K prvním dvěma důvodům hlavních kasačních opravných prostředků

1. Úvodní poznámky

70. V rámci prvních dvou důvodů hlavních kasačních opravných prostředků navrhovatelky – podporované NABU, FSS, Rederi, Trelleborg a Aktionsbündnis – tvrdí, že napadené rozsudky jsou v rozporu s čl. 107 odst. 1 a čl. 108 odst. 2 SFEU stiženy nesprávným právním posouzením v rozsahu, v němž Tribunál dospěl k závěru, že Komise nepochybila a nesetkala se se závažnými

35 Viz rozsudek ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France (C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 41 a citovaná judikatura).

36 Viz rozsudek ze dne 27. října 2011, Rakousko v. Scheucher-Fleisch a další (C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 132 a citovaná judikatura).

37 Rozsudek ze dne 3. září 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise (C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 50 a citovaná judikatura).

38 Viz zejména rozsudky ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 65), jakož i ze dne 27. října 2011, Rakousko v. Scheucher-Fleisch a další (C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 132). Viz rovněž stanovisko generálního advokáta M. Szpunara ve věci Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise (C-817/18 P, EU:C:2020:255, body 36 a násl., kde jsou uvedeny další odkazy na judikaturu).

39 Viz rozsudek ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341, body 64 a 65).

obtížemi, když uvedla, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg nemohla narušit hospodářskou soutěž, ani ovlivnit obchod mezi členskými státy, a že tudíž tato opatření nepředstavovala státní podporu.

71. Úvodem je třeba zaprvé připomenout, že z ustálené judikatury vyplývá, že za účelem kvalifikace vnitrostátního opatření jako „státní podpory" není třeba prokazovat skutečný vliv dotčené podpory na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale je potřeba pouze zkoumat, zda tato podpora může tento obchod ovlivnit a narušit hospodářskou soutěž [40].

72. Zadruhé z analýzy provedené v bodech 49 až 69 výše vyplývá, že navrhovatelky jsou aktivně legitimovány ke zpochybnění části sporného rozhodnutí týkající se opatření udělených ve prospěch Femern Landanlæg pouze v rozsahu, v němž mají jejich žaloby za cíl ochranu procesních práv, která jim přiznává ustanovení čl. 108 odst. 2 SFEU, a nikoli ke zpochybnění opodstatněnosti této části sporného rozhodnutí.

73. V projednávané věci však, jak vyplývá z bodu 55 výše, Tribunál, který se nezabýval otázkou přípustnosti žalob, projednal společně důvody týkající se porušení procesních práv a opodstatněnosti části předmětného sporného rozhodnutí. Z této volby Tribunálu vyplývá, že navrhovatelky v kasačních opravných prostředcích zpochybnily analýzu týkající se obou těchto aspektů.

74. V tomto ohledu je však třeba uvést, že podle judikatury žalobce, který navrhuje zrušení rozhodnutí nevznášet námitky, tím zpochybňuje především skutečnost, že Komise přijala rozhodnutí k dotčené podpoře, aniž zahájila formální vyšetřovací řízení, čímž porušila jeho procesní práva. Žalobce může k tomu, aby jeho žalobě na neplatnost bylo vyhověno, uplatnit jakýkoliv důvod, který mu umožní prokázat, že posouzení informací a skutečností, které měla Komise k dispozici ve fázi předběžného přezkoumání oznámeného opatření, muselo vyvolat pochybnosti o tom, zda má toto opatření vlastnost podpory, a jeho slučitelnosti s vnitřním trhem. Důsledkem použití takových argumentů však nemůže být změna předmětu žaloby nebo pozměnění podmínek její přípustnosti. Existence pochybností o takové vlastnosti a slučitelnosti je naopak právě tím důkazem, který je třeba předložit s cílem prokázat, že Komise měla povinnost zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU [41].

75. Soudní dvůr dále upřesnil, že legalita rozhodnutí nevznášet námitky závisí na otázce, zda posouzení informací a skutečností, které měla Komise k dispozici ve fázi předběžného přezkoumání oznámeného opatření, muselo objektivně vyvolat pochybnosti o slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem, přičemž tyto pochybnosti musí vést k zahájení formálního vyšetřovacího řízení, jehož se mohou účastnit zúčastněné strany uvedené v čl. 1 písm. h) uvedeného nařízení. Stejné zásady se uplatní, jestliže má Komise nadále pochybnosti o samotné kvalifikaci zkoumaného opatření jakožto podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU [42].

[40] Viz *ex multis* rozsudek ze dne 27. června 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania (C-74/16, EU:C:2017:496, bod 78 a citovaná judikatura).

[41] V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. září 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise (C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 81 a citovaná judikatura).

[42] Rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v. Komise (C-131/15 P, EU:C:2016:989, body 32 a 33 a citovaná judikatura).

76. V této souvislosti z judikatury vyplývá, že vzhledem k tomu, že má kritérium závažných obtíží objektivní povahu, je třeba po existenci takových obtíží pátrat nejen v okolnostech přijetí rozhodnutí Komise přijatého po ukončení předběžného přezkoumání, ale rovněž v posouzeních, ze kterých vycházela Komise [43].

77. Z výše uvedeného vyplývá, že s ohledem na konstatování učiněná v bodech 69 a 72 výše musí být první dva důvody hlavních kasačních opravných prostředků, v rámci nichž navrhovatelky rovněž namítají nesprávné právní posouzení Tribunálu ohledně porušení jejich procesních práv vyplývajících z čl. 108 odst. 2 SFEU, analyzovány výlučně z tohoto hlediska. Naopak důvody směřující ke zpochybnění analýzy Tribunálu týkající se opodstatněnosti části sporného rozhodnutí jsou nepřípustné. S ohledem na judikaturu uvedenou v bodech 74 až 76 výše však přezkum učiněný Tribunálem ohledně posouzení, z nichž Komise vycházela ve sporném rozhodnutí, může a ostatně musí být analyzován s cílem ověřit, zda tato posouzení odůvodňovala zjištění neexistence závažných obtíží, pokud jde o kvalifikaci opatření posuzovaných jako podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

2. K prvním důvodům týkajícím se nesprávného právního posouzení, kterého se Tribunál dopustil při analýze způsobilosti opatření udělených společnosti Femern Landanlæg narušit hospodářskou soutěž

78. První důvody kasačního opravného prostředku vznesené navrhovatelkami směřují proti bodům 87 až 127 prvního napadeného rozsudku a bodům 62 až 102 druhého napadeného rozsudku a jsou rozděleny do čtyř částí, které odpovídají čtyřem nesprávným právním posouzením, kterých se měl Tribunál dopustit.

a) K prvním částem prvních důvodů týkajících se integrované povahy Projektu

1) Shrnutí argumentů účastníků řízení

79. V prvních částech prvních důvodů kasačních opravných prostředků navrhovatelky, podporované vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, zpochybňují část napadených rozsudků [44], ve které Tribunál zamítl jejich argument, podle něhož jelikož pevné spojení a vnitrostátní spojení představují integrovaný projekt a jelikož Komise měla za to, že opatření udělená společnosti Femern pro pevné spojení mohou narušit hospodářskou soutěž, tak také opatření udělená společnosti Femern Landanlæg pro vnitrostátní železniční spojení měla být považována za způsobilá narušit hospodářskou soutěž.

80. Navrhovatelky s odvoláním na rozsudek ze dne 16. května 2013, Komise v. Ryanair (C-615/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:310) [45] tvrdí, že předpoklad, na němž je založena úvaha Tribunálu, že činnosti společnosti Femern Landanlæg jsou omezeny na správu vnitrostátních spojení a nezahrnují poskytování dopravních služeb v úžině Fehmarn, je založen na nesprávné právní kvalifikaci skutkového stavu. Z povahy a cílů Projektu totiž vyplývá, že pevné spojení a vnitrostátní spojení budou součástí integrovaného projektu a že vnitrostátní spojení budou vybudována s cílem poskytovat dopravní služby v úžině Fehmarn. Z finančního hlediska není zpochybněno, že mýtné za pevné spojení pokryje také náklady na vnitrostátní spojení, jelikož

43 Rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v.Komise (C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 31).

44 Body 87 až 93 prvního napadeného rozsudku a body 62 až 68 druhého napadeného rozsudku.

45 Navrhovatelky odkazují na bod 32 uvedeného rozsudku.

společnost Femern je povinna vyplatit společnosti Femern Landanlæg dividendy. Z praktického hlediska pevné spojení závisí na vnitrostátních spojeních a bez nich by Femern nemohla poskytovat dopravní služby. Kromě toho by vnitrostátní spojení neexistovala, kdyby neexistovalo pevné spojení. Opatření přijatá pro vnitrostátní spojení jsou tudíž opatření nezbytná pro pevné spojení. Z toho vyplývá, že pokud opatření udělená společnosti Femern mohou narušit hospodářskou soutěž, tak mohou narušit hospodářskou soutěž také opatření udělená společnosti Femern Landanlæg. Tribunál dále zjevně pochybil, když rozhodl, že obě opatření mají různé účely [46]. Tato opatření totiž sledují stejný cíl, tedy cíl umožnit Femern poskytovat dopravní služby přes úžinu Fehmarn.

81. NABU, FSS a Aktionsbündnis dodávají, že by bylo nelegitimní uměle rozdělit jeden projekt na několik částí za účelem toho, aby se zabránilo jeho soudržnému posouzení jako státní podpory. NABU také zdůrazňuje, že pevné spojení a vnitrostátní spojení musí být považována za jediný projekt, a to nejen pro své ekonomické vlastnosti, ale také pro své environmentální vlastnosti. Rederi a Aktionsbündnis poukazují na to, že vnitrostátní železniční spojení představují základní infrastrukturu pro zajištění služby železniční dopravy přes úžinu Fehmarn a jejich výstavba přispívá ke zlepšení konkurenčního postavení Femern. Z toho vyplývá, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg zjevně mají vliv na trh dopravních služeb přes úžinu Fehmarn.

82. Komise tvrdí, že výtky obsažené v prvních částech prvních důvodů hlavních kasačních opravných prostředků jsou nepřípustné, jelikož navrhovatelky v rozporu s ustanovením čl. 169 odst. 2 jednacího řádu neoznačily body napadených rozsudků, ve kterých se nacházejí chybné závěry Tribunálu. Dále Komise zpochybňuje opodstatněnost argumentů předložených navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu.

83. Dánské království tvrdí, že výše uvedené výtky jsou nepřípustné, neboť jednak pouze reprodukují žalobní důvod již zamítnutý Tribunálem a jednak zpochybňují skutkové otázky, o nichž rozhodl Tribunál, aniž bylo namítáno zkreslení skutkového stavu. Dále Dánské království zpochybňuje opodstatněnost argumentů předložených navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu.

2) Posouzení

84. V prvních částech prvních důvodů kasačních opravných prostředků navrhovatelky zpochybňují odmítnutí argumentu, který uvedly k integrované povaze Projektu, v napadených rozsudcích. Navrhovatelky před Tribunálem v podstatě tvrdily, že z důvodu této integrované povahy by zjištění, že opatření přijatá ve prospěch společnosti Femern v souvislosti s pevným spojením mohou narušit hospodářskou soutěž, mělo za následek určitý „nakažlivý účinek“ [47], tedy že také opatření přijatá ve prospěch Femern Landanlæg, pokud jde o vnitrostátní železniční spojení, mohou narušit hospodářskou soutěž, zejména pokud jde o dopravní služby v úžině Fehmarn.

85. V tomto ohledu je třeba připomenout, že v napadených rozsudcích Tribunál na tento argument odpověděl tak, že nelze dospět k závěru, že opatření přijatá ve prospěch Femern Landanlæg týkající se vnitrostátních železničních spojů představovala státní podporu pouze z toho důvodu, že byla přijata v rámci téhož projektu, který stanovil opatření ve prospěch

[46] Viz body 88 prvního napadeného rozsudku a 63 druhého napadeného rozsudku.

[47] Tento výraz použilo Dánské království ve svých písemných vyjádřeních.

společnosti Femern týkající se pevného spojení a že tato opatření byla kvalifikována jako státní podpora. Podle Tribunálu se totiž jednalo o dvě opatření, která i když se týkají stejného projektu, mají odlišné cíle a příjemce [48].

86. Úvodem je třeba se zabývat argumenty vznesenými Komisí a Dánským královstvím, které zpochybňují přípustnost výtek obsažených v dotčených částech, neboť navrhovatelky neoznačily příslušné body napadených rozsudků a pouze zopakovaly důvody, které již Tribunál zamítl.

87. V tomto ohledu na jedné straně nesdílím názor Komise, že nejsou splněny požadavky stanovené v čl. 169 odst. 2 jednacího řádu. Navrhovatelky totiž v prvních částech prvních důvodů kasačních opravných prostředků výslovně označily body napadených rozsudků, které mají v úmyslu zpochybnit svými argumenty [49], a není pochyb o tom, že tyto argumenty směřují ke zpochybnění odůvodnění Tribunálu obsaženého v těchto bodech.

88. Na druhé straně uvádím, že i když podle ustálené judikatury je důvod kasačního opravného prostředku spočívající v prosté reprodukci žalobních důvodů a argumentů již předložených před Tribunálem nepřípustný [50], v předmětných částech se však navrhovatelky na rozdíl od toho, co tvrdí Dánské království, neomezily na pouhé opětovné předložení argumentu vzneseného v řízení v prvním stupni, ale napadají odůvodnění, kterým Tribunál tento argument v napadených rozsudcích zamítl, a způsob, jakým Tribunál uplatnil unijní právo. V tomto ohledu připomínám, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že právní otázky přezkoumané v prvním stupni mohou být znovu projednány v rámci kasačního opravného prostředku, neboť pokud by navrhovatel nemohl tímto způsobem založit kasační opravný prostředek na důvodech a argumentech již použitých před Tribunálem, bylo by řízení o kasačním opravném prostředku zčásti zbaveno smyslu [51].

89. Ve věci samé navrhovatelky tvrdí, že odůvodnění Tribunálu obsažené v napadených rozsudcích je založeno na nesprávné právní kvalifikaci skutkových okolností, pokud jde o rozsah činnosti Femern Landanlæg.

90. V tomto ohledu mám zaprvé za to, že není relevantní odkaz na bod 32 rozsudku ze dne 16. května 2013, Komise v. Ryanair (C-615/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:310), který se týká normativních ustanovení, která nejsou v projednávaných věcech relevantní, a obsahuje konstatování, že se Tribunál nedopustil žádného pochybení při právní kvalifikaci dopisu. V každém případě není tento odkaz způsobilý k tomu, aby jakýmkoli způsobem potvrdil argument navrhovatelek.

91. Zadruhé mám za to, že v rozsahu, v němž musí být výtka vznesená navrhovatelkami chápána v tom smyslu, že směřuje proti konstatování Tribunálu, podle něhož byly činnosti společnosti Femern Landanlæg omezeny na trh provozování a správy železniční infrastruktury ve vztahu k vnitrostátním železničním spojením a nevztahovaly se na poskytování dopravních služeb v úžině Fehmarn, i když připustím, že Tribunál vycházel z takového zjištění – což podle mého názoru ze zpochybněných bodů napadených rozsudků nevyplývá – musí být tato výtka podle mého názoru považována za nepřípustnou. Cílem této výtky je totiž v podstatě navrhnout Soudnímu dvoru, aby zpochybnil skutková zjištění a posouzení provedená Tribunálem – zejména

48 Viz zvláště bod 88 prvního napadeného rozsudku a bod 63 druhého napadeného rozsudku.

49 Viz poznámka pod čarou 44 výše.

50 Viz *ex multis* usnesení ze dne 3. září 2019, ND a OE v. Komise (C-317/19 P, nezveřejněné, EU:C:2019:688, body 27 a 28 a citovaná judikatura).

51 Rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Club Hotel Loutraki a další v. Komise (C-131/15 P, EU:C:2016:989, bod 26 a citovaná judikatura).

pokud jde o rozsah činností Femern Landanlæg – avšak aby nebyla namítána věcná nesprávnost zjištění skutkového stavu, která vyplývá z písemností ve spise, nebo zkreslení skutkového stavu, což, jak vyplývá z ustálené judikatury, není v rámci kasačního opravného prostředku přípustné [52].

92. Argumenty vznesené navrhovatelkami týkající se integrované povahy Projektu a totožnosti účelu opatření přijatých ve prospěch společností Femern a Femern Landanlæg ostatně nemohou potvrdit tvrzení, podle něhož Tribunál vycházel z nesprávné právní kvalifikace skutkových okolností, pokud jde o rozsah činnosti Femern Landanlæg. Z integrované povahy Projektu z finančního a praktického hlediska, ani z případné totožnosti účelu opatření přijatých ve prospěch Femern a Femern Landanlæg totiž nijak nevyplývá, že činnosti Femern Landanlæg jsou rozšířeny na nabídku dopravních služeb v úžině Fehmarn.

93. Zatřetí, i pokud rovněž připustím, s jistým výkladovým úsilím, že výtku vznesenou navrhovatelkami v rámci výše uvedených prvních částí je třeba chápat v tom smyslu, že se dovolávají nesprávného právního posouzení, neboť Tribunál neuznal „nakažlivý účinek“ vyplývající z integrované povahy Projektu, a že tudíž Tribunál chybně nestanovil, že jelikož opatření přijatá ve prospěch Femern mohla narušit hospodářskou soutěž na trhu dopravních služeb v úžině Fehmarn, tak ji mohla narušit také opatření udělená společnosti Femern Landanlæg, mám za to, že ji nelze vyhovět.

94. Jak totiž vyplývá z bodu 85 výše, Tribunál v napadených rozsudcích na tento argument odpověděl, aniž se podle mého názoru dopustil nesprávného právního posouzení, a to v tom smyslu, že jelikož jsou opatření přijatá ve prospěch společností Femern a Femern Landanlæg, ačkoliv se týkají stejného projektu, dvě samostatná opatření podpory, která mají různé příjemce, předmět a účel, nemohlo uznání charakteru podpory pro jedno z těchto opatření automaticky – nebo při použití výrazů uplatněných Tribunálem „z toho pouhého důvodu“ – zakládat charakter podpory také druhého opatření.

95. V tomto ohledu je třeba uvést, že navrhovatelky nezpochybnily skutečnost, že Komise, a v důsledku toho Tribunál, považovaly opatření za dvě samostatná opatření podpory, i když týkající se jediného projektu. V žalobě k Tribunálu, ani v kasačním opravném prostředku k Soudnímu dvoru navrhovatelky netvrdily, že dotčená opatření měla být přezkoumána společně nebo že by vedla k jediné státní podpoře, která měla být analyzována jednotně. Navrhovatelky nezpochybňují ani zjištění Tribunálu, že příjemci, i když je prokázáno, že jsou spojení, jsou odlišní [53].

96. Pouze FSS, a méně výslovně NABU, ve svých kasačních odpovědích podaných k Soudnímu dvoru tvrdily, že projekt měl být přezkoumán jako celek, aniž byl uměle rozdělen na dvě části. Nicméně uvádím, že žádný z těchto dvou vedlejších účastníků tento argument neuplatnil před Tribunálem. Kromě toho před Tribunálem navrhovatelky, ani vedlejší účastníci neuplatnili jasně

[52] Viz naposledy *ex multis* rozsudek ze dne 9. prosince 2020, Groupe Canal + v. Komise (C-132/19 P, EU:C:2020:1007, bod 68 a citovaná judikatura). V tomto ohledu viz rovněž bod 122 níže.

[53] Vzhledem k tomu, že nebyly napadeny všechny tyto aspekty, nemohou být analyzovány Tribunálem a tím méně Soudním dvorem v řízení o kasačním opravném prostředku.

a výslovně případné pochybení způsobené nezohledněním účinků opatření udělených Femern Landanlæg jako takových na hospodářskou soutěž na trhu dopravních služeb v úžině Fehmarn [54].

97. V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je pravomoc Soudního dvora v zásadě omezena na posouzení právního řešení žalobních důvodů projednávaných u soudu prvního stupně [55]. Nelze tedy vytýkat Tribunálu, že se dopustil nesprávného právního posouzení tím, že nezohlednil důvody, které před ním účastníci řízení neuvedli. Nové argumenty, které nebyly předloženy Tribunálu, musí být tudíž v rámci řízení o kasačním opravném prostředku prohlášeny za nepřípustné [56].

98. Před Tribunálem se navrhovatelky dovolávaly integrované povahy Projektu pouze a výlučně za účelem podpory jejich argumentu týkajícího se určitého „automatického nakažlivého účinku“, tedy skutečnosti, že jelikož opatření přijatá ve prospěch společnosti Femern mohou mít dopad na hospodářskou soutěž na trhu dopravních služeb v úžině Fehmarn, tak také opatření, která jsou odlišná, ale přijatá v rámci téhož projektu ve prospěch Femern Landanlæg, mohla mít takový dopad [57]. Na tento argument, jak je uvedeno v bodě 94 výše, Tribunál podle mého názoru odpověděl, aniž se dopustil nesprávného právního posouzení. Z pouhé skutečnosti, že dvě různá opatření mající různé příjemce a předmět [58] byla přijata v rámci stejného projektu a jedno z těchto opatření je státní podporou, totiž nelze dovodit, že pak automaticky obě představují státní podporu.

99. Pokud jde poté o argumenty vznesené navrhovatelkami k účelu Projektu a opatření přijatých ve prospěch Femern a Femern Landanlæg v této souvislosti, dodávám – čistě pro úplnost a aniž bych chtěl zaujmout stanovisko k otázkám týkajícím se skutkových okolností, které spadají mimo pravomoc Soudního dvora v řízení o kasačním opravném prostředku – že ačkoli není pochyb o tom, že cílem Projektu jako celku je zlepšit podmínky přepravy cestujících a zboží mezi severskými zeměmi a střední Evropou [59], není však zpochybněno, že jak tvrdí Dánské království, vnitrostátní železniční spojení budou použita v rámci regionální železniční dopravy bez ohledu na použití pevného spojení. Z toho vyplývá, že účel opatření přijatých ve prospěch společnosti Femern Landanlæg, ačkoli se částečně shoduje s účelem opatření přijatých ve prospěch

54 Navrhovatelky nevznesly tento argument ani před Soudním dvorem. Pouze ve svých odpovědích na vedlejší kasační opravné prostředky Komise navrhovatelky tvrdily, pouze za účelem potvrzení argumentů týkajících se přípustnosti, že „uvedení vnitrostátních železničních spojení do provozu má účinky na dopravní trh přes úžinu Fehmarn“. Někteří z vedlejších účastníků – včetně Rederi, která na jednání odkázala na rozsudek ze dne 28. července 2011, Mediaset v. Komise (C-403/10 P, nezveřejněný, EU:C:2011:533) – před Soudním dvorem tvrdili, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg narušovala hospodářskou soutěž na „souvisejícím“ trhu dopravních služeb v úžině Fehmarn, neboť posilují postavení Femern nebo vedou ke zvýšení poptávky na tomto trhu. Je však třeba konstatovat, že tyto argumenty nebyly vzneseny před Tribunálem, a představují tudíž nové argumenty nepřípustné v rámci kasačního opravného prostředku ve smyslu judikatury uvedené v bodě 97. Totéž platí pro argument, podle něhož vnitrostátní železniční spojení představují základní infrastrukturu pro zajištění služby železniční dopravy přes úžinu Fehmarn. V tomto ohledu rovněž uvádím, že navrhovatelky nejenže netvrdily, že opatření přijatá ve prospěch společnosti Femern Landanlæg napomohla konkurenčnímu postavení společnosti Femern, ale naopak, jak vyplývá z dokumentů ve spise z řízení v prvním stupni, ani nezpochybnily argument Komise, podle kterého dotčená opatření přinesla prospěch pouze společnostem Banedanemark a Femern Landanlæg, ale nikoli společnosti Femern. V tomto ohledu viz konkrétně bod 8 repliky předložené v řízení před Tribunálem.

55 V tomto ohledu viz *ex multis* rozsudek ze dne 28. listopadu 2019, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise (C-591/18 P, nezveřejněný, EU:C:2019:1026, bod 70 a citovaná judikatura), jakož i rozsudek ze dne 11. prosince 2008, Komise v. Département du Loiret (C-295/07 P, EU:C:2008:707, bod 95 a citovaná judikatura).

56 Viz mimo jiné rozsudek ze dne 28. listopadu 2019, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise (C-591/18 P, nezveřejněný, EU:C:2019:1026, bod 70 a citovaná judikatura).

57 Viz body 38 a 39 žalob a bod 7 repliky předložené v řízení před Tribunálem.

58 V tomto ohledu není zpochybněno, že obě opatření mají jiný předmět, tedy opatření přijatá ve prospěch společnosti Femern financování, výstavbu a provozování pevného spojení, a opatření přijatá ve prospěch společnosti Femern Landanlæg financování, výstavbu a provozování vnitrostátních spojení.

59 Viz bod 6 odůvodnění sporného rozhodnutí.

společnosti Femern v rozsahu, v němž realizace vnitrostátních spojení umožní použití pevného spojení, přesto představuje vlastní specifické aspekty. Z toho vyplývá, že Tribunál se nedopustil žádného pochybení, když uvedl, že účely opatření byly odlišné.

100. S ohledem na všechny výše uvedené úvahy mám za to, že první části prvních důvodů hlavních kasačních opravných prostředků musí být zamítnuty.

b) Ke druhé a třetí části prvních důvodů týkajících se de lege a de facto otevření trhu provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku

1) Shrnutí argumentů účastníků řízení

101. Ve druhé a třetí části prvních důvodů hlavních kasačních opravných prostředků navrhovatelky, podporované vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, zpochybňují části napadených rozsudků, v nichž Tribunál zamítl výtky, jimiž tvrdily, že závěr Komise, podle něhož neexistuje konkurence „na“ trhu nebo „o“ trh národní železniční sítě v Dánsku, byl nesprávný. Podle navrhovatelek je totiž naopak trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku *de lege* a *de facto* otevřený hospodářské soutěži [60].

102. V rámci druhé části prvních důvodů navrhovatelky tvrdí, že Tribunál nesprávně uvedl, že skutečnost, že dánský zákon o železnicích [61] umožňuje každému podniku, který splňuje určité požadavky, získat povolení k provozování, správě a údržbě železniční infrastruktury v Dánsku, neznamená, že trh provozování a správy železniční infrastruktury je otevřený hospodářské soutěži [62]. Podle navrhovatelek možnost získání takového povolení prokazuje, že v Dánsku je trh provozování a správy železniční infrastruktury *de lege* otevřený hospodářské soutěži, a to přinejmenším pokud jde o hospodářskou soutěž „o“ trh. V tomto ohledu je rozhodující možnost podniku vybudovat si vlastní infrastrukturu a sám ji spravovat nebo poskytovat služby na existujících infrastrukturách, včetně státní infrastruktury.

103. Takový přístup je v souladu s postojem vyjádřeným samotnou Komisí, podle něhož lze v unijním právu považovat trh provozování a správy železniční infrastruktury za uzavřený hospodářské soutěži pouze pokud tyto činnosti podléhají zákonnému monopolu, který vylučuje nejen hospodářskou soutěž „na“ trhu, ale také hospodářskou soutěž „o“ trh [63].

104. Tak tomu však v Dánsku není. V Dánsku totiž nebylo žádnému podniku uděleno výlučné právo nebo zákonný monopol na provozování nebo správu železniční infrastruktury. Dánský zákon o železnicích naopak stanovil výše uvedený systém licencí, který výslovně umožňuje jakémukoli podniku provozovat a spravovat železniční sítě, a to pod podmínkou, že jsou splněny určité bezpečnostní požadavky. Na jedné straně tento systém licencí zajišťuje, že konkurenční podniky mohou soutěžit samy za sebe, protože budováním infrastruktury se samy mohou stát přirozenými monopoly. Proto mohl být vybrán jiný podnik než Femern Landanlæg, který by

60 Viz body 108 až 116 a 117 až 120 prvního napadeného rozsudku a body 83 až 91 a 92 až 95 druhého napadeného rozsudku. Ve svých kasačních opravných prostředcích navrhovatelky tvrdí, že rovněž zpochybňují bod 96 prvního napadeného rozsudku a body 69 a 70 druhého napadeného rozsudku, v nichž Tribunál uvedl, že vnitrostátní železniční spojení jsou součástí národní železniční sítě, ale v tomto ohledu nerozvíjejí žádný konkrétní argument. V tomto ohledu viz bod 132 níže.

61 Bekendtgørelse af lov no 1249 om jernbane (zákon č. 1249 o železnicích) ze dne 11. listopadu 2010 (dále jen „dánský zákon o železnicích“).

62 Body 108 a následující prvního napadeného rozsudku a body 83 a následující druhého napadeného rozsudku.

63 Navrhovatelky odkazují na dokument Komise nazvaný „Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure“, který lze stáhnout na adrese https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_rail_metro_en.pdf

získal prostředky na vybudování vnitrostátních železničních spojení. Na druhé straně takový systém ukázal, že konkurenční podniky mohou fungovat na přirozeném monopolu jiných podniků. Tak by tomu mohlo být, kdyby například Femern Landanlæg nebo Banedanmark vyhlásily zakázku na výstavbu nebo správu infrastruktury vnitrostátních železničních spojení.

105. Ostatně z rozsudků ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia a další (C-385/18, EU:C:2019:1121, dále jen „rozsudek Arriva Italia“) a ze dne 29. července 2019, Azienda Napoletana Mobilità (C-659/17, EU:C:2019:633, dále jen „rozsudek Azienda Napoletana Mobilità“) vyplývá, že Soudní dvůr měl za to, že přímé zadání výlučných práv nevylučuje hospodářskou soutěž na trhu právě v případě, že státu není zakázáno vyhlásit zadávací řízení na provozování a správu železničních sítí.

106. Podobně jako v jiných hospodářských odvětvích, která předpokládají využití síťové infrastruktury, jako jsou telekomunikace, elektřina nebo plyn, kde jsou trhy otevřené hospodářské soutěži jednoduše tím, že je provozovatelům umožněno poskytovat služby na částech síťové infrastruktury, by tak vzhledem k tomu, že dánský právní rámec pro správu železniční infrastruktury stanoví podmínky pro provozování a správu stávajících (včetně státních) železničních sítí, měl být trh správy železniční infrastruktury v Dánsku považován za otevřený hospodářské soutěži ve smyslu unijního práva, a to přinejmenším pokud jde o hospodářskou soutěž „o“ trh.

107. Ze stejných důvodů je nesprávná úvaha Tribunálu, podle níž podniky jiné než Banedanmark, které získaly výše uvedené licence, působí na místních úsecích železniční sítě, které představují přirozené monopoly[64]. Kromě toho argumenty obsažené v napadených rozsudcích k provozovatelům z jiných členských států, kteří mají licenci[65], a nepovinné liberalizace železničního sektoru[66], nejsou relevantní, neboť dánský systém licencí ukazuje, že trh je otevřený a byl liberalizován.

108. V rámci třetích částí prvních důvodů navrhovatelky tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku není *de facto* otevřen hospodářské soutěži. Ve svém odůvodnění Tribunál totiž nezohlednil základní aspekt, že při neexistenci zákonného monopolu a existenci licenčního systému, který umožňuje jakémukoli podniku spravovat železniční infrastrukturu, je irelevantní, kde se infrastruktura nachází nebo kdo je jejím vlastníkem. Existence soutěžitelů na některých částech železniční sítě, kterou napadené rozsudky uznávají, je konečným důkazem toho, že trh je otevřený hospodářské soutěži také *de facto*. I když se někteří vlastníci sítě mohou rozhodnout, že si část sítě budou spravovat sami, nic to nemění na skutečnosti, že trh je otevřen hospodářské soutěži konkrétně proto, že podniky mohou soutěžit o to, aby se staly vlastníky přirozeného monopolu, tím, že budou síť budovat samy.

109. Konečně, navrhovatelky, podporované v tomto ohledu některými vedlejšími účastníky, kteří vstoupili do řízení na jejich podporu, tvrdí, že v každém případě, i kdyby bylo dospěno k závěru, že opatření přijatá ve prospěch Femern Landanlæg nemohou narušit hospodářskou soutěž na trhu provozování a správy železniční infrastruktury, je nepochybné, že taková opatření narušují hospodářskou soutěž na předcházejících trzích (trh dodávek materiálů pro stavbu železniční infrastruktury) a navazujících trzích (trhy pro poskytování železničních služeb v Dánsku).

64 Bod 112 prvního napadeného rozsudku a bod 87 druhého napadeného rozsudku.

65 Bod 113 prvního napadeného rozsudku a bod 88 druhého napadeného rozsudku.

66 Bod 111 prvního napadeného rozsudku a bod 86 druhého napadeného rozsudku.

110. NABU, FSS, Rederi, Trelleborg a Aktionsbündnis vznášejí podobné argumenty, jako jsou argumenty předložené navrhovatelkami.

111. NABU zejména tvrdí, že v unijním právu, aby byl trh kvalifikován jako trh uzavřený hospodářské soutěži, musí existovat zákonný zákaz pro jakéhokoli jiného provozovatele soutěžit na daném trhu a že takový zákaz v Dánsku neexistuje. Ve stejném smyslu Rederi, Aktionsbündnis a Trelleborg poukazují na to, že sama Komise uvedla, že zákonný monopol existuje pouze tehdy, je-li daná služba vyhrazena zákonem nebo regulačními opatřeními výhradnímu poskytovateli s jednoznačným zákazem, aby tuto službu poskytoval jiný subjekt[67]. Rederi a Aktionsbündnis tvrdí, že v projednávané věci právo udělené Banedanmark, pokud jde o provozování a správu železniční infrastruktury, nepředstavuje výlučné právo, což dokazuje skutečnost, že jiní železniční provozovatelé, tuzemští i zahraniční, byli oprávněni spravovat železniční infrastrukturu a neexistoval žádný zákonný zákaz spravovat železniční infrastruktury v Dánsku. Rederi dodává, že i kdyby bylo toto právo výlučné, dánské právo v žádném případě nevylučuje hospodářskou soutěž „o“ trh, neboť jakýkoli podnik s povolením v Dánsku se může účastnit zadávacích řízení a soutěžit o provozování a správu jak veřejné, tak soukromé železniční infrastruktury.

112. Společnosti Rederi a Trelleborg dále tvrdí, že závěr Tribunálu, že přítomnost soukromých provozovatelů v sítích vlastněných místními entitami neprokazuje existenci hospodářské soutěže, se rovná tvrzení, že trh může být otevřen hospodářské soutěži, pouze pokud podniky konkurenčně spravují železniční infrastrukturu vlastněnou státem. To by však nebylo přesné, vzhledem k tomu, že dotyčné infrastruktury nevlastní stát, ale Femern Landanlæg a že část státní železniční sítě je plně integrována do obecních a soukromých sítí. Rederi i Trelleborg se kromě toho domnívají, že Tribunál nezohlednil potenciální hospodářskou soutěž.

113. Na jednání společnost Rederi tvrdila, že i když dánské právo přiznává správu části železniční infrastruktury provozovateli (Banedanmark), není možné mít za to, že trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku je monopolizován. Jednak z judikatury vyplývá, že monopol pouze na části trhu nestačí k vyloučení narušení hospodářské soutěže[68], a jednak v Dánsku může několik podniků nabídnout a skutečně nabízí takové služby na trhu. V tomto ohledu společnost Trelleborg dodává, že vzhledem k integrované povaze železničních sítí je pro to, aby byla celá síť považována za otevřenou hospodářské soutěži, dostačující to, že pouze část sítě je otevřena hospodářské soutěži.

114. FSS tvrdí, že možnost získat licence, která je otevřena jakémukoli vnitrostátnímu nebo zahraničnímu provozovateli, automaticky znamená, že existuje hospodářská soutěž „o“ trh, neboť jakýkoli dotčený provozovatel měl legální možnost ucházet se o udělení provozování a správy vnitrostátních železničních spojení s finančními opatřeními, která jej doprovázely. I když tedy každá ze železničních infrastruktur vykazuje vlastnosti přirozeného monopolu, neznamená to, že provozovatelé infrastruktury nemohou soutěžit „o“ trh. FSS kromě toho tvrdí, že financování vnitrostátních železničních spojení bude mít větší dopad na konkurenceschopnost železniční dopravy na úkor ostatních způsobů dopravy, jako je silniční doprava, letecká doprava nebo námořní doprava.

[67] Rederi, Trelleborg a Aktionsbündnis odkazují na bod 11 dokumentu uvedeného v poznámce pod čarou 63 výše, který existuje pouze v anglickém jazyce, a na poznámku pod čarou 272 v bodě 188 písm. a) sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU (Úř. věst. 2016, C 262, s. 1; dále jen „Sdělení o pojmu státní podpora“).

[68] Společnost Rederi odkazovala na bod 39 rozsudku ze dne 23. ledna 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51).

115. Komise úvodem tvrdí, že výtky obsažené ve druhých částech prvních důvodů jsou nepřípustné. Napadené rozsudky totiž neobsahují žádné zjištění, podle něhož trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku není *de lege* otevřený hospodářské soutěži. Důvod směřující proti takovému zjištění je tudíž nepřípustný. Komise má kromě toho za to, že stejně jako první části musí být rovněž třetí části prvních důvodů prohlášeny za nepřípustné, neboť nesplňují požadavky uvedené v čl. 169 odst. 2 jednacího řádu zmíněné v bodě 82 výše. Dále Komise zpochybňuje opodstatněnost argumentů vznesených navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu.

116. Dánské království tvrdí, že jak druhé, tak třetí části prvních důvodů jsou nepřípustné, neboť pouze reprodukují žalobní důvody vznesené v řízení v prvním stupni před Tribunálem. Dále dánská vláda zpochybňuje opodstatněnost argumentů vznesených navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu.

2) Posouzení

117. V druhých a třetích částech prvních důvodů navrhovatelky, podporované vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, zpochybňují části napadených rozsudků, ve kterých Tribunál zamítl jejich argumenty, kterými navrhovatelky tvrdily, že trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku je *de lege* a *de facto* otevřený hospodářské soutěži.

i) Krátké shrnutí odůvodnění Tribunálu

118. V tomto ohledu je třeba připomenout, že v napadených rozsudcích měl Tribunál zaprvé za to, že ustanovení dánského práva, kterých se dovolávají navrhovatelky[69], neznamenají, že provozování a správa železniční infrastruktury jsou otevřené hospodářské soutěži a že možnost získání licence k provozování železniční infrastruktury neznamená, že existuje hospodářská soutěž „na“ trhu nebo „o“ trh provozování a správy dánské národní železniční sítě, včetně vnitrostátních železničních spojení[70]. Podle Tribunálu skutečnost, že některé podniky, které získaly takovou licenci, mohou provozovat činnost v částech železniční sítě, které mají povahu přirozených monopolů odlišných od národní železniční sítě, nestačí k prokázání, že tato železniční síť, která je spravována Banedanmark v režimu zákonného monopolu, je otevřená hospodářské soutěži. To samé platí také pro vnitrostátní železniční spojení, mezi něž patří rozšíření a zdokonalení stávající infrastruktury, která již patří společnosti Banedanmark, a která budou po realizaci Projektu společně vlastněna společností Banedanmark a Femern Landanlæg[71] a budou i nadále nedílnou součástí stávající národní sítě[72].

119. Zadruhé Tribunál uvedl, že existence místních sítí – které představují přirozené monopoly odlišné od vnitrostátní železniční infrastruktury, včetně vnitrostátních železničních spojení – spravovaných jinými podniky než Banedanmark, neprokazuje, že také vnitrostátní železniční spojení jsou, jako tyto místní sítě, spravovány na základě uskutečněného zadávacího řízení, ani to, že Femern Landanlæg působí na trzích otevřených hospodářské soutěži[73].

69 Tedy oddíly 2 a 3 ustanovení § 3 kapitoly 3 dánského zákona o železnicích zmíněného v poznámce pod čarou 61 výše.

70 Body 108 až 112 prvního napadeného rozsudku a body 83 až 87 druhého napadeného rozsudku.

71 Bod 112 prvního napadeného rozsudku a bod 87 druhého napadeného rozsudku.

72 Bod 95 prvního napadeného rozsudku a bod 70 druhého napadeného rozsudku.

73 Body 119 a 120 prvního napadeného rozsudku a body 94 a 95 druhého napadeného rozsudku.

ii) K přípustnosti a skutkovým zjištěním Tribunálu

120. Před meritorním posouzením výtek vznesených navrhovatelkami a vedlejšími účastníky proti tomuto odůvodnění Tribunálu je třeba zamítnout námitky nepřípustnosti, které vznesly Komise a Dánské království. V tomto ohledu odkazuji na výše uvedené body 87 a 88 a uvádím, že ze stejných důvodů také druhé a třetí části prvních důvodů splňují požadavky stanovené v čl. 169 odst. 2 jednacího řádu a nereprodukují výlučně argumenty vznesené v řízení v prvním stupni.

121. Pokud jde o námitku nepřípustnosti, kterou Komise tvrdí, že napadené rozsudky neobsahují žádné zjištění, podle něhož trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku není *de lege* otevřený hospodářské soutěži, tak také tato námitka musí být podle mého názoru zamítnuta. Ačkoli je pravda, že Tribunál v napadených rozsudcích takové zjištění výslovně neučinil, není totiž pochyb o tom, že Tribunál zamítl argumenty předložené navrhovatelkami, kterými uplatňovaly *de lege* otevření předmětného trhu, jak ostatně vyplývá z názvu oddílu 2 v bodě 108 prvního napadeného rozsudku a v bodě 83 druhého napadeného rozsudku. Druhými částmi prvních důvodů navrhovatelky v kasačním opravném prostředku zpochybňují odůvodnění Tribunálu obsažené v tomto oddílu napadených rozsudků. Z toho vyplývá, že tyto části jsou přípustné.

122. Pokud jde stále o přípustnost, je třeba připomenout, jak již bylo uvedeno v bodě 91 výše, že z ustálené judikatury vyplývá, že pokud Tribunál zjistil nebo posoudil skutkový stav, je Soudní dvůr na základě článku 256 SFEU příslušný pouze k výkonu přezkumu právní kvalifikace tohoto skutkového stavu a právních důsledků, které z něj Tribunál vyvodil. Posouzení skutkového stavu, jako jsou posouzení Tribunálu týkající se vnitrostátního práva, tedy nepředstavuje, s výhradou případu zkreslení důkazů předložených Tribunálu, právní otázku, která jako taková podléhá přezkumu Soudního dvora [74].

123. Podle ustálené judikatury je Soudní dvůr, pokud jde o výklad vnitrostátního práva Tribunálem, v rámci kasačního opravného prostředku příslušný pouze ověřit, zda nedošlo ke zkreslení tohoto práva, které musí být zjevné z písemností ve spisu [75].

124. V tomto ohledu uvádím, že v napadených rozsudcích dospěl Tribunál k řadě skutkových zjištění, na nichž jsou založeny závěry, k nimž dospěl, a které nelze na základě judikatury zmíněné ve dvou předchozích bodech zpochybnit v řízení o kasačním opravném prostředku.

125. Zaprvé Tribunál ze skutkového hlediska konstatoval, že v Dánsku existuje zákonný monopol udělený společnosti Banedanmark na státní železniční infrastrukturu [76] a že podle dánského zákona o železničním právu [77] je Banedanmark odpovědná za správu státní železniční infrastruktury a vnitrostátních železničních spojení [78].

74 Viz *ex multis* rozsudek ze dne 3. dubna 2014, Francie v. Komise (C-559/12 P, EU:C:2014:217, body 78 a 79 a citovaná judikatura).

75 Viz *ex multis* rozsudky ze dne 6. listopadu 2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise a Komise v. Scuola Elementare Maria Montessori a Komise v. Ferracci (C-622/16 P až C-624/16 P, EU:C:2018:873, bod 107) a ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck (C-524/14 P, EU:C:2016:971, bod 20 a citovaná judikatura).

76 Viz bod 112 prvního napadeného rozsudku a bod 87 druhého napadeného rozsudku.

77 Kapitola 5, ustanovení § 16 zákona 686 o železničním právu (Jernbanelov č. 686) ze dne 27. května 2015 (dále jen „dánský zákon o železničním právu“).

78 Viz bod 114 prvního napadeného rozsudku a bod 89 druhého napadeného rozsudku.

126. Zadruhé Tribunál ze skutkového hlediska konstatoval, že trať mezi Ringsted a Rødby [79], již ve vlastnictví Banedanmark, na které budou probíhat rozšiřovací a zdokonalovací práce, je a nadále bude nedílnou součástí stávající národní sítě a bude nadále spravována Banedanmark podle pravidel použitelných na celou národní železniční síť [80].

127. Zatřetí Tribunál v bodech 109 a následujících prvního napadeného rozsudku a 84 a následujících druhého napadeného rozsudku poskytl výklad ustanovení dánského zákona o železnicích týkajících se povolení provozování a správy železniční infrastruktury [81].

128. Právě s přihlédnutím k těmto skutkovým zjištěním je tedy třeba ověřit, zda výtky a argumenty vznesené navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, zpochybňují odůvodnění Tribunálu, které napadly, v napadených rozsudcích.

129. V tomto ohledu je třeba nejprve uvést, že argumentace předložená navrhovatelkami je z velké části založena na předpokladu, který byl v jejich písemných podáních několikrát výslovně zopakován, podle něhož v Dánsku neexistuje zákonný monopol na železniční infrastrukturu posuzovanou obecně. S ohledem na judikaturu uvedenou v bodech 122 a 123 výše je však zjevné, že pokud jde o státní železniční infrastrukturu, je tento předpoklad neslučitelný se skutkovým zjištěním Tribunálu uvedeným v bodě 125 výše, takže argumenty, které se zakládají na tomto předpokladu, musí být odmítnuty jako nepřípustné.

130. V tomto ohledu je rovněž třeba uvést, že navrhovatelky ve svých kasačních opravných prostředcích nijak nenamítaly zkreslení skutkového stavu ze strany Tribunálu v tomto ohledu. Navrhovatelky nevznesly žádnou výtku směřující k tvrzení, že Tribunál zkreslil dánské právo tím, že v napadených rozsudcích konstatoval existenci zákonného monopolu ve prospěch Banedanmark na vnitrostátní železniční infrastrukturu [82].

131. Ve svých replikách navrhovatelky objasnily rozsah výtek, které vznesly k výkladu dánského práva Tribunálem. Cílem těchto výtek je namítnout nesprávnou právní kvalifikaci důsledků skutkových zjištění (tedy výkladu vnitrostátního práva) učiněných Tribunálem. Bez ohledu na to, že podle mého názoru taková výtka v podstatě odpovídá zpochybnění výkladu vnitrostátního práva Tribunálem, a že je tudíž, jak bylo uvedeno, nepřípustná, mám v každém případě za to, že nedošlo k nesprávnému právnímu posouzení, když Tribunál, ostatně stejně jako Komise ve sporném rozhodnutí, kvalifikovaly právní důsledky plynoucí z existence zákonného monopolu ve prospěch Banedanmark na vnitrostátní železniční infrastrukturu. Z existence tohoto zákonného monopolu totiž vyplývá, že činnosti provozování a správy státní železniční infrastruktury nelze považovat za činnosti otevřené *de lege* ani *de facto* hospodářské soutěži, neboť z důvodu existence takového monopolu nemůže žádný jiný provozovatel než Banedanmark legálně nabízet služby provozování a správy této železniční infrastruktury.

79 Viz bod 7 a poznámka pod čarou č. 5 výše.

80 Viz bod 95 prvního napadeného rozsudku a bod 70 druhého napadeného rozsudku.

81 Kapitola 3, ustanovení § 2 a § 3 dánského zákona o železnicích citovaného v poznámce pod čarou 61 výše.

82 Viz mimo jiné rozsudek ze dne 21. prosince 2011, A2A v. Komise (C-320/09 P, nezveřejněný, EU:C:2011:858, bod 125). Jako příklad důvodu kasačního opravného prostředku vzneseného v případě státní podpory týkajícího se zkreslení vnitrostátního práva Tribunálem viz body 161 a následující stanoviska generálního advokáta E. Tančeva ve věci Komise v. Itálie a Fondo interbancario di tutela dei depositi (C-425/19 P, EU:C:2020:878). Ze stejného důvodu musí být jako nepřípustný odmítnut argument, kterým společnost Rederi na jednání tvrdila, aniž namítala zkreslení skutkového stavu, že při uplatnění kapitoly 5 ustanovení § 16 dánského zákona o železničním právu (viz poznámka pod čarou 77 výše) se zákonný monopol poskytnutý společnosti Banedanmark nevztahuje na vnitrostátní železniční spojení.

132. Pokud jde tedy o konstatování Tribunálu uvedené v bodě 126 výše, podle kterého jsou vnitrostátní železniční spojení součástí národní železniční sítě, uvádím, že se navrhovatelky v kasačních opravných prostředcích omezily na potvrzení, že jejich úvahy učiněné ohledně *de lege* otevření trhu provozování a správy železniční infrastruktury se týkají také této otázky [83]. V tomto ohledu však navrhovatelky nepředložily žádné konkrétní argumenty a už vůbec nenamítly zkreslení skutkového stavu. Takováto výtka, která není doprovázena žádným předneseným, ani souhrnným, argumentů na její podporu, je podle mého názoru nepřípustná. Tato výtka je kromě toho rovněž nepřípustná v rozsahu, v němž směřuje proti skutkovým zjištěním učiněným Tribunálem.

133. Konečně je třeba uvést, že výtky, kterými navrhovatelky a někteří vedlejší účastníci namítají, že opatření přijatá ve prospěch Femern Landanlæg mohou v každém případě narušit hospodářskou soutěž na předcházejícím a navazujícím trhu provozování a správy železniční infrastruktury, nebyly uvedeny v řízení před Tribunálem. Jedná se tedy o nové důvody, které jsou v rámci kasačního opravného prostředku nepřípustné podle judikatury uvedené v bodě 97 výše. Ze stejných důvodů považuji za nepřípustný argument FSS týkající se dopadu financování vnitrostátních železničních spojení na konkurenceschopnost železniční dopravy na úkor ostatních způsobů dopravy.

iii) K věci samé

134. Pokud jde o věc samou, je třeba se nejprve zabývat některými argumenty týkajícími se konstatování Tribunálu o existenci výše uvedeného zákonného monopolu ve prospěch Banedanmark, které jsou přípustné, jelikož vznášejí právní otázky.

135. Zaprvé odkazuji na argumenty, kterými navrhovatelky a někteří vedlejší účastníci, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, namítají pochybení Tribunálu, neboť podle jejich názoru může v unijním právu zákonný monopol existovat pouze v případě, že je daná služba vyhrazena legislativními nebo regulačními opatřeními výhradnímu poskytovateli a jakémukoli jinému provozovateli je výslovně zakázáno poskytovat tuto službu, což neplatí v případě Dánska, kde žádný takový zákaz neexistuje. Na podporu svých argumentů navrhovatelky a vedlejší účastníci odkazují na bod 188 Sdělení o pojmu státní podpora a na dokument Komise nazvaný „Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure“ [84].

136. V tomto ohledu nejprve uvádím, že, jak vyplývá z judikatury, dva citované dokumenty nijak nezavazují Soudní dvůr při výkladu unijního práva [85].

137. Dále mám za to, že analýza existence zákonného monopolu ve smyslu unijního práva na daném trhu musí být provedena případ od případu, s přihlédnutím jednak k dotyčnému trhu a jeho zvláštnostem a jednak k dotčenému vnitrostátnímu právnímu rámci.

138. V projednávané věci, jak je uvedeno v bodech 125 a 126 výše, Tribunál konstatoval, že na základě dánských právních předpisů je Banedanmark odpovědná za správu národní železniční infrastruktury, jejíž součástí je a nadále bude vnitrostátní železniční spojení. Z tohoto konstatování vyplývá, že pokud se Dánské království nerozhodne pozměnit své právní předpisy

[83] Viz bod 34 kasačního opravného prostředku Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH a bod 32 kasačního opravného prostředku Stena Line Scandinavia AB.

[84] Viz zejména poznámky pod čarou 63 a 67 výše.

[85] Viz *ex multis* rozsudek ze dne 16. července 2020, Nexans France a Nexans v. Komise (C-606/18 P, EU:C:2020:571, bod 104 a citovaná judikatura).

a prostřednictvím vyhlášení zadávacího řízení otevřít hospodářské soutěži funkce v současné době svěřené Banedanmark, tak žádný jiný provozovatel než Banedanmark nemůže nabízet ani poskytovat služby provozování a správy národní železniční infrastruktury. Z toho vyplývá, že pokud jde o tuto infrastrukturu, neexistuje legálně žádná hospodářská soutěž „na" trhu ani „o" trh. Kromě toho je nesporné, jak ostatně uvedl Tribunál, že unijní právo nevyžadovalo, aby členské státy otevřely provozování a správu této infrastruktury hospodářské soutěži [86]. Mám za to, že v takové situaci nelze Tribunálu vytýkat, že porušil unijní právo tím, že konstatoval existenci zákonného monopolu, který vylučuje existenci hospodářské soutěže v oblasti provozování a správy národní železniční infrastruktury v Dánsku.

139. Zadruhé je třeba se zabývat argumentem, kterým navrhovatelky tvrdily, že napadené rozsudky jsou v rozporu s judikaturou vyplývající z rozsudků Soudního dvora ve věcech Arriva Italia a Azienda Napoletana Mobilità [87].

140. V tomto ohledu uvádím, že rozsudek Arriva Italia se týkal žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou italská Consiglio di Stato (Státní rada) položila Soudnímu dvoru mimo jiné otázku, zda přidělení peněžité částky veřejnému podniku železniční dopravy, který se nachází v závažných finančních obtížích a který měl na základě smlouvy s regionem Apulie výhradní právo na správu a údržbu místní železniční infrastruktury a na služby veřejné přepravy cestujících na této infrastruktuře, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU [88].

141. Pokud jde o požadavek, aby dotyčné opatření mohlo narušit podmínky hospodářské soutěže, bylo před Soudním dvorem argumentováno, že přidělení těchto úkolů tomuto podniku podléhalo zákonnému monopolu v italském právu, který vylučuje hospodářskou soutěž na relevantním trhu [89]. Soudní dvůr však s odkazem na bod 188 písm. b) Sdělení o pojmu státní podpora tento argument odmítl.

142. V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že aby mohlo být takové narušení za takových okolností vyloučeno, je nezbytné, aby zákonný monopol vylučoval nejen hospodářskou soutěž na trhu, ale i soutěž o trh v tom smyslu, že vylučuje jakoukoli potenciální hospodářskou soutěž s cílem stát se výhradním poskytovatelem dotčené služby [90]. Dále Soudní dvůr stanovil, že za účelem určení, zda jde o trh, pro který byla hospodářská soutěž vyloučena, by bylo nutné prokázat, že region Apulie byl na základě právních či správních opatření povinen přidělit provozování uvedené železniční infrastruktury a služeb železniční přepravy cestujících výlučně tomuto podniku, což nevyplývalo ze spisu, který měl k dispozici [91].

143. V projednávané věci je však třeba uvést, že vnitrostátní železniční spojení tvoří železniční infrastrukturu, která, jak ze skutkového hlediska konstatoval Tribunál a jak bylo uvedeno v bodě 126 výše, byla již před realizací Projektu součástí národní železniční infrastruktury spravované na základě výše zmíněného zákonného monopolu společností Banedanmark, a která bude i po realizaci Projektu nadále součástí této infrastruktury. Za těchto podmínek, na rozdíl od případu v rozsudku Arriva Italia, se tedy zdá být právně vyloučeno, že v projednávané věci lze správu dotyčné železniční infrastruktury svěřit jinému provozovateli než Banedanmark.

86 Viz bod 111 prvního napadeného rozsudku a bod 86 druhého napadeného rozsudku.

87 Viz bod 105 výše.

88 Viz body 13, 29, 30 a 58 rozsudku Arriva Italia.

89 Viz bod 54 rozsudku Arriva Italia.

90 Viz bod 57 rozsudku Arriva Italia.

91 Viz bod 58 rozsudku Arriva Italia.

144. Ve stejném smyslu se projednávaná věc liší od věci analyzované ve výše uvedeném rozsudku Azienda Napoletana Mobilità, který se týkal správy služeb místní veřejné dopravy.

145. Pokud jde zatřetí o argument předložený společností Rederi, podle kterého není přiznání zákonného monopolu pouze na část železniční infrastruktury v situaci, kdy několik podniků může nabízet a ve skutečnosti nabízí služby provozování a správy železniční infrastruktury, dostačující k tomu, aby bylo možné mít za to, že trh je monopolizovaný a že je tudíž vyloučena hospodářská soutěž, tak ten podle mého názoru nelze přijmout. Jak totiž uvedl Tribunál v napadených rozsudcích [92], různé železniční sítě, na nichž působí uvedené podniky mající licence v Dánsku, se liší od národní železniční infrastruktury a samy o sobě představují přirozené monopoly, a to bez ohledu na skutečnost, kterou zdůraznila společnost Trelleborg, že tyto sítě jsou napojeny na státní železniční infrastrukturu. Z toho vyplývá, že skutečnost, že existují podniky nabízející služby provozování a správy těchto infrastruktur, v žádném případě neznamená, že činnost provozování a správy národní železniční sítě je otevřená hospodářské soutěži, a že tudíž opatření týkající se financování této infrastruktury mohou narušit hospodářskou soutěž.

146. Z toho vyplývá, ačkoli je pravda, že z rozsudku ze dne 23. ledna 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51) vyplývá, že státní podpora může narušovat nebo moci narušit hospodářskou soutěž i tehdy, když je relevantní trh jen částečně otevřen hospodářské soutěži [93], že tato zásada však není v projednávané věci použitelná. V tomto ohledu uvádím, že uvedený rozsudek se netýkal železničního odvětví, ani jiných hospodářských odvětví, která vyžadují použití síťové infrastruktury, ale týkal se případu, v němž byly poskytnuty dotace před liberalizací trhu, který byl původně uzavřen hospodářské soutěži.

147. Pokud jde začtvrté o různé argumenty předložené navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, podle nichž systém licencí stanovený dánským právem ukazuje, že v Dánsku je trh provozování a správy železniční infrastruktury *de lege* otevřený hospodářské soutěži, přinejmenším pokud jde o hospodářskou soutěž „o“ trh, tak všechny vycházejí z předpokladu, podle něhož neexistuje zákonný monopol ve prospěch společnosti Banedanmark na národní železniční síť, včetně vnitrostátních železničních spojení. Tento předpoklad je neslučitelný se skutkovým zjištěním Tribunálu zmíněným v bodě 125 výše.

148. Zejména argument, podle něhož není možné s ohledem na systém licencí vyloučit, že podniky mohou budovat vlastní infrastrukturu a stát se samy přirozenými monopoly nebo spravovat infrastrukturu ostatních podniků v konkurenčním režimu, nezohledňuje skutečnost, že vnitrostátní železniční spojení již existovala a byla součástí a nadále budou součástí národní železniční sítě státu, na které Banedanmark uplatňuje výše uvedený zákonný monopol, a že práce týkající se vnitrostátních železničních spojení, ačkoli velmi významné, se týkaly rozšíření a zdokonalení tratí, které již existují a již podléhají výše uvedenému zákonnému monopolu společnosti Banedanmark. Existence tohoto monopolu, který ze skutkového hlediska konstatoval Tribunál, tudíž vylučuje, že by provozování a správu těchto tratí bylo možné svěřit jiným subjektům.

92 Viz bod 112 prvního napadeného rozsudku a bod 87 druhého napadeného rozsudku.

93 Viz bod 39 rozsudku ze dne 23. ledna 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51).

149. Argument, podle něhož se jakýkoli podnik s licencí v Dánsku může účastnit zadávacích řízení na provozování a správu železniční infrastruktury státu, není ostatně nijak potvrzen. Ve stejném smyslu není absolutně potvrzeno tvrzení, podle kterého by na základě výše uvedeného systému licencí mohly jiné podniky než Banedanmark provádět výstavbu nebo správu částí národní železniční infrastruktury spadající do oblasti výše uvedeného zákonného monopolu.

150. Pokud jde o argument vznesený společností Rederi, kterým tato společnost zdůrazňuje, že vnitrostátní železniční spojení nevlastní stát, ale Femern Landanlæg, uvádím, že ačkoli je pravda, jak vyplývá z bodu 9 výše, že po realizaci Projektu bude tato infrastruktura vlastněna z 80 % Femern Landanlæg a z 20 % Banedanmark, je však třeba považovat za prokázané[94], že vnitrostátní železniční spojení budou součástí národní sítě, na které Banedanmark uplatňuje monopol na správu, jak ze skutkového hlediska konstatoval Tribunál. Pokud jde o skutečnost, že státní síť je integrována s obecními a soukromými sítěmi, nejeví se, že je pro účely tohoto argumentu relevantní.

151. Pokud jde zapáté o argumenty, které navrhovatelky dovozují z analogie s jinými hospodářskými odvětvími, která předpokládají použití síťové infrastruktury, jako jsou odvětví telekomunikace, elektřiny nebo plynu, především uvádím, že tato odvětví se týkají poskytování služeb v síti a nikoli její správy a tudíž nejsou podle mého názoru relevantní. Z výše uvedených úvah dále vyplývá, že Tribunál se nedopustil žádného pochybení, když měl za to, že z důvodu existence zákonného monopolu ve prospěch Banedanmark nebyla správa národní železniční sítě v Dánsku liberalizována. Toto konstatování není zpochybněno žádnou analogií s právním režimem existujícím v jiných hospodářských odvětvích.

152. Konečně, z výše uvedených úvah vyplývá, že argumenty uvedené navrhovatelkami a vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, týkající se údajné existence hospodářské soutěže *de facto*, musí být rovněž odmítnuty. Také tyto argumenty se totiž zakládají na předpokladu, podle něhož v Dánsku neexistuje zákonný monopol ve prospěch společnosti Banedanmark. Jak již bylo uvedeno, tento předpoklad je neslučitelný se skutkovým zjištěním Tribunálu zmíněným v bodě 125 výše, podle kterého existuje zákonný monopol na národní železniční infrastrukturu, jejíž provozování a správa tudíž nemohou být předmětem hospodářské soutěže, navzdory licenčnímu systému, na který poukazují navrhovatelky.

153. S ohledem na výše uvedenou analýzu mám za to, že také druhé a třetí části prvních důvodů musí být zamítnuty.

c) Ke čtvrtým částem prvních důvodů týkajícím se rozlišení mezi výstavbou a údržbou na jedné straně a provozováním a správou železniční infrastruktury na straně druhé

1) Shrnutí argumentů účastníků řízení

154. Ve čtvrtých částech prvních důvodů hlavních kasačních opravných prostředků navrhovatelky, podporované vedlejšími účastníky, kteří do řízení vstoupili na jejich podporu, zpochybňují části napadených rozsudků[95], v nichž Tribunál odmítl argumenty, kterými navrhovatelky tvrdily, že činnosti výstavby a údržby železniční sítě, které jsou otevřené

94 Viz bod 132 výše.

95 Body 121 až 127 prvního napadeného rozsudku a body 96 až 102 druhého napadeného rozsudku.

hospodářské soutěži, jsou součástí činností zahrnutých do pojmu provozování železniční infrastruktury [96], což je činnost, kterou byla Femern Landanlæg pověřena podle zákona o výstavbě [97].

155. Navrhovatelky zaprvé tvrdí, že jelikož se systém licencí stanovený dánským zákonem o železnicích uvedeným v bodě 102 výše týká bez rozdílu výstavby, provozování a údržby železniční sítě, je zjevné, že všechny tyto činnosti jsou v Dánsku otevřené hospodářské soutěži ve smyslu unijního práva.

156. Zadruhé navrhovatelky tvrdí, že ustanovení čl. 3 bodu 2 ve spojení s č. 7 odst. 1 směrnice 2012/34 [98] odporuje konstatování Tribunálu, podle něhož činnosti správy a údržby železniční infrastruktury představují dva samostatné trhy. Z článku 3 bodu 2 směrnice 2012/34 totiž vyplývá, že oficiální funkce provozovatele infrastruktury zahrnují jak správu, tak i údržbu železniční infrastruktury, což prokazuje, že obě činnosti jsou součástí stejného trhu. Tento závěr potvrzuje čl. 7 odst. 1 směrnice 2012/34, z něhož vyplývá, že rozdíl mezi hlavními a vedlejšími funkcemi je irelevantní pro určení toho, zda je činnost správy oddělena od činnosti údržby, či nikoli. V každém případě z právní definice pojmu „provozovatel infrastruktury“ v dánském právu vyplývá, že tito provozovatelé vykonávají jak činnost správy, tak činnost údržby. Tribunál kromě toho nevysvětlil, proč dospěl k závěru, že výstavba a údržba na jedné straně a provozování a správa železniční infrastruktury na straně druhé představují dva samostatné trhy.

157. Zatřetí navrhovatelky tvrdí, že závěr Tribunálu, podle kterého z dánských právních ustanovení, které citoval, vyplývá, že Femern Landanlæg nemohla provádět činnosti výstavby a údržby sítě v konkurenci s jinými provozovateli, je chybný [99]. Ze zákona o výstavbě totiž vyplývá, že Femern Landanlæg, stejně jako Femern, byla k výstavbě oprávněna. Tribunál tudíž zkreslil důkazy.

158. Vedlejší účastníci, kteří vstoupili do řízení na podporu navrhovatelek, podporují argumenty uvedené navrhovatelkami. Společnosti Rederi a Trelleborg dodávají, že na rozdíl od toho, co uvedl Tribunál, vyhláška č. 1222 o úkolech a pravomocích Banedanmark [100] nesvěřuje Banedanmark odpovědnost za výstavbu, zdokonalování a údržbu veřejných železničních infrastruktur, ale pouze za státní železniční infrastruktury. Zákon o výstavbě představuje *lex specialis*, který nahrazuje ustanovení této vyhlášky tak, že Femern Landanlæg přiznává právo budovat a spravovat vnitrostátní železniční spojení. Femern Landanlæg byla přinejmenším potenciálním konkurentem ostatních provozovatelů železničních infrastruktur.

159. Komise a Dánské království zpochybňují opodstatněnost argumentů navrhovatelek a vedlejších účastníků.

96 Pokud jde o rozsah působnosti těchto pojmů v projednávaných věcech, viz poznámka pod čarou 7 výše.

97 Viz poznámka pod čarou 6 výše.

98 Článek 3 bod 2 směrnice 2012/34 definuje pojem „provozovatel infrastruktury“ jako „každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace“ a stanoví, že „[f]unkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům“. Článek 7 odst. 1 uvedené směrnice stanoví, že „[č]lenské státy zajistí, aby hlavní funkce, na kterých závisí nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře, byly svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu“ a definuje tyto hlavní funkce.

99 Viz bod 125 prvního napadeného rozsudku a bod 100 druhého napadeného rozsudku. Navrhovatelky ze stejných důvodů rovněž zpochybňují závěr obsažený v příslušných bodech 127 a 102 napadených rozsudků.

100 Bekendtgørelse nº 1222 om Banedanmarks opgaver og beføjelser ze dne 21. listopadu 2014. Viz bod 124 prvního napadeného rozsudku a bod 99 druhého napadeného rozsudku.

2) Posouzení

160. Nejprve je třeba uvést, že v napadených rozsudcích Tribunál rozhodl, že mezi účastníky řízení je nesporné, že trhy výstavby a údržby železniční infrastruktury jsou otevřené hospodářské soutěži. Tribunál však uvedl, že tyto trhy se liší od trhu provozování a správy železniční infrastruktury v užším slova smyslu a že Femern Landanlæg na těchto trzích nepůsobí.

161. Tribunál poté uvedl, že z ustanovení zákona o plánování pevného spojení[101], zákona o výstavbě, statutu Femern Landanlæg, jakož i výše uvedené vyhlášky č. 1222 o úkolech a pravomocích Banedanmark vyplývá, že ačkoli tato ustanovení přiznávají Femern Landanlæg odpovědnost za provádění výstavby a provozování vnitrostátních železničních spojení, tak uvedená společnost není schopna provádět činnosti výstavby a údržby sítě v konkurenci s jinými provozovateli. Na základě těchto úvah dospěl Tribunál k závěru, že bez ohledu na to, zda je činnost údržby infrastruktury technicky součástí činnosti provozování nebo správy této infrastruktury, tak jednak Femern Landanlæg nevykonává přímo tuto činnost, ani činnost výstavby, a jednak odkazy ve sporném rozhodnutí na provozování a správu železniční sítě nezahrnují výkon činností výstavby a údržby.

162. V tomto ohledu, pokud jde zaprvé o argument navrhovatelek týkající se systému licencí stanoveného dánským zákonem o železnicích, uvádím, že je založen na předpokladu, podle něhož tento systém otevřel hospodářské soutěži trh provozování a správy železniční infrastruktury v Dánsku. Tato předpoklad byl zamítnut, co se týče vnitrostátních železničních spojení, v analýze druhých a třetích částí prvního důvodu v bodech 124 až 153 výše. Uvedený argument tudíž nemůže obstát.

163. Co se zadruhé týče argumentu, kterým navrhovatelky tvrdí, že konstatování Tribunálu, podle něhož jsou trhy výstavby a údržby železniční sítě odlišné od trhů provozování a správy železniční infrastruktury, je v rozporu s různými ustanoveními směrnice 2012/34, tak také tento argument musí být podle mého názoru odmítnut.

164. V tomto ohledu nejprve uvádím, že skutečnost, že provozovateli lze jakožto „provozovateli infrastruktury“ ve smyslu čl. 3 bodu 2 směrnice 2012/34 přiznat různé funkce, nijak neznamená, že tyto funkce musí být nutně považovány za součást jediného relevantního trhu. Stejný provozovatel může působit na různých relevantních trzích. Z poslední věty uvedeného ustanovení navíc vyplývá, že zde uvedené funkce mohou být přiznány různým provozovatelům. Ze stejného hlediska ustanovení o hlavních funkcích obsažené v čl. 7 odst. 1 směrnice 2012/34 žádným způsobem nepotvrzuje tvrzení, podle něhož jsou dotčené funkce součástí jediného relevantního trhu. Navrhovatelky se tedy podle mého názoru nemohou dovolávat těchto ustanovení směrnice 2012/34 za účelem tvrzení, že se Tribunál v tomto ohledu dopustil pochybení.

165. Pokud jde o výtku týkající se údajného nedostatečného odůvodnění napadených rozsudků, připomínám, že podle ustálené judikatury Soudního dvora neznamená povinnost odůvodnit rozsudky, kterou má Tribunál, že musí podat vyčerpávající vysvětlení ke každé jednotlivé úvaze uvedené stranami sporu. Odůvodnění tedy může být implicitní za podmínky, že zúčastněným osobám umožní seznámit se s důvody, o které se Tribunál opírá, a Soudnímu dvoru disponovat poznatky dostatečnými k tomu, aby mohl vykonat soudní přezkum v rámci kasačního opravného prostředku[102].

[101] Lov no 285 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark ze dne 15. dubna 2009.

[102] Viz *ex multis* rozsudek ze dne 25. listopadu 2020, Komise v. GEA Group (C-823/18 P, EU:C:2020:955, bod 42 a citovaná judikatura).

166. V projednávané věci stačí konstatovat, že úvahy Tribunálu uvedené v bodech 121 až 127 prvního napadeného rozsudku a 96 až 102 druhého napadeného rozsudku umožňují jak navrhovatelkám seznámit se s důvody, pro které Tribunál odmítl jejich argumenty, tak Soudnímu dvoru disponovat poznatky dostatečnými k tomu, aby mohl vykonat soudní přezkum. Z této úvahy totiž jednoznačně vyplývá, že Tribunál měl jednak za to, že ačkoli není vyloučeno, že činnost údržby může být technicky zahrnuta do obecnějšího pojmu správa sítě, tak činnost výstavby a údržby železniční infrastruktury jsou zvláštní činnosti, které tvoří samostatné trhy, odlišné od trhu provozování a správy železniční infrastruktury, a jednak za to, že z důvodu normativních ustanovení uvedených v bodě 161 výše nemohla Femern Landanlæg tyto činnosti provádět v konkurenci s jinými provozovateli. Výtka týkající se údajného nedostatečného odůvodnění musí být tedy podle mého názoru zamítnuta.

167. Konečně, pokud jde zatřetí o výtku týkající se zkreslení důkazů ve vztahu k zákonu o výstavbě, ta je podle mého názoru irelevantní. Jak totiž vyplývá z bodu 161 výše, Tribunál potvrzení svého závěru, podle kterého společnost Femern Landanlæg nemůže provádět činnost výstavby a údržby sítě v konkurenci s jinými provozovateli, založil na různých normativních ustanoveních a nikoli jen na zákonu o výstavbě. Ve svých kasačních opravných prostředcích navrhovatelky nijak nevysvětlují, proč i za předpokladu, že by Tribunál zkreslil význam zákona o výstavbě, nemohla ostatní ustanovení, o která se opřel, potvrdit jeho závěr.

168. V tomto ohledu je třeba ostatně uvést, že jak je uznáno v dalších argumentech předložených společnostmi Rederi a Trelleborg, výše uvedená vyhláška č. 1222 o úkolech a pravomocích Banedanmark svěřuje Banedanmark odpovědnost za výstavbu, zdokonalování a údržbu státní železniční infrastruktury. V tomto ohledu bylo v bodě 126 výše uvedeno, že Tribunál ze skutkového hlediska konstatoval, že vnitrostátní železniční spojení jsou součástí národní železniční sítě státu, což je konstatování, které, jak je uvedeno v bodě 132 výše, navrhovatelky úspěšně nezpochybnily. Z toho vyplývá, že se Tribunál nedopustil pochybení, když konstatoval, že na základě ustanovení uvedených v bodě 161 výše společnost Femern Landanlæg nemůže provádět činnost výstavby a údržby sítě v konkurenci s jinými provozovateli, pokud jde o vnitrostátní železniční spojení.

169. Pokud jde o argument, podle něhož zákon o výstavbě představuje *lex specialis*, který nahradil ustanovení vyhlášky č. 1222 o úkolech a pravomocích Banedanmark, jedná se o nový argument, jehož cílem je zpochybnit posouzení Tribunálu týkající se vnitrostátního práva. Tento argument je tedy podle judikatury uvedené v bodech 122 a 123 výše nepřípustný.

170. Z výše uvedených úvah vyplývá, že podle mého názoru musí být čtvrté části prvních důvodů rovněž zamítnuty.

171. Z toho vyplývá, že podle mého názoru musí být první důvody zamítnuty v plném rozsahu.

3. Ke druhým důvodům týkajícím se nesprávného právního posouzení, kterého se Tribunál dopustil při analýze způsobilosti opatření udělených společnosti Femern Landanlæg ovlivnit obchod mezi členskými státy

a) Argumenty účastníků řízení

172. V rámci druhých důvodů hlavních kasačních opravných prostředků navrhovatelky, podporované FSS a Rederi, tvrdí, že Tribunál porušil čl. 107 odst. 1 a čl. 108 odst. 2 SFEU tím, že v napadených rozsudcích [103] dospěl k závěru, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg nemohla ovlivnit obchod mezi členskými státy. Navrhovatelky se omezují na to, že zaprvé tvrdí, že z důvodů uvedených v rámci prvních důvodů kasačního opravného prostředku, a zejména proto, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg mohou narušit hospodářskou soutěž jak na trhu správy železniční infrastruktury, tak na trhu dopravy v úžině Fehmarn, tato opatření mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy. Zadruhé, Projekt se kromě toho týká výstavby a provozování infrastruktury, která spojuje dva členské státy.

173. Komise a Dánské království se jednak domnívají, že druhé důvody kasačního opravného prostředku jsou nepřípustné, neboť opět nejsou splněny podmínky stanovené v čl. 169 odst. 2 jednacího řádu, a jednak zpochybňují jejich opodstatněnost.

b) Posouzení

174. V tomto ohledu se nejprve domnívám, že ze stejných důvodů uvedených v bodě 87 výše musí být námitka nepřípustnosti založená na čl. 169 odst. 2 jednacího řádu rovněž zamítnuta také ve vztahu ke druhým důvodům hlavních kasačních opravných prostředků.

175. V napadených rozsudcích Tribunál odmítl argumenty týkající se možnosti opatření udělených Femern Landanlæg ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož měl jednak za to, že na trhu správy národní železniční infrastruktury neexistovala hospodářská soutěž, což bránilo ostatním společnostem usazeným v jiných členských státech vstoupit na tento trh, a jednak, že zákon o plánování, zmíněný v bodě 161 výše, neumožňuje Femern Landanlæg provádět jiné činnosti než činnosti týkající se vnitrostátních spojení.

176. V tomto ohledu uvádím, že výše uvedené úvahy Tribunálu představují v podstatě skutková zjištění, která argumenty předložené navrhovatelkami, které nenamítají žádné zkreslení skutkového stavu, nejsou způsobilá zpochybnit. Je třeba rovněž uvést, že opatření udělená společnosti Femern Landanlæg se týkají financování infrastruktury, tedy vnitrostátních železničních spojení, která se nachází v jednom členském státě a přímo nespojuje dva členské státy. Tato infrastruktura tedy nemá přeshraniční charakter, který jí připisují navrhovatelky. Kromě toho, jak bylo uvedeno v bodě 95 výše, navrhovatelky nezpochybnily nutnost jednotné analýzy opatření, která byla v rámci Projektu udělena různým příjemcům a která mají odlišný předmět.

177. Z výše uvedených úvah vyplývá, že podle mého názoru musí být rovněž zamítnuty druhé důvody hlavních kasačních opravných prostředků.

[103] Body 128 až 132 prvního napadeného rozsudku a body 103 až 107 druhého napadeného rozsudku.

V. Závěry

178. Ve světle výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr:

„1) prohlásil vedlejší kasační opravné prostředky podané Komisí za nepřípustné;

2) zamítl první a druhé důvody hlavních kasačních opravných prostředků podaných společnostmi Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH a Stena Line Scandinavia AB.“