II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

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

(oznámeno pod číslem C(2020) 1683)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 13. července 2009 schválila Komise podporu na financování fáze plánování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn (dále jen „rozhodnutí o plánování“) ([2]).

(2) Po fázi před oznámením oznámily dánské orgány dopisem ze dne 22. prosince 2014 Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy model financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn.

(3) Dne 5. června 2014, 5. září 2014, 26. listopadu 2014, 19. ledna 2015 a 22. dubna 2015 obdržela Komise pět stížností ([3]), podle nichž Dánsko poskytlo protiprávní a neslučitelnou státní podporu pro účely plánování, výstavby a provozu projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn ve prospěch společností Femern A/S a A/S Femern Landanlæg ([4]).

(4) Dne 23. července 2015 se Komise rozhodla nevznést námitky proti opatřením, která provedlo Dánsko ve prospěch společností A/S Femern Landanlæg a Femern A/S (dále jen „stavební rozhodnutí“) ([5]). Normativní část tohoto rozhodnutí je rozdělena na dvě části. V první části dospěla Komise k závěru, že opatření ve prospěch společnosti A/S Femern Landanlæg na plánování, výstavbu a provoz silničního a železničního dánského spojení s vnitrozemím nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Ve druhé části došla Komise k závěru, že i kdyby opatření ve prospěch společnosti Femern A/S na plánování, výstavbu a provoz pevného spojení představovala státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jsou slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy. Dne 16. září 2015 zaslala Komise stavební rozhodnutí stěžovatelům.

([1]) Státní podpora – Dánsko – Státní podpora SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) Financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. C 226, 5.7.2019, s. 5).

([2]) Rozhodnutí Komise ze dne 13. července 2009 o státní podpoře N 157/2009 – Dánsko – Financování fáze plánování pevného spojení přes úžinu Fehmarn (Úř. věst. C 202, 27.8.2009, s. 1).

([3]) Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH (dále jen „Scandlines“), 3i Investment Plc, TT Line, Stena Line Scandinavia AB (dále jen „Stena Line“) a Trelleborgs Hamn AB.

([4]) Tyto stížnosti zaevidovaly útvary Komise pod čísly SA.38915 a SA.41640.

([5]) Rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2015 ve věci SA.39078 (2014/N) – Dánsko – Financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn (Úř. věst. C 325, 2.10.2015, s. 1).

(5) V návaznosti na žaloby na zrušení podané dvěma stěžovateli ([6]) zrušil Tribunál stavební rozhodnutí rozsudky ze dne 13. prosince 2018 ([7]) v rozsahu, v němž se Komise rozhodla nevznést námitky proti opatřením, která Dánsko provedlo ve prospěch společnosti Femern A/S na plánování, výstavbu a provoz pevného spojení (pobřežní infrastruktury).

(6) Ve zbývající části Tribunál žalobu zamítl. Tribunál zejména zamítl argumenty žalobkyň ohledně závěru Komise, že opatření poskytnutá společnosti A/S Femern Landanlaeg na plánování, výstavbu a provoz silničního a železničního spojení s vnitrozemím v Dánsku nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(7) Proti rozsudkům ze dne 13. prosince 2018 podali oba stěžovatelé opravný prostředek ([8]).

(8) Ve dnech 24. ledna a 22. května 2019 se útvary Komise sešly s dánskými orgány. Ve dnech 12. dubna a 20. června 2019 uspořádaly útvary Komise s dánskými orgány telefonní konference. Útvary Komise zaslaly další žádosti o informace dne 26. března, 18. dubna a 24. dubna 2019. Dánské orgány poskytly doplňkové informace dne 18. ledna, 4. února, 25. února, 28. března, 5. dubna, 7. května, 8. května, 16. května, 20. května, 28. května a 10. června 2019.

(9) Dne 18. a 25. března 2019 měly útvary Komise schůzku se společností Stena Line Scandinavia AB (dále jen „Stena Line“) a se společnostmi Scandlines Danmark ApS resp. Scandlines Deutschland GmbH (dále jen „Scandlines“). Dne 4. dubna a 13. května 2019 uspořádaly útvary Komise schůzku s organizací Naturschutzbund Deutschland e.V. (dále jen „NABU“) a Sdružením švédských vlastníků lodí (Föreningen för Svensk Sjöfart, dále jen „FSS“). Komise obdržela od zúčastněných stran další informace ve dnech 29. ledna, 14. února, 18. února, 26. března, 15. dubna, 16. dubna, 24 dubna, 24. května, 29. května, 6. června a 7. června 2019. Komise obdržela dne 29. ledna 2019 dopis od společnosti Scandlines, na který odpověděla dne 8. února 2019. Dne 20. února 2019 obdržela Komise od společnosti Scandlines další dopis, na který odpověděla dne 13. března 2019. Dne 7. února 2019 obdržela Komise dopis od společnosti Stena Line, na který odpověděla dne 28. února 2019. Dne 18. února 2019 obdržela Komise dopis od organizace NABU, na který odpověděla dne 18. března 2019. Dne 19. února 2019 obdržela Komise dopis od sdružení FSS, na který odpověděla dne 8. března 2019. Dne 12. března 2019 obdržela Komise dopis od sdružení Verband Deutscher Reeder (dále jen „VDR“), na který odpověděla dne 21. března 2019. Dne 28. března 2019 obdržela Komise dopis od skupiny Grimaldi, na který odpověděla dne 16. dubna 2019. Dne 8. dubna 2019 obdržela Komise dopis od přístavu Trelleborg, na který odpověděla dne 9. dubna 2019. Dne 15. dubna 2019 obdržela Komise dopis od přístavu Trelleborg, na který odpověděla dne 2. května 2019. Dne 15. dubna 2019 obdržela Komise dopis od Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., na který odpověděla dne 2. května 2019.

(10) Dopisem ze dne 14. června 2019 Komise dánským orgánům sdělila, že se s ohledem na veřejné financování pevného spojení rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

(11) Dne 5. července 2019 bylo rozhodnutí o zahájení řízení zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([9]). V rozhodnutí o zahájení řízení vyzvala Komise zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce předložily své připomínky.

(12) Dne 12. července 2019 zaslaly útvary Komise dánským orgánům předchozí připomínky společnosti Scandlines ze dne 7. června 2019. Dne 23. července 2019 zaslaly útvary Komise dánským orgánům další předchozí připomínky a poznámky společnosti Scandlines ze dne 28. ledna 2019 a 29. května 2019.

(13) Prostřednictvím následných žádostí požádala společnost Scandlines o prodloužení lhůty pro podání připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení do konce srpna / začátku září. Dne 22. července 2019 souhlasily útvary Komise s prodloužením lhůty o deset pracovních dnů do 20. srpna 2019, což útvary Komise následně umožnily i dalším zúčastněným stranám.

(14) Dne 17. srpna 2019 podala společnost Scandlines žalobu na zrušení rozhodnutí o prodloužení lhůty pro podání připomínek do 20. srpna 2019, a nikoli do konce měsíce, jak požadovala. Samostatným návrhem podaným téhož dne požádala společnost Scandlines předsedu Tribunálu, aby usnesením o předběžném opatření nařídil Komisi pozastavit formální vyšetřovací řízení a/nebo aby Komisi zakázal přijmout konečné rozhodnutí, nebo stanovil jinou formu vhodného předběžného opatření.

([6]) Scandlines Danmark Aps a Scandlines Deutschland GmbH („Scandlines“) a Stena Line Scandinavia AB („Stena Line“).

([7]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Stena Line Scandinavia AB a další v. Komise, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944 a rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Scandlines Danmark Aps a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942.

([8]) Věc Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, C-174/19 P a věc Stena Line Scandinavia v. Komise, C-175/19 P. Obě věci se dosud projednávají.

([9]) Viz pozn. pod čarou č. 1.

(15) Předseda Tribunálu zamítl návrh na předběžné opatření usnesením ze dne 13. září 2019 ([10]). Společnost Scandlines následně stáhla související žalobu na zrušení ([11]).

(16) Připomínky podalo jedenáct zúčastněných stran. Dánské sdružení provozovatelů trajektů podalo připomínky dne 16. srpna 2019. Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (dále jen „ECSA“) podal připomínky dne 19. srpna 2019. Sdružení FSS předložilo připomínky dne 20. srpna 2019. Scandlines, Aktionsbündnis gegen eine feste Feste Fehmarnbeltquerung e.V., NABU, Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, Rostock GmbH a VDR podaly připomínky dne 21. srpna 2019. Zúčastněné strany působí v odvětví námořní dopravy (provozovatelé trajektů, přístavy a sdružení) nebo se jedná o neziskové organizace, které se údajně zajímají o pobřežní infrastrukturu. Útvary Komise předaly dopisem ze dne 3. září 2019 znění připomínek jedenácti zúčastněných stran neobsahující důvěrné údaje dánským orgánům, které měly možnost se k nim vyjádřit. Dánské orgány předložily své vyjádření k těmto připomínkám dne 4. října 2019, čímž doplnily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení ze dne 26. srpna 2019.

(17) Dne 27. června, 2., 5. a 9. července, 3. října, 4., 12., 15., 19., 22. a 25. listopadu 2019 a poté ve dnech 7. a 14. ledna a 6. února 2020 uspořádaly útvary Komise s dánskými orgány telefonní konferenci. Dne 18. prosince 2019 se útvary Komise sešly v Bruselu s dánskými orgány. Útvary Komise zaslaly další žádosti o informace ve dnech 8., 12. a 17. července, 3. a 12. září, 4., 17., 18. a 24. října, 5., 13., 25. a 27. listopadu 2019 a poté dne 7. a 9. ledna a 3., 4., 14., 18., 19. a 28. února 2020. Dánské orgány předložily v roce 2019 doplňkové informace dne 27. června, 1., 4., 5., 10., 12. a 15. července, 21. a 27. srpna, 13. a 26. září, 1., 9., 11., 23., 27. a 29. října, 6., 7., 11., 14., 18., 22. a 25. listopadu a 10. a 20. prosince. V roce 2020 poskytly dánské orgány doplňkové informace dne 3., 7., 13., 15., 21. ledna, 4., 6., 11., 12., 14., 20. a 21. února a 3. března 2020. Sdělením ze dne 5. března 2020 revidovaly dánské orgány původní oznámení.

(18) Komise dále obdržela dodatečné připomínky od společností Scandlines a Stena Line, které nemusí s ohledem na rozsudek ve věci Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon ([12]) zohlednit, jelikož tyto připomínky byly předloženy pozdě. Komise obdržela takovéto dodatečné připomínky společnosti Scandlines dne 26. října 2019 a posléze dne 20. února 2020, které byly dne 4. listopadu 2019 a 28. února 2020 předány dánským orgánům. Dánské orgány předložily své vyjádření k těmto připomínkám dne 6. listopadu 2019 resp. 3. března 2020. Společnost Scandlines uspořádala dne 25. února 2020 s útvary Komise telefonní konferenci a dne 5. března 2020 předložila další informace. Komise obdržela dne 13. prosince 2019 dodatečné připomínky společnosti Stena Line, které byly předány dánským orgánům dne 23. prosince 2019. Dánské orgány předložily své vyjádření k těmto připomínkám dne 8. ledna 2020.

(19) Dne 9. září 2019 obdržela Komise dopis dánských orgánů, na nějž odpověděla dne 30. září 2019.

(20) Dopisem ze dne 4. března 2020 souhlasily dánské orgány s tím, že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v anglickém jazyce.

Objasnění oblasti působnosti tohoto rozhodnutí

(21) Dne 2. srpna 2016 zaslala společnost Scandlines Komisi dopis, v němž ji požádala, aby podnikla kroky ohledně jistých údajných opatření podpory ve prospěch společností Femern A/S, jimiž se Komise podle jejího názoru ve svém stavebním rozhodnutí nezabývala.

(22) Útvary Komise odpověděly na tento dopis dopisem ze dne 30. září 2016. Komise uvedla, že se stavební rozhodnutí týká dvou údajných opatření podpory, a to nekomerčních železničních poplatků a bezplatného využívání státního majetku ve fázi výstavby projektu. Pokud jde o ostatní údajná opatření podpory, Komise se podle čl. 24 odst. 2 nařízení Rady (EU) 2015/1589 (dále jen „procesní nařízení“) ([13]) domnívala, že skutečnosti a právní otázky předložené společností Scandlines neposkytují na základě šetření *prima facie* dostatečné důvody k prokázání existence protiprávní podpory. Vyzvala proto společnost Scandlines, aby ve lhůtě jednoho měsíce podala případné připomínky. Komise obdržela tyto připomínky dne 30. října 2016.

([10]) Usnesení předsedy Tribunálu ze dne 13. září 2019 ve věci Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-566/19 R, ECLI:EU:T:2019:605.

([11]) Usnesení ze dne 27. listopadu 2019 ve věci Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-566/19, EU:T:2019:839.

([12]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. prosince 2019 ve věci Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon v. Komise, C-332/18 P, ECLI:EU:C:2019:1065, body 126–127.

([13]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(23) Dne 12. prosince 2016 podala společnost Scandlines žalobu na zrušení dopisu ze dne 30. září 2016 ([14]). Téhož dne podala na Komisi rovněž žalobu pro nečinnost ve věci její stížnosti ([15]).

(24) Dne 30. července 2018 zaslala společnost Scandlines druhý dopis ([16]) a vyzvala Komisi, aby v návaznosti na její připomínky ze dne 30. září 2016 zaujala stanovisko k ostatním údajným opatřením podpory. Dne 28. září 2018 přijala Komise rozhodnutí (dále jen „rozhodnutí z roku 2018“) ([17]), které potvrzuje, že státní záruky ve prospěch společnosti A/S Femern Landanlæg a státní úvěry ve prospěch společnosti Femern A/S a A/S Femern Landanlæg, jakož i údajná protiprávní podpora poskytnutá nad rámec rozhodnutí o plánování a v podobě daňových zvýhodnění nepředstavují protiprávní státní podporu. Ve stejném rozhodnutí Komise dospěla k závěru, že údajná protiprávní podpora společnosti Femern A/S ve formě kapitálové injekce je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, nakolik představuje státní podporu, na kterou se nevztahuje rozhodnutí o plánování. Dne 4. ledna 2019 podala společnost Scandlines žalobu na zrušení tohoto rozhodnutí ([18]).

(25) Usneseními ze dne 13. prosince 2018 prohlásil Tribunál jak žalobu na zrušení dopisu Komise ze dne 30. září 2016, tak žalobu pro nečinnost za nepřípustné ([19]). Společnost Scandlines podala proti usnesení o zamítnutí žaloby na zrušení opravný prostředek ([20]).

(26) V rozhodnutí o zahájení řízení zrušila Komise rozhodnutí z roku 2018 v rozsahu, v němž se týká opatření ve prospěch společnosti Femern A/S pro účely plánování, výstavby a provozu pevného spojení. Tato opatření jsou proto předmětem posouzení v tomto rozhodnutí.

(27) Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, toto řízení se vztahuje rovněž na všechna opatření související s fází plánování projektu, která se týkají pevného spojení.

(28) Toto rozhodnutí se netýká opatření ve prospěch společnosti A/S Femern Landanlæg, která souvisejí s financováním spojení s vnitrozemím, jak je objasněno rovněž v rozhodnutí o zahájení řízení. Rozhodnutí se mimoto nevztahuje na jiná možná opatření než ta, která jsou uvedena v oddíle 2.4 a která Dánsko provedlo nebo údajně provedlo ve prospěch společností Femern A/S, A/S Femern Landanlæg, Sund & Bælt Holding A/S nebo jakékoli jiné společnosti ve spojení.

(29) Dne 6. listopadu 2017 podala společnost Scandlines další stížnost týkající se údajných protiprávních a neslučitelných opatření podpory, která byla použita k financování činností společnosti Femern A/S údajně souvisejících s propagací a marketingem týkajícím se pevného spojení (dále jen „propagační/marketingové/informační činnosti“). Opatření uvedená v tomto dopise byla zahrnuta do oblasti působnosti rozhodnutí o zahájení řízení, a jsou proto posouzena v tomto rozhodnutí.

2. **POPIS PROJEKTU A OPATŘENÍ**

2.1 **Financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn**

(30) Projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn sestává z pobřežní infrastruktury (pevného spojení) a železničního a silničního spojení s vnitrozemím.

(31) Pevné spojení bude vybudováno jako ponořený tunel mezi Rødby na ostrově Lolland v Dánsku a Puttgardenem v Německu. Bude dlouhé přibližně 19 km a bude se skládat z elektrifikované, dvoukolejné železnice a čtyřproudé dálnice s nouzovými pruhy.

(32) Dánské spojení s vnitrozemím zahrnuje stávající železniční spojení mezi Ringstedem a Rødby v délce přibližně 120 km, které vlastní Banedanmark („Rail Net Denmark“), provozovatel státní železniční infrastruktury. Celý železniční úsek od Ringstedu do Rødby bude elektrifikován a vybaven novými systémy zabezpečení podle úrovně 2 ERTMS ([21]). Dánské spojení s vnitrozemím zahrnuje rovněž nezbytná zlepšení v oblasti životního prostředí a modernizaci stávající dálniční infrastruktury Lollandu, tj. existující dálnice E47 mezi Rødbyhavnem a Sakskøbingem. Stávající jednokolejný železniční úsek mezi Vordingborgem a Rødby bude rozšířen na dvoukolejný železniční úsek.

(33) Cílem projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn je zlepšit podmínky pro přepravu cestujících a zboží mezi severskými zeměmi a střední Evropou. Projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn povede k řadě dalších pozitivních dopadů, pokud jde o vliv na životní prostředí, zaměstnanost, regionální rozvoj, zlepšení obchodních podmínek a celkové posílení odvětví dopravy. Spolu s pevným spojením přes Øresund mezi Dánskem a Švédskem, které je v provozu od července 2000, tak projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn povede k značnému

([14]) Věc Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004.
([15]) Věc Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.
([16]) Tento dopis byl zaevidován pod číslem SA.51981.
([17]) Rozhodnutí Komise ze dne 28. září 2018 o státní podpoře SA.51981 (2018/FC) – Dánsko – Stížnost na údajnou protiprávní podporu společnosti Femern A/S a Femern Landanlæg A/S (Úř. věst. C 406, 9.11.2018, s. 1).
([18]) Věc Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-7/19, dosud projednáváno.
([19]) Usnesení Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004 a T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.
([20]) Věc Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, C-173/19 P, dosud projednáváno.
([21]) Evropský systém řízení železničního provozu.

zlepšení u jednoho z nejdůležitějších pozemních dopravních koridorů spojujících Skandinávii se střední Evropou. Komise uznala projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn rovněž jako prioritní projekt v rámci sítě TEN-T. Mimoto se jedná o „předem určený projekt" zmíněný v příloze I části I bodu 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ([22]).

(34) V odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení dánské orgány dodaly, že oficiální plánování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn začalo již v roce 1991, kdy dánská vláda uzavřela se švédskou vládou smlouvu o vytvoření pevného spojení přes Øresund ([23]). Podle článku 21 dánsko-švédské smlouvy o pevném spojení přes Øresund dánská vláda prohlásila, že je připravena pracovat na vytvoření pevného spojení přes úžinu Fehmarn za předpokladu, že budou zohledněny aspekty životního prostředí a finanční situace. V období od roku 1991 do podpisu smlouvy mezi Dánskem a Německem v roce 2008 provedly dánská a německá vláda řadu přípravných studií týkajících se projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn.

(35) Podle článku 1 „smlouvy mezi Dánským královstvím a Spolkovou republikou Německo o pevném spojení přes úžinu Fehmarn" (dále jen „smlouva o úžině Fehmarn") ([24]) nese Dánsko výlučnou odpovědnost a plné riziko v souvislosti s financováním pevného spojení přes úžinu Fehmarn, jakož i modernizací dánského spojení s vnitrozemím. Německo odpovídá za financování a modernizaci německého spojení s vnitrozemím.

(36) V době oznámení z roku 2014 odhadly dánské orgány celkové náklady na plánování a výstavbu pevného spojení na 54,9 miliardy DKK v cenách roku 2014 (7,4 miliardy EUR ([25])). Náklady na plánování a výstavbu při modernizaci dánského spojení s vnitrozemím odpovídaly částce ve výši 9,5 miliardy DKK v cenách roku 2014 (1,3 miliardy EUR). Náklady na celý projekt (plánování, stavební náklady, rezervy a další práce v souvislosti s pevným spojením i spojeními s vnitrozemím) činily celkem 64,4 miliardy DKK (8,6 miliardy EUR). V reakci na pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí o zahájení řízení dánské orgány své oznámení revidovaly a aktualizovaly odhadované náklady na plánování a výstavbu pevného spojení. Zmíněnou aktualizací se zabývá oddíl 5 tohoto rozhodnutí.

(37) V období 2007–2013 udělila Komise v souvislosti s plánováním projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn granty na spolufinancování v celkové výši 205 milionů EUR. Toto období bylo později prodlouženo do roku 2015. Projekt byl rovněž zařazen na seznam návrhů vybraných pro poskytnutí finanční pomoci EU v rámci Nástroje pro propojení Evropy – Odvětví dopravy ([26]). Dánské orgány upřesnily, že v období 2007–2015 projekt skutečně obdržel na pevné spojení částku ve výši 181 milionů EUR. Společnost Femern A/S obdržela v letech 2017–2020 platební přísliby týkající se podpory z Nástroje pro propojení Evropy ve výši 589 milionů EUR. Dánské orgány uvedly, že společnost Femern A/S doposud využila částku ve výši přibližně 7 milionů EUR.

(38) V září 2005 založila státní společnost Sund & Bælt Holding A/S společnost Femern A/S jako dceřinou společnost, která je zcela v jejím vlastnictví. Společnost Femern A/S se následně stala dceřinou společností společnosti A/S Femern Landanlæg ([27]), která je rovněž dceřinou společností společnosti Sund & Bælt Holding A/S.

(39) Na základě zákona o plánování ([28]) svěřil dánský ministr dopravy společnosti Femern A/S odpovědnou za plánování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn. Společnost Femern A/S proto provedla různé studie a přípravy na stavbu, zejména analýzy a hodnocení týkající se environmentálních, technických a bezpečnostních aspektů a přípravy nabídkových řízení na realizaci projektu. Společnost Femern A/S provedla také nezbytné průzkumy a přípravné činnosti týkající se zřízení budoucího staveniště v Rødbyhavnu. Společnost Femern A/S je odpovědná rovněž za informační činnost, kterou by měla provádět ve spolupráci s místními obcemi ([29]).

([22]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).
([23]) Mezivládní dohoda ze dne 23. března 1991 uzavřená mezi dánskou a švédskou vládou.
([24]) Smlouva byla podepsána dne 3. září 2008 a ratifikována Dánskem a Německem v roce 2009.
([25]) Dánsko uplatňuje politiku pevných směnných kurzů vůči euru se středním kurzem 746,038 DKK za 100 EUR. Tento směnný kurz se používá v celém rozhodnutí při výpočtu přibližného ekvivalentu částky v DKK v EUR.
([26]) Viz prováděcí rozhodnutí Komise C(2015) 5274 ze dne 31. července 2015, kterým se stanoví seznam nabídek vybraných pro finanční pomoc EU v rámci Nástroje pro propojení Evropy – Odvětví dopravy, po výzvě k předkládání návrhů ze dne 11 .září 2014 založené na víceletém pracovním programu, a C(2017) 8803 ze dne 5. ledna 2018, kterým se stanoví seznam nabídek vybraných pro finanční pomoc EU v rámci Nástroje pro propojení Evropy – Odvětví dopravy, po výzvě k předkládání návrhů ze dne 8. února 2017 založené na víceletém pracovním programu.
([27]) Společnost A/S Femern Landanlæg byla založena dne 16. listopadu 2009.
([28]) Dánský zákon o plánování pevného spojení přes úžinu Fehmarn a dánského spojení s vnitrozemím (zákon č. 285 ze dne 15. dubna 2009).
([29]) Vysvětlivky k zákonu o plánování ze dne 17. prosince 2008.

(40) Financování fáze plánování bylo dne 16. března 2009 z důvodu právní jistoty oznámeno Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Dne 13. července 2009 se Komise rozhodla nevznést námitky proti financování fáze plánování ([30]), přičemž dospěla k závěru, že společnost Femern A/S ve fázi plánování jednala jako orgán veřejné moci, a že případná podpora proto nespadá do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Jelikož však Komise nemohla vyloučit, že by veřejná podpora fáze plánování mohla zahrnovat státní podporu ve prospěch budoucího provozovatele pevného spojení, posoudila rovněž slučitelnost oznámených opatření a dospěla k závěru, že by tyto podpory mohly být považovány za slučitelné.

(41) Dne 28. dubna 2015 přijal dánský parlament návrh zákona o výstavbě pevného spojení a spojení s vnitrozemím v Dánsku (dále jen „stavební zákon“) ([31]). Stavební zákon rovněž obsahuje právní základ pro budoucí provoz pevného spojení. Stavební zákon vstoupil v platnost dne 6. května 2015.

(42) Dne 6. února 2019 obdržela společnost Femern A/S od německých orgánů podepsané schválení německého správního plánu pevného spojení. V návaznosti na schválení německého správního plánu povolil dánský parlament dne 26. března 2019 společnosti Femern A/S zahájit první konkrétní stavební práce na pevném spojení na dánské straně. Společnost Femern A/S byla konkrétně požádána, aby se smluvními dodavateli vyjednala nezbytné dohody s cílem zahájit tyto činnosti: výstavba továrny v souvislosti s tunelem, zřízení pracovního přístavu, vytvoření portálu tunelu na dánské straně, zřízení ubytovacích a administrativních prostor, zajištění toho, že příslušný smluvní dodavatel zahájí zadávání zakázek na speciální námořní zařízení, a vedlejší přípravné činnosti.

2.2 **Pevné spojení**

(43) Na základě stavebního zákona byla společnost Femern A/S jmenována vlastníkem pevného spojení ([32]), jehož jediným účelem je řízení výstavby, provozu a financování ([33]). Z tohoto titulu bude rovněž provozovatelem infrastruktury železničního úseku nacházejícího se na pevném spojení. Stavební zákon umožňuje společnosti Femern A/S získat úvěry a použít jiné finanční nástroje k účelům souvisejícím s plánováním, výstavbou a provozem pevného spojení.

(44) Společnost Femern A/S může financovat pevné spojení úvěry získanými na mezinárodním finančním trhu. Dánská vláda může poskytnout státní záruku za tyto úvěry. Společnost Femern A/S může alternativně projekt financovat prostřednictvím státních úvěrů.

(45) Společnost Femern A/S bude oprávněna vybírat od uživatelů silniční infrastruktury pevného spojení poplatky mýtného. Výši těchto poplatků a zásady jejich úpravy stanoví ministr dopravy ([34]). Společnost Femern A/S může změnit stávající obecné systémy slev a zavést nové systémy slev pouze v míře, která významně neovlivňuje výši plateb stanovenou ministrem dopravy. Bude mít rovněž nárok na železniční poplatky za používání železničního spojení nacházejícího se na pevném spojení. I tyto poplatky stanoví ministr dopravy ([35]). Zvolené uspořádání znamená, že mýtné a železniční poplatky pokryjí náklady na provoz a údržbu pevného spojení a dánského železničního spojení s vnitrozemím a náklady spojené s platbami úroků a splátkami úvěrů, které se týkají dluhu vzniklého v souvislosti s plánováním a výstavbou projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn.

(46) Provedení stavebních prací na pevném spojení je otevřeno všem potenciálním podnikům za rovných a nediskriminačních podmínek, jelikož společnost Femern A/S uplatňuje při udělování všech zakázek na stavební práce v souladu s právními předpisy o zadávání veřejných zakázek zadávací řízení.

2.3 **Dánské** ([36]) **silniční a železniční spojení s vnitrozemím**

(47) Společnost A/S Femern Landanlæg byla pověřena řízením výstavby a provozu dánských spojení s vnitrozemím ([37]). Výstavbu a provoz železničního spojení s vnitrozemím zajistí společnost Rail Net Denmark jménem dánského státu a financovat je bude společnost A/S Femern Landanlæg. Společnost Rail Net Denmark odpovídá jakožto provozovatel dánské železniční infrastruktury za veškeré náklady spojené s provozováním dánské železniční infrastruktury, včetně železničního spojení s vnitrozemím. Nezbytnou modernizaci silničního spojení s vnitrozemím uskuteční Dánské ředitelství silnic jménem dánského státu a financovat ji bude společnost A/S Femern Landanlæg. Silniční spojení s vnitrozemím bude součástí celkové dánské sítě silniční infrastruktury, která je financována, provozována a udržována Dánským ředitelstvím silnic.

([30]) Viz pozn. pod čarou č. 2.
([31]) Zákon č. 575 ze dne 4. května 2015.
([32]) Viz § 38 stavebního zákona.
([33]) Viz § 1 a § 5 stavebního zákona.
([34]) Viz § 42 stavebního zákona.
([35]) Viz § 41 stavebního zákona.
([36]) Německé spojení s vnitrozemím nebylo předmětem tohoto řízení.
([37]) Viz § 2 stavebního zákona. Viz rovněž 32. bod odůvodnění, pokud jde o popis spojení s vnitrozemím.

(48) Stávající dvoukolejná železniční trať z Ringstedu do Vordingborgu a stávající jednokolejná železnice z Vordingborgu do Rødby, včetně nového zabezpečovacího systému instalovaného na tomto úseku, je ve vlastnictví společnosti Rail Net Denmark. Společnost A/S Femern Landanlæg bude vlastnit nový úsek tratě z Vordingborgu do Rødby, včetně nového zabezpečovacího systému instalovaného na novém úseku a zařízení pro elektrifikaci celého úseku od Ringstedu do Rødby.

(49) Společnosti A/S Femern Landanlæg a Rail Net Denmark vlastní společně dánská železniční spojení s vnitrozemím ([38]). Po dokončení výstavby se vzhledem ke skutečnosti, že bude technicky obtížné oddělit vlastnictví železničních zařízení na dánském spojení s vnitrozemím, uskuteční výměna majetku mezi společnostmi Rail Net Denmark a A/S Femern Landanlæg ([39]).

(50) Stát si ponechá vlastnictví dánských silničních spojení s vnitrozemím.

(51) Společnost A/S Femern Landanlæg může financovat spojení s vnitrozemím úvěry získanými na mezinárodním finančním trhu. Dánská vláda může poskytnout státní záruku za tyto úvěry. Alternativně může společnost A/S Femern Landanlæg financovat spojení s vnitrozemím pomocí státních úvěrů.

(52) Společnost Femern A/S bude vyplácet společnosti A/S Femern Landanlæg dividendy. Těmito dividendami bude společnost A/S Femern Landanlæg splácet svůj dluh související s úvěry, které jsou nezbytné k financování nákladů na plánování, výstavbu, údržbu a reinvestice v souvislosti se železničním spojením s vnitrozemím a nákladů spojených s výstavbou silničního spojení s vnitrozemím.

(53) V souladu s obecnými zásadami v Dánsku nebudou uživatelé hradit poplatky za užívání dánských silničních spojení s vnitrozemím.

2.4 **Opatření, která byla provedena nebo údajně provedena ve prospěch společnosti Femern A/S**

(54) V rozhodnutí o zahájení řízení byly vysloveny pochybnosti ohledně charakteru státní podpory a slučitelnosti několika oznámených a údajných opatření podpory, jak je popsáno níže.

2.4.1 *Kapitálové injekce*

(55) Dánské orgány oznámily kapitálové injekce ve výši 500 milionů DKK (67,0 milionu EUR) uskutečněné státní společností Sund & Bælt Holding A/S do společnosti Femern A/S, k nimž došlo v letech 2005 a 2009. Účelem těchto kapitálových injekcí bylo založení společnosti Femern A/S k provedení dánské části přípravných prací a studií týkajících se projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn ([40]). Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, společnost Scandlines zastává názor, že společnost Sund & Bælt Holding A/S uskutečnila v témže období další kapitálové injekce, které mohly překročit částku povolenou ve stavebním rozhodnutí nejméně o 10 milionů DKK (1,3 milionu EUR).

2.4.2 *Státní záruky*

(56) Rozhodnutí o zahájení řízení se vztahovalo rovněž na model státních záruk oznámený dánskými orgány. To zahrnuje státní záruky za úvěry nebo jiné finanční nástroje získané společností Femern A/S na mezinárodních finančních trzích v souvislosti s financováním plánování, výstavby a provozu pevného spojení ([41]).

(57) Podle § 7 odst. 3 a 5 zákona o plánování využívá společnost Femern A/S státní záruku vztahující se na závazky společnosti Femern A/S v souvislosti s úvěry a jinými finančními nástroji použitými k financování přípravy, průzkumu, plánování a dalších nezbytných opatření týkajících se pevného spojení.

(58) Podle § 4 odst. 2 stavebního zákona využívá společnost Femern A/S státní záruku vztahující se na závazky společnosti Femern A/S v souvislosti s úvěry a jinými finančními nástroji použitými k financování a refinancování plánování, výstavby, provozu a jiných nezbytných opatření za účelem výstavby a provozu pevného spojení.

(59) Společnost Femern A/S, podobně jako jiné veřejné podniky, které získávají úvěry kryté státní zárukou, bude muset zaplatit dánskému státu záruční prémii, která podle oznámení z roku 2014 činí 0,15 % ročně z nesplaceného dluhu krytého zárukou.

(60) Státní záruka se vztahuje na závazky společnosti Femern A/S v souvislosti s úvěry a jinými finančními nástroji použitými k financování a refinancování plánování, výstavby, provozu a dalších nezbytných opatření za účelem plánování, výstavby a provozu pevného spojení.

(61) Stát se může rovněž rozhodnout pro zajištění dalších finančních smluv společnosti Femern A/S použitých v souvislosti s financováním projektu (jako jsou swapy) ([42]). Dánské orgány vysvětlily, že dánský stát může poskytnout záruky za derivátové obchody. Tyto záruky umožňují společnosti Femern A/S získat u derivátů nižší sazby, jelikož protistrana není vystavena riziku, že společnost Femern A/S nesplní své závazky vyplývající z derivátové smlouvy. Podobně platí, že pokud musí společnost Femern A/S u těchto derivátů poskytnout zajištění, může rovněž využít tyto záruky.

([38]) Viz § 39 stavebního zákona.
([39]) Na základě hodnoty majetku společnosti Rail Net Denmark a A/S Femern Landanlæg.
([40]) Podle § 6 zákona o společnosti Sund & Bælt.
([41]) Viz § 7 odst. 3 a 5 zákona o plánování a § 4 odst. 2 stavebního zákona.
([42]) § 4 odst. 2 ve spojení s § 1 stavebního zákona.

(62) Záruka pokrývá také další finanční závazky přijaté společností Femern A/S v souvislosti s fází výstavby ([43]).

(63) Státní záruka může být použita pouze na krytí úvěrů, které společnost Femern A/S získá k financování pevného spojení. Společnost Femern A/S jako zvláštní účelová jednotka nemůže získat úvěry nebo vykonávat jinou činnost než financování, plánování, výstavbu a provoz pevného spojení.

(64) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, stěžovatelé tvrdili, že v důsledku státní záruky má společnost Femern A/S stejný rating jako dánský stát, což jí umožňuje získat u úvěru finanční podmínky, které jsou výrazně lepší než podmínky, jež jsou jinak na finančním trhu dostupné. Stěžovatelé mimoto tvrdí, že ze zákona o plánování a stavebního zákona vyplývá, že státní záruky nejsou časově ani finančně omezené a ve skutečnosti brání možnému úpadku společnosti Femern A/S. Kromě toho nesplňují žádné z podmínek uvedených ve sdělení o zárukách ([44]), které by mohly vyloučit existenci státní podpory.

(65) Stěžovatelé rovněž tvrdili, že pokaždé, když společnost Femern A/S uzavře novou finanční dohodu, je poskytnuta nová záruka, která představuje nové opatření podpory *ad hoc*.

2.4.3 *Státní úvěry*

(66) Pokud jde o oznámený model financování, společnost Femern A/S je rovněž oprávněna obdržet státní úvěry jako alternativní způsob získání finančních prostředků ([45]). Dánské orgány uvedly, že úroková sazba u státních úvěrů odpovídá podmínkám vlastního úvěru státu ([46]) s dodatečnou úvěrovou marží ve výši 0,15 %, jak bylo oznámeno v roce 2014.

(67) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, stěžovatelé tvrdili, že rozhodnutí o plánování nepovoluje státní podporu ve formě státních úvěrů. Ministr financí podle nich poskytl státní úvěry a udělil tuto formu podpory s mnohem vyšší částkou, než je částka schválená v rozhodnutí o plánování. Podle stěžovatelů poskytl stát během fáze plánování projektu společnostem Femern A/S a A/S Femern Landanlæg úvěry, které dosahují celkové výše 533 milionů EUR ([47]). Dánské orgány uvedly, že původní rozpočet na plánování ve výši 194 milionů EUR byl v letech 2010, 2011 a 2013 navýšen na celkový rozpočet ve výši 684 milionů EUR (v cenách roku 2008), z čehož se částka ve výši 534 milionů EUR týkala fáze plánování pevného spojení (zbývající částka se týkala spojení s vnitrozemím). Společnost Femern A/S sjednala za účelem pokrytí těchto výdajů státní úvěry. Tyto rozpočtové úpravy schválil finanční výbor dánského parlamentu.

(68) Stěžovatelé dále tvrdili, že zamýšlené státní úvěry nemají pevně stanovenou lhůtu splatnosti, a nejsou tudíž časově omezené. Vzhledem k neexistenci takové lhůty může společnost Femern A/S neustále odkládat splacení původních úvěrů tím, že postupně získává nové úvěry na refinancování původních úvěrů.

(69) V listopadu a prosinci 2018, kdy bylo stavební rozhodnutí dosud platné, získala společnost Femern A/S státní úvěry v nominální hodnotě 7,4 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR), aby bylo zajištěno potřebné financování na zahájení fáze výstavby. Tyto úvěry byly vyplaceny v období od listopadu 2018 do dubna 2019.

(70) Stěžovatelé rovněž tvrdili, že pokaždé, když společnost Femern A/S získá nový státní úvěr, je provedeno nové opatření, které zahrnuje nové opatření podpory *ad hoc*.

Úvěry na propagační/marketingové/informační činnosti

(71) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, společnost Scandlines tvrdila, že společnost Femern A/S provádí širokou škálu propagačních a marketingových činností ([48]), a to buď sama, nebo prostřednictvím smluvních dodavatelů, poradců ([49]) a přímých dodavatelů. Společnost Scandlines rovněž uvedla, že jelikož společnost Femern A/S nemá v současnosti kromě financování z EU jiný zdroj příjmů, představuje financování tohoto druhu činností státní podporu, která je protiprávní a neslučitelná. Dotyčná údajná podpora by se měla případně považovat za zneužití podpory schválené na základě rozhodnutí o plánování.

([43]) § 4 odst. 4 ve spojení s § 1 stavebního zákona.
([44]) Sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk, Úř. věst C 155, 20.6.2008, s. 10.
([45]) Viz § 7 odst. 4 zákona o plánování a § 4 odst. 3 stavebního zákona.
([46]) Stanoveno ke dni, kdy byly úvěry získány, podle tržních podmínek platných v daném okamžiku.
([47]) Podle společnosti Scandlines byla počáteční částka ve výši 187 milionů EUR do roku 2013 zvýšena čtyřikrát.
([48]) Jako je činnost tiskového oddělení a dvou informačních středisek (v Rødbyhavnu a v Burgu na německém ostrově Fehmarn) a videokanál, organizace soutěží a účast v soutěžích, informační akce, publikování v médiích a na internetových stránkách, příprava a šíření vědeckých informací pro výrobce, zpracovatele a prodejce, reklamní kampaně zaměřené na spotřebitele, sponzorování maratonů a fotbalových zápasů.
([49]) Např. smlouva o „sledování mediálního pokrytí“ (2014), smlouva o řízení marketingu a o poradenských službách (2017).

(72) V tomto ohledu dánské orgány v rámci předběžného vyšetřovacího řízení uvedly, že informační činnost společnosti Femern A/S spadá do jejích úkolů vymezených v právním rámci, který upravuje její činnost jakožto společnosti ve veřejném vlastnictví, a to jménem ministerstva dopravy. Pokud stát realizuje takové velké projekty infrastruktury, mají příslušné veřejnoprávní subjekty povinnost informovat veřejnost v co nejširším rozsahu, aby občané věděli, čeho se projekt infrastruktury týká, jak dlouho potrvá fáze výstavby a jaké jsou výhody plynoucí z rozhodnutí státu vybudovat tuto infrastrukturu. Podle jejich názoru jsou tudíž tyto činnosti součástí veřejného úkolu státu týkajícího se informování občanů a nepředstavují propagační a marketingové činnosti, neboť v této fázi je provoz pevného spojení otázkou daleké budoucnosti. Jejich financování proto nepředstavuje státní podporu. Dánské orgány dále upřesnily, že v letech 2014 a 2015 byly informační činnosti financovány částečně z prostředků EU prostřednictvím programu TEN-T Komise a částečně prostřednictvím státních úvěrů. V roce 2014 byly činnosti financovány v plné výši z prostředků EU (50 % nákladů) a v roce 2015 byly financovány z prostředků EU jen v omezené míře. V roce 2016 neobdržela společnost Femern A/S na informační činnosti žádné finanční prostředky EU. V roce 2016 byly tudíž tyto činnosti – stejně jako ostatní činnosti společnosti Femern A/S – financovány prostřednictvím státních úvěrů. V roce 2017 obdržela společnost Femern A/S financování z EU v rámci programu Nástroje pro propojení Evropy, a informační činnosti byly proto financovány částečně z prostředků EU a částečně ze státních úvěrů.

2.4.4 *Zvláštní daňová opatření*

(73) Rozhodnutí o zahájení řízení poukazovalo na obavu společnosti Scandlines, že společnost Femern A/S podléhá zvláštnímu daňovému režimu podle dánských daňových předpisů, který byl původně zaveden zákonem o plánování.

2.4.4.1 Převod ztrát

(74) Ustanovení § 9 zákona o plánování umožňuje společnosti Femern A/S převádět meziročně ztráty bez jakýchkoli omezení. Zpočátku to bylo v souladu s pravidly, která obecně platí pro podniky v Dánsku. Dne 1. ledna 2013 však dánské daňové předpisy zavedly ([50]) omezení částek převedených historických ztrát ([51]), které lze odečíst v jediném roce. Podle tohoto ustanovení sice není nárok na převod ztrát časově omezený, výše ztrát, které mohou být převedeny a odečteny od zisku v následujících letech, je však omezena na 7,5 milionu DKK ročně ([52]) (1,0 milionu EUR). Zbývá-li ztráta, lze ji odečíst pouze do výše 60 % kladného zdanitelného příjmu přesahujícího 7,5 milionu DKK. Na základě zvláštních ustanovení zákona o plánování se však toto omezení nevztahovalo na Femern A/S, která si ponechala právo na neomezený převod historických ztrát. Toto právo bylo zrušeno na konci roku 2015 ([53]).

(75) Dánské orgány v rámci předběžného vyšetřovacího řízení uvedly, že společnost Femern A/S neměla v období 2013–2015 skutečnou finanční výhodu, neboť v praxi bylo toto opatření možné použít pouze v pozdějších fázích projektu, tj. v době, kdy projekt vytvoří zdanitelný zisk. Dánské orgány dále objasnily, že v tomto období použila společnost Femern A/S všechny vzniklé ztráty k snížení zdanitelného příjmu na úrovni skupiny v témže rozpočtovém roce. Podle obecných daňových předpisů mohly totéž učinit i ostatní dánské společnosti v rámci skupiny.

2.4.4.2 Odpisy aktiv

(76) Podle § 12 a § 13 zákona o společnosti Sund & Bælt ([54]) byla roční odpisová sazba u aktiv společností, které patří společnosti Sund & Bælt, jako je Femern A/S, stanovena na 6 % počátečních pořizovacích nákladů. Za počáteční pořizovací náklady lze považovat celkové náklady na výstavbu pevného spojení. To znamená, že se na veškerý majetek společnosti Femern A/S vztahuje jediné obecné pravidlo týkající se odpisů. Odpisová sazba ve výši 6 % vztahující se na společnost Femern A/S bude platit až do příjmového roku, ve kterém celková částka odpisů překročí 60 % počátečních pořizovacích nákladů (tj. desetileté období), načež se roční odpisová sazba sníží na 2 %.

(77) Podle dánských orgánů byla i zvláštní pravidla odpisování od 1. ledna 2016 zrušena, a to změnou zákona o společnosti Sund & Bælt ([55]).

([50]) Viz § 12 odst. 2 zákona č. 591 ze dne 18. června 2012, kterým se mění dánský zákon o dani z příjmů právnických osob.
([51]) Ztráty vzniklé v předchozích rozpočtových letech.
([52]) Hodnoty pro rok 2010 – tato částka je každoročně indexována (s výjimkou období 2010–2013).
([53]) Ustanovení § 9 zákona o plánování bylo zrušeno zákonem č. 581 ze dne 4. května 2015, který vstoupil v platnost dne 1. ledna 2016, pokud jde o daňová pravidla.
([54]) Viz § 13 a § 14 zákona č. 588 ze dne 24. června 2005, *Lov om Sund og Bælt Holding A/S (Lov nr. 588 af 24/06/2005)* (dále jen „zákon o společnosti Sund & Bælt“).
([55]) Změna zavedená zákonem č. 581 ze dne 4. května 2015.

2.4.4.3 Režim společného zdanění

(78) Společnost Femern A/S podléhá povinnému společnému zdanění se společností Sund & Bælt Holding v souladu s obecným režimem společného zdanění platným pro všechny dánské podniky ve skupině. Podle § 31 dánského zákona o dani z příjmů právnických osob musí být „skupina", jejíž všechny společnosti jsou usazeny v Dánsku, zdaněna v souladu s ustanoveními o povinném zdanění skupiny. V tomto ohledu se na společnost Femern A/S nevztahují žádná zvláštní pravidla.

(79) Stěžovatelé tvrdili, že výše uvedená daňová opatření ve prospěch společnosti Femern A/S představují neslučitelnou státní podporu, která byla až do zrušení příslušných ustanovení koncipována jako časově a finančně neomezená a která společnosti poskytla dodatečnou výhodu navíc k jiným opatřením státu, kterou je nutno posoudit samostatně.

2.4.5 *Bezplatné využívání státního majetku*

(80) Podle článku 8 smlouvy o úžině Fehmarn zpřístupní Německo a Dánsko potřebné plochy pro výstavbu a provoz projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn (čl. 8 odst. 1), včetně nezbytných vodních ploch a mořského dna, bezplatně (čl. 8 odst. 2).

(81) Dánský stát zpřístupní společnosti Femern A/S bezplatně vodní plochy a mořské dno, které jsou nezbytné pro přípravu, průzkum a plánování ([56]), jakož i výstavbu a provoz ([57]) pevného spojení.

(82) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, společnost Scandlines tvrdila, že prostřednictvím těchto ustanovení využívá společnost Femern A/S finanční výhodu, neboť v případě, že by tato ustanovení neexistovala, měla by za využívání vodních ploch a mořského dna běžně platit tržní poplatek.

(83) Dánské orgány však uvedly, že v dánském právu neexistuje žádné obecné pravidlo ani zásada, podle nichž by společnosti, které se nacházejí v podobné faktické a právní situaci jako Femern A/S, musely státu hradit poplatky za využívání mořského dna a vodních ploch. Stejná zásada bezplatného přístupu se proto vztahuje i na ostatní dopravní infrastruktury financované z mýtného v Dánsku (např. pevné spojení přes Øresund a pevné spojení přes „Velký Belt"). Poplatky za přejezd přes mořské oblasti spadající do jurisdikce Dánska podobně dánskému státu neodvádějí ani provozovatelé trajektů nebo jiné společnosti námořní dopravy, třebaže se nenacházejí v přímo srovnatelné situaci. Přístavy mimoto neplatí žádné poplatky za využívání mořského dna.

2.4.6 *Železniční poplatky*

(84) Společnost Femern A/S je oprávněna účtovat provozovatelům železnic poplatky za použití železničního spojení nacházejícího se na pevném spojení. Ministerstvo dopravy stanoví výši a zásady regulace plateb, které železniční společnosti hradí společností Femern A/S za používání železniční tratě na pevném spojení ([58]).

(85) V rozhodnutí o zahájení řízení byly vzaty na vědomí obavy společnosti Scandlines, že stát prostřednictvím svého vlastního provozovatele železnic, společnosti Danske Statsbaner (dále jen „DSB") ([59]), bude společnosti Femern A/S hradit každoročně část celkových poplatků ve výši 350 milionů DKK (46,9 milionu EUR), a to po neomezenou dobu. Jelikož se zdá, že by se tento poplatek uplatňoval bez ohledu na počet vlaků využívajících pevné spojení, bez mechanismu úpravy a po neurčitou dobu, stěžovatel uvedl, že by to představovalo hospodářskou výhodu pro společnost Femern A/S.

(86) Dánské orgány sdělily, že se v přípravných poznámkách ke stavebnímu zákonu ([60]) uvádí, že výše železničních poplatků odráží také část nákladů na výstavbu pevného spojení z dlouhodobého hlediska, a nikoli pouze náklady přímo vynaložené na provozování železničního spojení. Poplatky budou mimoto stanoveny v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([61]), což zajistí, že nedojde k nadměrné kompenzaci.

(87) Dánské orgány dále očekávají, že příjmy z využívání železničního spojení budou představovat přibližně 15 % celkových provozních výnosů, zatímco náklady na výstavbu železniční části pevného spojení představují 51 %, což znamená, že za část železničního spojení budou nakonec platit uživatelé silničního spojení.

(88) Jelikož se předpokládá, že železniční poplatky budou hradit všichni provozovatelé železnic využívající pevné spojení, dánské orgány uvedly, že účtování železničních poplatků nepředstavuje použití státních prostředků poskytnutých společnosti Femern A/S, jelikož převod finančních prostředků od provozovatelů železnic na společnost Femern A/S nebude mít žádný dopad na státní rozpočet.

([56]) Viz § 16 zákona o plánování.
([57]) Viz § 45 stavebního zákona.
([58]) Viz § 41 stavebního zákona.
([59]) Dánské státní železnice.
([60]) Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Lov nr. 575 af 4. maj 2015).
([61]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(89) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení dne 14. června 2019. V rozhodnutí o zahájení řízení, které bylo přijato téhož dne, uvedla Komise své předběžné hodnocení opatření a vyslovila pochybnosti o jejich slučitelnosti s vnitřním trhem.

(90) Komise v této fázi nemohla dospět k závěru, zda by společnost Femern A/S mohla být považována za podnik. Konkrétně, vzhledem ke zvláštní situaci, v níž společnost Femern A/S působí, argumentům předloženým dánskými orgány a stěžovateli a zmíněné judikatuře měla Komise pochybnosti, zda lze mít za to, že společnost Femern A/S vykonává hospodářskou činnost (během fáze plánování, výstavby a provozu projektu), a zda se tudíž považuje za podnik. Komise měla rovněž pochybnost ohledně toho, zda by propagační/marketingové/informační činnosti měly být považovány za veřejný úkol nebo za hospodářskou činnost. Mimoto nebyla schopna dospět definitivně k závěru ohledně existence selektivní výhody u některých opatření podpory.

(91) Komise nemohla dospět k závěru, zda by se státní záruky a státní úvěry měly považovat za režim podpory, nebo zda by měly být považovány za jednotlivé podpory poskytnuté při vstupu zákona o plánování a stavebního zákona v platnost, nebo za jednotlivou podporu udělenou pokaždé, když vnitrostátní orgány provádějí finanční transakci společnosti Femern A/S.

(92) Pokud jde o posouzení slučitelnosti, Komise s ohledem na rozsudky Soudního dvora zaujala předběžné stanovisko, že projekt pevného spojení je významným projektem společného evropského zájmu. Komise však nadnesla otázky ohledně toho, zda by se podpora neměla považovat částečně za provozní podporu. Komise se potýkala s obtížemi také při zjišťování nezbytnosti podpory. Vzhledem k nejistotě ohledně vhodného období pro výpočet vnitřní míry návratnosti projektu a k době, která uplynula od oznámení z roku 2014, se Komise domnívala, že je třeba na základě aktualizovaných a přiměřených předpokladů podrobně posoudit referenční hodnotu váženého průměru nákladů kapitálu (dále jen „WACC“) a vnitřní míru návratnosti projektu navrženou dánskými orgány. Komise měla navíc otázky týkající se přiměřenosti předmětných opatření, a to vzhledem ke složitosti zjišťování mezery ve financování a neexistenci prvků, které by umožňovaly řádný způsob vyčíslení dotčené podpory, nebo alespoň stanovení vhodné metodiky a příslušných omezení. Ačkoli Komise nebyla schopna dospět k závěru ohledně účinku dodatečných opatření podpory na hospodářskou soutěž, vyvodila předběžně závěr, že oznámená opatření podpory by měla mít pouze omezený negativní dopad na hospodářskou soutěž a obchod, který nemůže převážit nad zjevnými kladnými dopady projektu na celou Unii. Komise se rovněž domnívala, že není s to rozhodnout o zvláštní podmínce slučitelnosti v souvislosti s podmínkami pro mobilizaci státních záruk, a nemohla dospět k závěru, zda Dánsko splnilo podmínku transparentnosti stanovenou v bodě 45 sdělení Komise – Kritéria pro analýzu slučitelnosti státní podpory, která má podpořit realizaci významných projektů společného evropského zájmu, s vnitřním trhem (dále jen „sdělení o významných projektech společného evropského zájmu“) ([62]).

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(93) Všechny zúčastněné strany, které podaly připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení, vyjádřily obavy ohledně údajné státní podpory ve prospěch společnosti Femern A/S. Připomínky obdržené od Dánského sdružení provozovatelů trajektů a svazu ECSA jsou obecné povahy.

(94) Sdružení VDR zejména zdůraznilo, že by se společnost Femern A/S měla považovat za podnik vykonávající hospodářskou činnost. Jelikož společnost Femern A/S byla pověřena výstavbou a provozem pevného spojení bez zadávacího řízení, získává výhodu. Sdružení VDR mělo rovněž pochybnosti o existenci motivačního účinku a domnívá se, že existují jiné méně nákladné alternativy, žádá Komisi, aby tuto podporu omezila, a má za to, že existuje vysoké riziko nespravedlivého narušení hospodářské soutěže ze strany projektu pevného spojení.

(95) Přístav Rostock za prvé uvádí, že jsou splněny všechny podmínky podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Přístav Rostock se dále domnívá, že účinky a dopady projektu nebyly náležitě posouzeny a že byl podceněn dopad na jeho vlastní činnosti. Prognóza dopravy, zejména pokud jde o německé spojení s vnitrozemím, je neúplná, nevěrohodná a rozporuplná. Mimoto jsou opomenuty dopady hraničních kontrol a přemístění (ve prospěch spojení přes Velký Belt či Øresund). Negativní dopady projektu na všechny přístavy vedle pevného spojení přes úžinu Fehmarn na obou stranách Baltského moře nebyly proto řádně uváženy.

(96) Připomínky Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, FSS a Scandlines jsou navzájem podobné a obecně odrážejí celkové argumenty předložené společností Scandlines. Pro snadné čtení budou tyto připomínky proto níže uvedeny jako připomínky „společnosti

([62]) Úř. věst. C 188, 20.6.2014, s. 4.

Scandlines a dalších“. Odpověď organizace NABU se zaměřuje na analýzu slučitelnosti a je do značné míry v souladu s připomínkami společností Scandlines, které jsou doplněny o hledisko životního prostředí.

4.1 **Připomínky k existenci podpory**

4.1.1 *Pojem podnik*

(97) Společnost Scandlines a další uvádějí, že by se společnost Femern A/S měla považovat za podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jelikož společnost Femern A/S vykonává hospodářskou činnost tím, že nabízí dopravní služby za úplatu. Za tímto účelem odkazuje společnost Scandlines a další na rozhodnutí Komise z roku 2014 týkající se financování výstavby mostu přes Øresund (dále jen „rozhodnutí o Øresundu z roku 2014“) ([63]), v němž Komise konstatovala, že stejné činnosti prováděné konsorciem Øresund Bridge představují hospodářské činnosti.

(98) Společnost Scandlines a další mimoto tvrdí, že společnost Femern A/S neposkytuje služby spojené s výkonem veřejné moci. Podle ustálené judikatury je činnost spojena s výkonem veřejné moci pouze tehdy, pokud daná činnost slouží cíli veřejného zájmu, který je *obvykle* zájmem orgánu veřejné moci ([64]). To však neplatí pro žádnou z činností vykonávaných společností Femern A/S.

(99) Společnost Scandlines a další odkazují také na judikaturu evropských soudů a rozhodovací praxi Komise a tvrdí, že není podstatné, zda společnost Femern A/S může určovat vlastní ceny, nebo zda podléhá státem regulovaným cenám. Společnost Femern A/S má navíc širokou posuzovací pravomoc, pokud jde o poskytování výrazných slev, neboť ministr dopravy nestanoví přesnou úplatu, nýbrž pouze maximální ceny.

(100) Jelikož se činnosti společnosti Femern A/S považují za činnosti hospodářské povahy, společnost Scandlines a další se domnívají, že kromě financování plánování, výstavby a provozu představuje i financování propagačních/marketingových/informačních činností státní podporu. Společnost Scandlines a další také zdůrazňují, že společnost Femern A/S vykonává jednoznačné marketingové činnosti, které značně přesahují informování široké veřejnosti o projektu infrastruktury.

4.1.2 *Selektivní výhoda*

(101) Společnost Scandlines a další tvrdí, že podle rozhodovací praxe Komise představuje přímé jmenování společnosti Femern A/S jako jediného stavitele a provozovatele pevného spojení bez zadávacího řízení samo o sobě hospodářskou výhodu. Společnost Scandlines a další tvrdí, že každé opatření podpory uvedené v oddíle 2.4 rozhodnutí o zahájení řízení poskytuje společnosti Femern A/S selektivní výhodu.

(102) Pokud jde o kapitálové injekce, státní záruky a státní úvěry, společnost Scandlines a další tvrdí, že prvek podpory představuje celá částka, za kterou se stát zaručil nebo kterou půjčil, a nikoli rozdíl mezi prémií nebo úrokovou sazbou hrazenou společností Femern A/S a tržní prémií nebo úrokovou sazbou. Tento argument je založen na úvaze, že společnost Femern A/S je v tak špatné finanční situaci, že by žádný soukromý věřitel nebo ručitel úvěry či záruky neposkytl. Společnost Scandlines a další odvozují tuto špatnou finanční situaci ze svého výkladu zjišťování obchodního zájmu v tom smyslu, že by žádný účastník trhu společnosti Femern A/S záruky nebo úvěry neposkytl. Na tomto základě společnosti Scandlines a další vyvozují závěr, že tržní sazba neexistuje, a že prvkem podpory je tudíž celá záruka a celá výše úvěru.

(103) Pokud jde o železniční poplatky, společnost Scandlines a další tvrdí, že jediným relevantním parametrem pro stanovování cen jsou náklady, jelikož po odstranění železničních tratí nenabízí žádný soutěžitel službu podobnou trajektům společnosti Scandlines. Jelikož dánský stát bude společnosti Femern A/S prostřednictvím státem vlastněného provozovatele železnic, společnosti DSB, platit roční železniční poplatek ve výši 350 milionů DKK (46,9 milionu EUR) bez jakéhokoli mechanismu úpravy odměny směrem dolů s ohledem na počet vlaků, které skutečně využijí pevné spojení, není cena založena na nákladech. Sdružení FSS dodává, že částka ve výši 350 milionů DKK představuje konkrétní podíl celkových ročních příjmů plynoucích ze železničních poplatků a že uplatňování tohoto poplatku není časově omezeno.

(104) Pokud jde o daňová opatření, společnost Scandlines a další tvrdí, že všechna opatření představují výhodu. Dále uvádějí, že se daňová opatření vztahovala jak na plánovací činnosti, tak na stavební práce.

(105) Pokud jde o bezplatné využívání státního majetku, společnost Scandlines a další tvrdí, že společnost Femern A/S má prospěch z bezplatného využívání vodních ploch a části mořského dna, jak je výslovně stanoveno v zákoně o plánování a stavebním zákoně. Domnívají se, že tvrzení Dánska, že poplatky za přejezd přes mořské oblasti dánskému státu obecně nehradí provozovatelé trajektů ani jiné společnosti námořní dopravy, je v rozporu se začleněním uvedeného ustanovení do zmíněných zákonů. Sdružení FSS považuje skutečnost, že společnosti za tranzit přes národní mořské oblasti skutečně neplatí žádné poplatky, za nepodstatnou.

([63]) Rozhodnutí Komise ze dne 15.10.2014 ve věci SA.36558 (2014/NN) a SA.38371 (2014/NN) – Dánsko, SA.36662 (2014/NN) – Švédsko, podpora poskytnutá konsorciu Øresundsbro Konsortiet (Úř. věst. C 437, 5.12.2014, s. 1).

([64]) Za tímto účelem se odkazuje na rozsudek Soudního dvora ze dne 19. ledna 1994 ve věci SAT Fluggelsellschaft mbH v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 17.

4.2 **Připomínky k hodnocení podpory**

(106) Společnost Scandlines a další nesouhlasí s odůvodněním v rozhodnutí o zahájení řízení, v němž jsou zmíněny tři možné klasifikace podpory související se státními zárukami a úvěry: konkrétně i) režim podpory, ii) jednotlivé podpory poskytnuté při vstupu zákona o plánování a stavebního zákona v platnost nebo iii) jednotlivá podpora poskytnutá pokaždé, když vnitrostátní orgány provedou finanční transakci společnosti Femern A/S.

(107) Společnost Scandlines a další tvrdí, že podpora je poskytnuta výhradně společnosti Femern A/S na konkrétní projekt, a proto nemůže být považována za režim, nýbrž že by se měla pokládat za jednotlivou podporu (tj. podporu *ad hoc*).

(108) Podle výkladu společnosti Scandlines a dalších byl argument Komise uvedený v 132. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení týkající se povinnosti státu zajistit financování projektu argumentem ve prospěch hodnocení opatření jako režimu podpory. Společnost Scandlines a další mají za to, že to je v rozporu s procesním nařízením a rozsudkem ve věci Øresund ([65]).

(109) Společnost Scandlines a další vyvozují závěr, že vzhledem k tomu, že podpora nemůže být považována za režim podpory, musí nutně představovat řadu podpor *ad hoc* poskytnutých pokaždé, když Femern A/S provede finanční transakci týkající se financování projektu (tj. možnost iii)). Společnost Scandlines a další subjekty nepředložily jiné argumenty nebo důkazy ohledně toho, proč je podpora *ad hoc* poskytnuta při uzavření každé jednotlivé transakce, a nikoli v době, kdy vstoupil v platnost zákon o plánování nebo stavební zákon (tj. možnost ii)).

(110) Sdružení FSS má za to, že podporu nelze považovat za režim podpory, nevyjádřilo se však k okamžiku poskytnutí podpory.

4.3 **Připomínky k posouzení slučitelnosti**

4.3.1 *Hodnocení projektu z hlediska pravidel týkajících se významných projektů společného evropského zájmu*

(111) Společnost Scandlines a další tvrdí, že Komise neprávem uznala, že projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn je projektem společného evropského zájmu. Organizace NABU tvrdí, že k prokázání společného evropského zájmu nestačí skutečnost, že projekt je označen jako projekt sítě TEN-T (s ohledem na železniční úsek) a má nárok na financování z EU. Společnost Scandlines a další se domnívají, že pozitivní socioekonomická návratnost pevného spojení uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení je založena na nekonzistentních a zastaralých studiích z roku 2015 ([66]). Společnost Scandlines a další zejména zdůrazňují, že analýza uplatněná v rozhodnutí o zahájení řízení nebere náležitě v úvahu dopad konkurence ze strany trajektové přepravy, a domnívají se, že prognózy dopravy, z nichž vychází vypočítaná socioekonomická návratnost, jsou zastaralé. Za tímto účelem společnost Scandlines a další odkazují na nové studie vypracované společností PWC ([67]) (dále jen „zpráva společnosti PWC“) a Knudem Erikem Andersenem (dále jen „studie Knuda Erika Andersena“) ([68]) z ledna resp. srpna 2019. Zpráva společnosti PWC byla vypracována pro německé orgány v souvislosti se schválením německého plánu pro projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn. Zaměřuje se na konkurenceschopnost trajektů po otevření pevného spojení. Na základě studie Knuda Erika Andersena společnosti Scandlines a Stena Line tvrdí, že náklady společnosti Scandlines jsou ve studiích z roku 2015 výrazně nadhodnoceny, neboť z nich vyplývá, že by společnost Scandlines působila s velkou ztrátou. Pokud by byly náklady řádně stanoveny, byla by socioekonomická návratnost projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn negativní. Společnosti Scandlines a Stena Line mají navíc za to, že studie z roku 2015 jsou chybné vzhledem k vyšším nákladům na německé spojení s vnitrozemím, což dále snižuje socioekonomickou návratnost. Organizace NABU dodala, že studie nezohledňují náležitě vliv na životní prostředí.

(112) Společnost Scandlines a další rovněž tvrdí, že skutečný evropský čistý přínos pevného spojení přes úžinu Fehmarn je negativní a že míra návratnosti pevného spojení přes úžinu Fehmarn je jednoznačně nižší než 4 %, což považují za stanovenou minimální návratnost projektu infrastruktury, který má být proveden v Dánsku.

(113) Sdružení FSS se k tomuto prvku nevyjádřilo.

(114) Organizace NABU se domnívá, že projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn nepřináší výhody udávané dánskými orgány, neboť nezlepšuje dopravní podmínky ani nevede k proklamovaným časovým úsporám, a nepřispívá tudíž pozitivně k přepravě mezi Německem a Skandinávií.

([65]) Rozsudek Tribunálu ze dne 19. září 2018 ve věci HH Ferries a další v. Komise, T-68/15, ECLI:EU:T:2018:563.

([66]) Společnost Scandlines a další odkazují na „původní studii“ ze dne 5. ledna 2015 a „aktualizovanou studii“ ze dne 27. března 2015, což jsou analýzy nákladů a přínosů vypracované organizací Incentive a zadané dánským ministerstvem dopravy.

([67]) Společnost Scandlines a další odkazují na zprávu společnosti PWC ze dne 29. ledna 2019.

([68]) Knud Erik Andersen, „*Udfordringer ved samfundsokonomisk analyse af transportprojekter*“, zveřejněno v elektronickém periodiku „*Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet*“ (Teze z výroční konference o dopravě na univerzitě v Aalborgu), ISSN 1603-9696.

4.3.2 *Poskytnutí provozní podpory*

(115) Podle názoru společnosti Scandlines a dalších je provozní podpora zakázána a nemůže být povolena. Společnost Scandlines a další se domnívají, že provozní podpora nesouvisí s konkrétní fází projektu (např. provozní fáze), nýbrž s povahou nákladů. Každá podpora kryjící provozní náklady představuje provozní podporu. Proto by z výpočtu mezery ve financování měly být vyloučeny veškeré příslušné provozní náklady. Sdružení FSS dodává, že podle jeho výkladu rozsudku ve věci Øresund se veškeré úvěry poskytnuté za účelem refinancování dřívějšího úvěru automaticky stávají provozními náklady, a proto je podpora na takovéto refinancování zakázána. Povolení jakékoli podpory společnosti Femern A/S proto nemůže pokrývat náklady na refinancování úvěrů. Podle názoru sdružení FSS by měly být ceny mýtného založeny na nákladech a měl by být vyloučen cenový dumping. Organizace NABU se k prvku provozní podpory nevyjádřila.

4.3.3 *Připomínky k mezeře ve financování*

(116) Společnost Scandlines a další tvrdí, že mezera ve financování popsaná v rozhodnutí o zahájení řízení je chybná ze tří důvodů: 1) zahrnuje navýšené a nezpůsobilé náklady týkající se i) dividend vyplacených společnosti A/S Femern Landanlæg za spojení s vnitrozemím a ii) provozních nákladů; 2) zahrnuje uměle nízké příjmy, neboť i) nezapočítává dotace na TEN-T a ii) akceptuje, že společnost Femern A/S stanoví mýtné, které je nižší než náklady, a 3) doba trvání projektu pevného spojení je příliš krátká. Společnost Scandlines a další se domnívají, že všechny tyto prvky vedou k uměle vysoké mezeře ve financování, a tudíž i k maximální přípustné výši podpory, která je rovněž příliš vysoká.

(117) Pokud jde o způsobilé náklady, společnost Scandlines a další připomínají, že Komise dříve zastávala názor, že pokud podporovaný projekt zahrnuje činnosti hospodářské i nehospodářské povahy, mohou být do výpočtu mezery ve financování zahrnuty pouze náklady spojené s hospodářskou činností. Na tomto základě tvrdí, že náklady na spojení s vnitrozemím a provozní náklady nelze do mezery ve financování zahrnout, neboť tyto náklady nejsou součástí projektu pevného spojení. Jelikož výplaty dividend nejsou nákladovou položkou, nýbrž rozdělením zisku, nemohou být zahrnuty do analýzy mezery ve financování. Sdružení FSS dodává, že přípravné práce, které byly zahájeny v roce 2013, představují stavební náklady, a proto nemohou být schváleny jako způsobilé náklady pro účely plánování. Podle názoru sdružení FSS nejsou mimoto náklady na plánování součástí stavebních nákladů, jak jsou uvedeny tabulce 1 v rozhodnutí o zahájení řízení.

(118) Co se týká příjmů, společnost Scandlines a další tvrdí, že v analýze mezery ve financování z roku 2014 nejsou zahrnuty dotace na TEN-T. Zahrnutí těchto dotací povede k podstatně nižší mezeře ve financování. Příjmy jsou navíc uměle nízké v důsledku toho, že ceny mýtného společnosti Femern A/S nejsou založeny na nákladech, nýbrž cenách společnosti Scandlines za trajektovou přepravu. Komise proto musí požadovat, aby v období, kdy bude společnost Femern A/S využívat státní podporu, byly ceny pevného spojení stanoveny na úrovni, která odráží veškeré její náklady včetně nákladů na obsluhu dluhu. Tento poslední prvek sdružení FSS nepředložilo. Pokud jde o dobu trvání projektu, společnost Scandlines a další připomínají, že by analýza mezery ve financování a vnitřní míry návratnosti měla vycházet z doby trvání investice, a nikoli doby splácení v délce 55 let, jak potvrdil rovněž Tribunál. Podle internetových stránek společnosti Femern A/S se zdá, že doba životnosti tunelu je 120 let.

4.3.4 *Výše podpory a doba jejího trvání*

(119) Podle společnosti Scandlines a dalších je výše podpory podhodnocena, neboť se týká pouze rozdílu mezi sazbami úroků/prémie placenými společností Femern A/S za státní úvěry a státní záruky a odpovídající tržní sazbou.

(120) Společnost Scandlines a další rovněž tvrdí, že doba trvání podpory musí být mnohem kratší než 55 let. Každá státní záruka a státní úvěr musí být navíc časově omezené. Podpora pro společnost Femern A/S musí skončit v okamžiku, kdy příjmy mohou pokrýt náklady na činnosti a náklady související s dluhem v souladu s tržními podmínkami. Společnost Scandlines a další odkazují na výroční zprávy o pevných spojeních přes Velký Belt a Øresund, podle nichž by každá jednotlivá státní záruka a státní úvěr měly být omezeny na dobu čtyř až pěti let po otevření pevného spojení a možnost získat státní záruky a státní úvěry by měla být omezena na dobu čtyř až pěti let po otevření pevného spojení.

4.3.5 *Motivační účinek*

(121) Společnost Scandlines a další tvrdí, že společnost Femern A/S zahájila stavební práce na pevném spojení v roce 2013, ačkoli se dánské orgány zavázaly poskytnout podporu nejdříve v roce 2015 přijetím stavebního zákona. Podpora poskytnutá společnosti Femern A/S tudíž neměla požadovaný motivační účinek. Společnost Scandlines a další dále kritizují Komisi za konstatování, že by podniky ve veřejném vlastnictví měly být osvobozeny od požadavku na motivační účinek podpory, a tvrdí, že tento přístup je příkladem diskriminace ve prospěch podniků ve veřejném vlastnictví, což je v rozporu s článkem 345 Smlouvy.

4.3.6 *Hypotetický srovnávací scénář*

(122) Společnost Scandlines a další tvrdí, že existovalo několik alternativních projektů. Srovnávací analýza Komise proto nemůže být založena na neexistenci alternativního projektu. Skutečnost, že společnost Femern A/S nemůže sama rozhodovat o alternativních projektech, není podstatná. Společnost Scandlines a další jsou toho názoru, že odkaz na zjišťování z roku 2001 je chybný, neboť neprokazuje, že bez podpory neexistují žádné alternativní projekty. Studie je navíc zastaralá, jelikož byla provedena před sedmnácti lety a týká se jiného projektu. Existencí alternativních projektů bez podpory se blíže zabývala organizace NABU. Organizace NABU odkázala na studii společnosti Hanseatic Transport Consultancy (dále jen „zpráva společnosti HTC“) ([69]) z roku 2019 a uvedla, že v současnosti odhadovaný provoz je nižší než úroveň provozu předpokládaná při podpisu smlouvy o úžině Fehmarn v roce 2008. Zpráva společnosti HTC konkrétně uvádí, že na základě aktuálních tržních údajů není možné prokázat zajištění nárůstu provozu pro hospodářsky životaschopné využití pevného spojení. Organizace NABU mimoto odkázala na zprávu společnosti HTC v souvislosti s tvrzením, že v důsledku strukturálních problémů v přeshraničním styku nebude možné dosáhnout ani stávající úrovně provozu. V této souvislosti organizace NABU tvrdí, že Komise musí zvážit alternativu spočívající ve výstavbě čistě železničního spojení v kombinaci s trajektovou přepravou. To by bylo nejméně nákladné a nejlepší řešení z hlediska životního prostředí v souladu s cílem TEN-T, kterým je přesun dopravy ze silniční na železniční. Organizace NABU se dále domnívá, že alternativou řešení týkajícího se ponořeného tunelu by měl hloubený tunel. Součástí výpočtů nákladů a přínosů a analýzy alternativních projektů ze strany Komise by mělo být navíc posouzení vlivů zvoleného řešení na životní prostředí.

4.3.7 *Vnitřní míra návratnosti a vážený průměr nákladů kapitálu*

(123) Společnost Scandlines a další považují výpočty vnitřní míry návratnosti a WACC za chybné. Vnitřní míra návratnosti by se měla vypočítat za dobu trvání projektu, nikoli za 55 let, a měly by být vyloučeny nezpůsobilé náklady. WACC ve výši 11 % je příliš vysoký. Podle společnosti Scandlines a dalších by WACC měl činit 5,68 % až 6,71 %. Společnost Scandlines a další subjekty předložily dvě studie, které blíže dokumentovaly jejich názor na výpočet WACC, a to na straně jedné studii z února 2018 a na straně druhé údaje z datového archivu Aswatha Damodarana z roku 2014.

4.3.8 *Předcházení nepřípustnému narušení hospodářské soutěže a ověření vyváženosti*

(124) Společnost Scandlines a další tvrdí, že Komise měla posoudit závažnost narušení hospodářské soutěže. Tato analýza by měla jít dále, než je pouhé konstatování, že podpora narušuje hospodářskou soutěž, neboť to je již spojeno s hodnocením opatření jako státní podpory. Ze socioekonomické zprávy a prognózy dopravy z roku 2014 vyplývá, že společnost Femern A/S bude mít pravděpodobně významnou tržní sílu, a dokonce monopolní postavení. Společnost Femern A/S mimoto pravděpodobně svou tržní sílu zneužívá. Podle společnosti Scandlines odmítnutí dánské vlády podpořit žádost společností Scandlines o financování z EU ([70]) a údajné použití státní podpory k zhoršení přístupových cest do přístavu v Puttgardenu znamená, že podpora ve prospěch společnosti Femern A/S nepřiměřeně narušuje hospodářskou soutěž. Společnost Scandlines a další také tvrdí, že existuje riziko nadměrné kapacity a že socioekonomická návratnost v případě pokračující trajektové přepravy bude nižší než dánská prahová hodnota ve výši 4 %.

(125) Organizace NABU dodala, že by součástí ověření vyváženosti měl být vliv na životní prostředí. Negativní účinky podpory by se neměly omezovat na narušení hospodářské soutěže.

4.3.9 *Podmínky pro mobilizaci státních záruk*

(126) S odkazem na sdělení o zárukách společnost Scandlines a další subjekty Komisi připomněly, že není oprávněna povolit podporu ve formě státních záruk, pokud předem neví, jaké jsou podmínky pro uplatnění těchto záruk. Sdružení FSS požaduje, aby dánské orgány přijaly závazek, že podmínky pro mobilizaci státních záruk budou splňovat požadavky sdělení o zárukách.

5. **PŘIPOMÍNKY DÁNSKA**

(127) Tento oddíl obsahuje připomínky dánských orgánů k rozhodnutí o zahájení řízení a vyjádření dánských orgánů k podáním zúčastněných stran, která byla dánským orgánům předložena ve formátu neobsahujícím důvěrné údaje.

(128) Dánské orgány obecně s argumenty zúčastněných stran nesouhlasí. Dánské orgány poskytly další informace a protiargumenty, které jsou shrnuty níže.

([69]) Hanseatic Transport Consultancy (HTC), „*Bedarfsbezogene Verkehrsmarktuntersuchungen im Kontext der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)*“, 17. června 2019. Zprávu zadala organizace NABU.

([70]) Společnost Scandlines odkazuje na svou žádost o financování z Nástroje pro propojení Evropy pro období 2019–2020 na podporu studií technické proveditelnosti, pokud jde o možnost zajistit, aby přístavy v Rødby a Puttgardenu mohly obsluhovat „nákladní trajekty s nulovými emisemi“ („modernizace kapacit pro udržitelné dopravní stroje – příprava na provoz s nulovými emisemi“).

5.1 **Doplňující připomínky k popisu projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn a finančním opatřením**

(129) Dánské orgány poskytly věcné vysvětlení k popisné části rozhodnutí o zahájení řízení. Rovněž uvedly, že to, co bylo v tabulce 1 rozhodnutí o zahájení řízení uvedeno jako „stavební náklady“, představuje náklady na plánování.

(130) Dánské orgány dále objasnily opatření týkající se kapitálových injekcí. Společnost Femern A/S byla založena v roce 2005 podle § 6 zákona o společnosti Sund & Bælt. V době založení činil zapsaný základní kapitál společnosti Femern Bælt A/S (nyní Femern A/S) 10 milionů DKK (1,3 milionu EUR). Zapsaný základní kapitál byl vložen s prémií ve výši 40 milionů DKK (5,4 milionu EUR), což činí celkem 50 milionů DKK (6,7 milionu EUR). Kapitálový vklad provedla společnost Sund & Bælt Holding A/S podle § 6 zákona o společnosti Sund & Bælt Holding A/S. Dne 24. července 2009 se zapsaný základní kapitál společnosti Femern Bælt A/S zvýšil z 10 milionů DKK na 500 milionů DKK (67,0 milionu EUR), a to formou kapitálové injekce v hotovosti ve výši 460 milionů DKK (61,7 milionu EUR), kterou poskytla společnost Sund & Bælt Holding A/S, a formou „prémiové emise akcií“ (v dánštině: „Fondsemission“) ve výši 30 milionů DKK (4,0 milionu EUR). Prémiová emise akcií představuje přeměnu kapitálových rezerv společnosti Femern A/S na základní kapitál, a znamená tudíž navýšení kapitálu, nikoli však kapitálovou injekci. Kapitálový vklad v hotovosti byl proveden podle § 7 odst. 2 zákona o plánování. Celková výše kapitálu vloženého do společnosti Femern A/S činí 510 milionů DKK (68,4 milionu EUR), přičemž 500 milionů DKK bylo vloženo (a zapsáno) jako základní kapitál. Od roku 2009 nebyly provedeny žádné kapitálové injekce.

(131) Pokud jde o záruky, dánské orgány poskytly další informace týkající se významu § 4 odst. 4 stavebního zákona. Podle tohoto ustanovení se státní záruka vztahuje rovněž na další finanční závazky, které společnosti Femern A/S vznikly v souvislosti s výstavbou pevného spojení. Dánské orgány vysvětlily, že toto ustanovení znamená, že se státní záruka vztahuje například na rozhodčí řízení týkající se stavebních prací v souvislosti s výstavbou pevného spojení. Toto ustanovení se nevztahuje na fázi provozu. Funguje jako záruka, že v případě úpadku společnosti Femern A/S obdrží zhotovitelé příslušné platby. Jelikož stavební náklady jsou již kryty státními úvěry nebo úvěry se státní zárukou, neposkytuje společnosti Femern A/S. žádnou dodatečnou výhodu.

(132) Dánské orgány dále poskytly Komisi přehled již provedených finančních opatření.

(133) Dne 19. listopadu 2018 povolil ministr dopravy poprvé společnosti Femern A/S získat státní úvěry za účelem financování stavebních nákladů. Úvěrové smlouvy byly následně uzavřeny v listopadu a prosinci 2018.

5.2 **Připomínky k existenci podpory**

(134) Dánské orgány vznesly na podporu svého celkového názoru, že veřejné financování pevného spojení nespadá do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, dva hlavní argumenty.

(135) Dánské orgány konkrétně tvrdí, že 1) plánování, výstavba a provoz pevného spojení nejsou „hospodářskými činnostmi“, nýbrž výkonem veřejné moci; 2) pozitivní a negativní hospodářské dopady, které může pevné spojení mít na sousední trhy a v EU obecně, nejsou „narušením hospodářské soutěže“.

(136) Dánské orgány se dále domnívají, že společnost Femern A/S každopádně před zahájením provozu nevykonává hospodářskou činnost, neboť nenabízí na trhu žádné služby.

5.2.1 *Společnost Femern A/S vykonává veřejnou moc*

(137) Podle názoru dánských orgánů jsou plánování, výstavba a provoz pevného spojení klasickými příklady výkonu veřejné moci, které nespadají a neměly by spadat do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Opatření státu, zejména včetně státní záruky a státních úvěrů poskytnutých společnosti Femern A/S, tudíž nespadají do oblasti působnosti politiky EU v oblasti hospodářské soutěže.

(138) V rozporu s metodikou, kterou Komise použila v rozhodnutí o zahájení řízení, dánské orgány tvrdí, že by celkové posouzení – s ohledem na povahu, cíl a platná pravidla – činností společnosti Femern A/S mělo vést k závěru, že společnost Femern A/S vykonává veřejnou moc – nebo přinejmenším že společnost Femern A/S vykonává veřejnou moc až do doby zahájení provozu.

(139) Dánské orgány tvrdí, že cíl spojení dánské a německé státní silniční a železniční infrastruktury je mnohem širší než v případě jiných veřejných investic například do odvětví veřejných služeb. Stejně tak se i povaha společnosti Femern A/S a její činnosti zásadně liší například o provozovatelů trajektů a činnosti v oblasti trajektové přepravy, jelikož společnost Femern A/S je založena výhradně za účelem provedení rozhodnutí dánského státu týkajících se výstavby konkrétní infrastruktury (pevného spojení). Společnost Femern A/S je tudíž zvláštní účelovou jednotkou, na kterou se nevztahuje norma týkající se maximalizace zisku a která podle platných pravidel nemůže provádět nesouvisející činnosti.

(140) Podle dánských orgánů podporuje uvážení těchto širších hledisek politiky, z nichž vycházelo založení společnosti Femern A/S, domněnku, že společnost Femern A/S neprovádí hospodářské činnosti, nýbrž vykonává veřejnou moc.

(141) Skutečnost, že je účtován poplatek za užívání, sama o sobě nemění povahu této činnosti, neboť je třeba přezkoumat, zda lze účtování poplatku oddělit od výkonu veřejné moci. Pouze v případě, že tyto dvě činnosti mohou být odděleny, bude účtování poplatku za službu považováno za hospodářskou činnost ([71]).

(142) Podle dánských orgánů je zřejmé, že výběr poplatků společností Femern A/S, které podle zákona určuje ministr dopravy, nelze oddělit od výkonu činností spojených s veřejnou mocí, jako je poskytování přístupu k všeobecné silniční a železniční infrastruktuře ve vlastnictví státu a její údržba. Všechny činnosti společnosti Femern A/S by se proto měly společně pokládat za výkon veřejné moci.

(143) Dánské orgány rovněž uvádějí, že ministr dopravy dosud nerozhodl o tom, jak budou stanoveny poplatky za užívání, ani o výši těchto poplatků. Poplatky uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení a v připomínkách zúčastněných stran jsou pouze odrazem rozpočtových předpokladů. Dále se uvádí, že hlavním cílem a funkcí poplatků za užívání je vyrovnání veřejných rozpočtů.

(144) Pokud Komise nemůže uznat, že všechny činnosti společnosti Femern A/S je třeba posuzovat společně jako výkon veřejné moci, dánské orgány tvrdí, že za hospodářskou činnost lze považovat pouze provoz. Podle názoru dánských orgánů se v tomto případě nepoužije odůvodnění uvedené v rozsudku ve věci Leipzig-Halle ([72]), mimo jiné proto, že se týká zvýšení kapacity již existující hospodářské činnosti na liberalizovaném trhu.

(145) Dánské orgány dále Komisi žádají, aby pečlivě posoudila dobu zahájení potenciálních hospodářských činností, a s odkazem na judikaturu tvrdí, že je-li možné činnosti oddělit, měla by být každá z těchto činností podrobena samostatné analýze státní podpory.

(146) Mimoto tvrdí, že je nelogické předpokládat, že se v době, kdy vstoupil v platnost stavební zákon, který společnosti Femern A/S povolil výstavbu a provoz pevného spojení, veškerá finanční podpora poskytnutá společnosti Femern A/S před tímto datem stala státní podporou *se zpětným účinkem*.

(147) Dánské orgány dále odmítly tvrzení společnosti Scandlines a dalších, že manévrovací prostor společnosti Femern A/S při poskytování určitých slev prokazuje, že ministr nestanoví přesnou výši poplatků za užívání. Dánské orgány tvrdí, že společnost Femern A/S nemůže stanovit poplatky tak, jak si přeje, nýbrž má pouze omezenou možnost upravit některé poplatky směrem dolů v míře, v jaké to významně neovlivní výši poplatků. Dánské orgány dále konstatují, že možnost společnosti Femern A/S upravit systémy slev a zavést nové systémy je omezena rovněž směrnicí o „eurovinětě“ ([73]).

5.2.2 *Informační činnost společnosti Femern A/S*

(148) Podle názoru dánských orgánů není pochyb o tom, že informační činnost společnosti Femern A/S je veřejným úkolem, a nikoli hospodářskou činností. Jedním z úkolů společnosti Femern A/S podle zákona o plánování je „informační činnost“, která by měla být prováděna ve spolupráci s místními obcemi. Jedná se o úkol, který nemá žádný soukromý provozovatel komerční infrastruktury. Je nedílnou součástí veřejných úkolů spojených s plánováním a výstavbou veřejných projektů infrastruktury, které mají dopad na místní společenství. Dánské orgány rovněž uvádějí, že pokud se tyto informační činnosti nepokládají za veřejný úkol, měly by být považovány za neoddělitelně spojené s realizací projektu, a tudíž by měly být způsobilé podle sdělení o významných projektech společného evropského zájmu.

5.2.3 *Činnosti společnosti Femern A/S nenarušují hospodářskou soutěž*

(149) Podle názoru dánských orgánů musí Komise provést konkrétní posouzení toho, zda je hospodářská soutěž narušena, či nikoli. Toto posouzení by mělo zahrnovat důkladnou analýzu organizace státní silniční infrastruktury v Dánsku, aby bylo možné určit, zda státní silnice skutečně konkurují jiným druhům dopravy, jako jsou trajekty, letecké společnosti, provozovatelé vlaků atd.

([71]) Dánské orgány odkazují na rozsudek ze dne 19. ledna 1994 ve věci SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 28, na rozsudek ze dne 18. března 1997 ve věci Diego Calí a Figli Srl v. Servizi Ecologici Porto di Genova SpA, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, bod 24, a obecněji na sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, C/2016/2946, Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1, bod 15.

([72]) Rozsudek Tribunálu ze dne 24. března 2011 ve spojených věcech Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt a další v. Komise, T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117; potvrzeno v odvolacím řízení v rozsudku Soudního dvora ze dne 19. prosince 2012 ve věci Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komise, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([73]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42, článek 7b.

(150) Dánské orgány se nedomnívají, že pevné spojení přímo soutěží například s trajektovou přepravou, stejně jako železniční infrastruktura přímo nesoutěží se silnicemi, autobusy nebo letišti. Dánské orgány konkrétně odkazují na bod 220 sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „sdělení o pojmu státní podpora“ ([74])) a na analytický přehled týkající se infrastruktury silnic, mostů, tunelů a vnitrozemských vodních cest ([75]). Dále konstatují, že pevné spojení je k dispozici všem uživatelům za nediskriminačních podmínek a že není vybudováno ve prospěch konkrétního podniku nebo odvětví.

(151) Na tomto základě dánské orgány tvrdí, že případné hospodářské dopady, které mohou mít činnosti společnosti Femern A/S na jiné komerční provozovatele, nelze považovat za narušení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Je zejména zřejmé, že v době plánování a výstavby pevného spojení nenarušuje společnost Femern A/S hospodářskou soutěž na žádném trhu.

(152) Dánské orgány v tomto ohledu také uvádějí, že se věc týkající se společnosti Femern A/S velmi liší od skutkových okolností v případě výstavby další dráhy na letišti Lipsko-Halle ([76]), jelikož společnost Femern A/S neposkytuje služby na trhu do doby, kdy je infrastruktura dostupná pro provoz. Letiště Lipsko-Halle soutěžilo na regionálním trhu s jinými letišti s cílem přilákat zákazníky, a jakmile vyvstala potřeba rozšíření, obdrželo státní podporu na výstavbu nové infrastruktury.

5.3 **Připomínky k hodnocení podpory**

(153) Dánské orgány mají za to, že společnost Femern A/S získala právní nárok na financování svých činností přijetím stavebního zákona dne 4. května 2015, neboť tento zákon jednoznačně předpokládá, že společnost Femern A/S bude financovat své dluhové závazky úvěry se státní zárukou a státními úvěry. Podpora byla proto poskytnuta v tomto okamžiku. Dánské orgány však podotýkají, že státní záruky a státní úvěry nemohly být použity, a nemohly proto společnosti Femern A/S poskytnout žádnou výhodu, předtím, než ministr dopravy společnosti Femern A/S nařídil, aby tak učinila.

(154) Dánské orgány proto nesouhlasí se společností Scandlines a dalšími, jež tvrdí, že podpora týkající se státních záruk a státních úvěrů představuje řadu grantů *ad hoc*. Dánské orgány však uvádějí, že i v případě, že by se podpora pokládala za řadu grantů *ad hoc*, nic nebrání Komisi v tom, aby provedla posouzení slučitelnosti všech těchto budoucích grantů najednou a schválila je předem. Dánské orgány rovněž předložily podrobnější informace o tom, že ministr financí nemůže rozhodovat o konkrétních úvěrových smlouvách.

(155) Podle dánských orgánů stanovisko společnosti Scandlines a dalších (jak se zdá) naznačuje, že společnost Femern A/S měla místo toho na samém počátku získat jeden velký úvěr se státní zárukou v maximální přípustné výši. Podle dánských orgánů by to nebylo vhodným způsobem, jak minimalizovat podporu, a bylo by to tudíž v rozporu s obecnými požadavky na posouzení slučitelnosti ze strany Komise, jak je stanoveno v bodě 28 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu.

(156) Dánské orgány se dále domnívají, že povinnost zdržet se jednání byla dodržena. Mají za to, že právním základem všech činností provedených před vstupem stavebního zákona v platnost je § 2 zákona o plánování. Od přijetí zákona o plánování finanční výbor dánského parlamentu následně třikrát souhlasil s navýšením rozpočtu pro fázi plánování. Souhlas se pokaždé týkal konkrétních plánovacích činností, na které se vztahuje § 2 zákona o plánování (tzv. „přípravné práce“).

(157) V době přijetí stavebního zákona vydal ministr dopravy společnosti Femern A/S pokyn, aby nezahájila fázi výstavby, a nepodepsala tudíž stavební smlouvy dříve, než ji k tomu ministr zmocní. V listopadu a prosinci 2018 získala společnost Femern A/S státní úvěry k zajištění potřebného financování na zahájení fáze výstavby. Dánské orgány však uvedly, že společnosti Femern A/S bylo teprve dne 26. března 2019 povoleno zahájit první konkrétní stavební práce týkající se pevného spojení. Společnost Femern A/S dosud žádné stavební práce nezahájila.

5.4 **Připomínky k údajným opatřením podpory**

5.4.1 *Železniční poplatky*

(158) Dánské orgány trvají na tom, že železniční poplaky nezahrnují státní podporu pro společnost Femern A/S, a odmítají tudíž tvrzení společnosti Scandlines a dalších. Železniční poplatky představují budoucí zdroj příjmů společnosti Femern A/S, který bude stejně jako v případě mýtného regulovat ministr dopravy. Ministr konkrétně stanoví pravidla týkající se úrovně a zásad regulace poplatků, které budou platit uživatelé pevného spojení (tj.

([74]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, C/2016/2946, Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1.

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

([76]) Viz pozn. pod čarou č. 72.

provozovatelé železnic). Tyto poplatky budou stanoveny v souladu se směrnicí 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Dánské orgány zdůrazňují, že železniční poplatky bude pro společnost Femern A/S vybírat jménem společnosti Femern A/S společnost Rail Net Denmark ([77]), a nikoli (jak se předpokládá v rozhodnutí o zahájení řízení) samotná společnost Femern A/S. Společnost Rail Net Denmark vybírá tyto poplatky u celé dánské státní železniční infrastruktury. Proto se pokládalo za nejvhodnější požádat společnost Rail Net Denmark, aby poplatky vybírala i v případě pevného spojení. Finanční prostředky jsou přímo převedeny společnosti Femern A/S a společnost Rail Net Denmark s nimi nemůže disponovat pro své vlastní účely. Poplatky vybírané za používání pevného spojení a převedené společnosti Femern A/S budou zdokumentovány v ročních státních rozpočtech. Poplatky vybírané společností Rail Net Denmark představují platbu za službu, a nikoli daň/dávku. Společnost Rail Net Denmark odpovídá jakožto správce dánské železniční infrastruktury za veškeré náklady spojené s provozováním dánské železniční infrastruktury.

5.4.2 *Daňová opatření*

(159) Dánské orgány podotýkají, že společnost Femern A/S nikdy nepoužila dříve platná pravidla týkající se odpisů aktiv a převodu ztrát. Proto bez ohledu na to, zda tato pravidla mohla společnosti Femern A/S poskytnout selektivní výhodu, žádná takováto výhoda v dotčeném období ve skutečnosti nenastala.

5.4.3 *Bezplatné využívání mořského dna*

(160) Ve svých poznámkách k připomínkám zúčastněných stran dánské orgány vysvětlují, že stavební zákon uvádí, že by společnost Femern A/S neměla platit poplatek za využívání mořského dna, pouze z toho důvodu, aby se předešlo pochybnostem. Opakují, že tato ustanovení nezacházejí se společností Femern A/S jinak než se subjekty, které se nacházejí ve srovnatelné právní a faktické situaci.

5.5 **Připomínky k posouzení slučitelnosti**

5.5.1 *Projekt společného evropského zájmu*

(161) Dánské orgány mají za to, že nové studie předložené společnostmi Scandlines a Stena Line nejsou relevantní a každopádně nejsou správné. Pokud jde o studii Knuda Erika Andersena, dánské orgány uvádějí, že autor je známým odpůrcem projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn a že studie vychází z mylných předpokladů výpočtů v souvislosti s prognózou dopravy a stavebními náklady. Dánské orgány dále odmítají tvrzení společností Scandlines a Stena Line, že studie z roku 2015 navýšily náklady společnosti Scandlines v rozsahu, který vede k předpokladu, že společnost Scandlines působí s velkou ztrátou. Dánské orgány se domnívají, že se jedná o nesprávnou a zkreslenou prezentaci výpočtů v „původní studii" z roku 2015, neboť studie vychází z předpokladu, že příjmy z trajektové přepravy jsou vyšší než provozní náklady (rozdíl mezi příjmy a náklady se odhaduje přibližně na 15 % nákladů). Dánské orgány mimoto tvrdí, že studie nejsou chybné z toho důvodu, že se mění dílčí složky nebo okolnosti, a konstatují, že nové výpočty socioekonomických dopadů nejsou nutné pokaždé, když dojde ke změně dílčích složek. Dánské orgány rovněž odmítají tvrzení, že studie z roku 2015 jsou chybné kvůli zvýšeným nákladům německého spojení s vnitrozemím.

(162) Dánské orgány dále tvrdí, že u velkých projektů infrastruktury jsou do politického rozhodování vždy zahrnuty socioekonomické výpočty. Nepožaduje se však socioekonomická návratnost ve výši 4 %, jak je uvedeno ve zprávě a jak tvrdí zúčastněné strany. Dánské orgány rovněž uvedly, že projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn byl považován za prioritní přeshraniční projekt TEN-T v celém rozsahu, a nikoli pouze s ohledem na část týkající se železnice. Pokud jde o prognózu dopravy, dánské orgány předložily dodatečnou zprávu společnosti Intraplan / TSS Trimode vyjadřující se ke zprávě společnosti HTC. Celkový závěr společnosti Intraplan / TSS Trimode je ten, že zpráva společnosti HTC je chybná a zavádějící, přičemž nezpochybňuje prognózu dopravy pro pevné spojení přes úžinu Fehmarn. Dánské orgány odkazují rovněž na zprávu vydanou Dánským ředitelstvím silnic ([78]), která prokazuje, že silniční doprava do/z Dánska významně roste. Zpráva konkrétně prokazuje, že nákladní doprava se na hranicích mezi Dánskem a Německem, na pevném spojení přes Øresund a na trajektových trasách přes Øresund a úžinu Fehmarn mezi roky 2010 a 2018 zvýšila o 38 %, což je v rozporu se zprávou společnosti HTC.

([77]) Podle nařízení č. 1276 ze dne 20. listopadu 2015, které se týká úkolů a pravomocí společnosti Rail Net Denmark (*Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser (BEK nr. 1276 af 20/11/2015)*), odpovídá společnost Rail Net Denmark za výběr železničních poplatků od provozovatelů dánské železniční infrastruktury.

([78]) Vejdirektoratet, „*Oversigt over tilstand og udvikling*", rapport 597, srpen 2019.

5.5.2 *Nebude poskytnuta žádná provozní podpora*

(163) Podle názoru dánských orgánů je provozní podporou podpora na provoz infrastruktury. Veškeré výdaje vzniklé ve fázi výstavby, včetně nákladů na každodenní řízení stavebního projektu, se považují za stavební náklady. Společnost Femern A/S nebude muset získat státní úvěry nebo úvěry se státní zárukou za účelem financování svých každodenních činností ve fázi provozu.

5.5.3 *Mezera ve financování*

(164) Dánské orgány poskytly aktualizované předpoklady pro výpočet mezery ve financování a prvku podpory (nebo hrubého grantového ekvivalentu). Předpoklady vycházejí z nejnovější plně revidované finanční analýzy projektu: dokumentu „Finanční analýza pevného spojení přes úžinu Fehmarn včetně zemních prací na dánské straně“ ([79]) z února 2016 (dále jen „finanční analýza z roku 2016“).

(165) V přípravných poznámkách ke stavebnímu zákonu bylo jasně uvedeno, že bude provedeno nové posouzení celkového financování projektu. Před podpisem stavebních smluv musel být zahájen proces snižování stavebních nákladů. Dne 28. dubna 2015 ministr financí společnosti Femern A/S nařídil, aby před novým posouzením celkových financí nepodepisovala významné smlouvy týkající se výstavby projektu. Podle finanční analýzy z roku 2016 představovalo významný prvek přispívající k snížení stavebních nákladů prodloužení doby výstavby z 6,5 roku, jak předpokládalo ve finanční analýze z roku 2014, na 8,5 roku v rámci finanční analýzy z roku 2016. Finanční analýza z roku 2016 uvádí, že společnost Femern A/S obdržela konečné a závazné nabídky zhotovitelů na základě zadávacího řízení, které bylo založeno na prodloužené době výstavby v délce 8,5 roku ([80]). Společnost Femern A/S analyzovala rovněž další parametry finančních výpočtů, což vedlo k řadě aktualizovaných předpokladů ve srovnání s analýzou, která byla základem stavebního zákona. Aktualizace týkající se pevného spojení ve finanční analýze z roku 2016 se týkají zejména: aktualizovaného stavebního rozpočtu, aktualizovaného odhadu nákladů na provoz, údržbu a reinvestice, revize jízdního řádu, upravených příjmů z dopravy v důsledku revidovaného jízdního řádu, aktualizace financování z EU, aktualizace některých technických předpokladů. Aby bylo zajištěno, že posouzení Komise vychází z nejpřesnějších a nejaktuálnějších finančních předpokladů, provedly dánské orgány některé další úpravy finanční analýzy z roku 2016, jak je podrobně uvedeno níže. Tam, kde je to vhodné, zahrnuly dánské orgány rovněž skutečné číselné údaje, například pokud jde o již získané úvěry nebo o inflaci. Níže uvedené body odůvodnění obsahují další podrobnosti, pokud jde o předpoklady modelu mezery ve financování.

(166) Stavební náklady uvedené v oznámení z roku 2014 činily 54,9 miliardy DKK (7,4 miliardy EUR) v cenách roku 2014. Tato částka odpovídá stavebním nákladům uvedeným ve stavebním zákoně z roku 2015: 55,1 miliardy DKK (7,4 miliardy EUR) v cenách roku 2015. Společnost Femern A/S obdržela nabídky v září 2015. Společnost Femern A/S proto připravila aktualizaci stavebního rozpočtu a odhad nákladů na plánování a výstavbu pevného spojení se snížil na 52,6 miliardy DKK (7,1 miliardy EUR) v cenách roku 2015 nebo 62,2 miliardy DKK (8,3 miliardy EUR) v nominálních cenách. To zahrnuje požadavek na rezervu ve výši 7,3 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR) v cenách roku 2015. Rezerva byla vypočítána na základě soupisu rizik společnosti Femern A/S a odráží náklady, které v souvislosti s projektem s největší pravděpodobností vzniknou. Byla použita „p-hodnota“ 80. Podle vysvětlení dánských orgánů to znamená, že existuje 80% pravděpodobnost, že rezervní rozpočet bude postačovat k pokrytí zjištěných rizik. Společnost Ernst & Young provedla externí kvalitativní posouzení rezerv a rizik spojených s pevným spojením.

(167) Finanční výpočty předpokládají, že pevné spojení získá financování z EU ve výši 10 % stavebních nákladů za celou dobu výstavby, což je stejná úroveň, jaká se předpokládala ve finanční analýze z roku 2016. Ve finančním modelu bylo rovněž zohledněno financování týkající se fáze plánování.

(168) Prognózu dopravy připravily německé poradenské společnosti Intraplan a BVU a tato prognóza byla ověřena na základě jiných modelů, jako je model Trans Tools Evropské komise. Prognóza dopravy byla předložena v listopadu 2014. Jak je uvedeno ve finanční analýze z roku 2016, poradenská skupina COWI provedla externí kvalitativní posouzení prognózy dopravy a dospěla k závěru, že předpoklady jsou přiměřené a jsou v souladu s profesionální prognostickou praxí. Základní předpoklad v prognóze dopravy z roku 2014 spočívá v tom, že stávající souběžná trajektová přeprava nebude po otevření pevného spojení zachována. Prognóza dopravy z roku 2014 zároveň obsahuje samostatnou analýzu scénáře s pokračující (souběžnou) trajektovou přepravou každou hodinu. Od roku 2014 společnost Scandlines opakovaně potvrzovala svůj záměr pokračovat v činnosti i po otevření pevného spojení. Dánské orgány proto v modelu výpočtu mezery ve financování vzaly v úvahu trajektovou přepravu mezi Rødby a Puttgardenem každou hodinu. Dánské orgány vysvětlily, že to je v souladu se studií

([79]) Femern A/S – Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg, februar 2016.
([80]) Zhotovitelé podávající nabídku uvedení ve stavebním zákoně.

společnosti PWC vypracovanou pro německé orgány v souvislosti s procesem schvalování německého plánu pevného spojení, kterou poskytly společnost Scandlines a další subjekty v příloze připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Studie nazvaná „*Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Puttgarden*“ ze dne 24. ledna 2016, kterou vypracovali poradci ze společnosti KPMG jménem dánského ministerstva dopravy, potvrdila, že trajektová přeprava může pokračovat s velmi nízkým mezním výnosem. Dopadem pokračující trajektové přepravy každou hodinu na objem dopravy, který byl odhadnut již v prognóze dopravy z roku 2014, je snížení počtu automobilů o 14 % v prvním roce po otevření pevného spojení, jenž se po třinácti letech od otevření sníží na 12 %. U nákladní dopravy se podíl využívající souběžnou trajektovou přepravu odhadoval na 15 %. Druhá aktualizace po finanční analýze z roku 2016 se týká účinku snížení mýtného na spojení přes Velký Belt o 25 % s plným účinkem od 1. ledna 2023. To mírně snižuje objem dopravy na pevném spojení.

(169) Pokud jde o sazby pro silniční dopravu, dánský ministr dopravy stanoví konečné sazby těsně před otevřením pevného spojení. Dánské orgány vysvětlily, že ceny za silniční provoz jsou extrapolací cen trajektové přepravy z roku 2007 v době, kdy trajektová trasa Rødby-Puttgarden byla zákonným monopolem ve vlastnictví dánského a německého státu. Dánské orgány vysvětlily, že ceny trajektové přepravy byly považovány za přiměřenou a transparentní referenční hodnotu – rovněž s přihlédnutím k tomu, co by byli budoucí uživatelé pevného spojení ochotni platit, aniž by byly ohroženy širší cíle pevného spojení. Předpokládaná a průměrná sazba pro osobní automobily činí 494 DKK (66,2 EUR) a u nákladních automobilů 2 092 DKK (280,4 EUR) v cenách roku 2015.

(170) V modelu výpočtu mezery ve financování se příjmy z železniční dopravy odhadují přibližně na 400 milionů DKK (53,6 milionu EUR) ročně (v cenách roku 2015). Poplatky budou stanoveny v souladu se směrnicí 2012/34/EU. Dánské orgány předložily zprávu poradenské společnosti TetraPlan týkající se „analýzy plateb za železniční infrastrukturu na pevném spojení přes úžinu Fehmarn“ z března 2003 a její aktualizaci z roku 2008. Dokument z roku 2003 obsahuje technickou analýzu schopnosti železnice platit za používání pevného spojení. Účelem analýzy bylo ověřit, zda lze očekávat, že se očekávaná platba za užívání železniční tratě uskuteční. Analýzy společnosti TetraPlan předpokládají, že by celkový železniční poplatek za vlaky jedoucí do/z Hamburku přes pevné spojení přes úžinu Fehmarn měl odpovídat celkovému železničnímu poplatku za vlaky jedoucí přes pevné spojení přes Velký Belt.

(171) Náklady na provoz, údržbu a reinvestice v souvislosti s pevným spojením odpovídají částce ve výši 468 milionů DKK (62,7 milionu EUR) ročně (v cenách roku 2015). Tento odhad je v souladu s finanční analýzou z roku 2016, neboť dánské orgány nepovažovaly za nutné tyto údaje upravit. Dánské orgány posoudily vliv sníženého objemu dopravy na náklady na provoz, údržbu a reinvestice. Dospěly k závěru, že snížení objemu dopravy má pouze malý dopad na provozní náklady a náklady na údržbu a nemá žádný znatelný vliv na výpočty státní podpory a záruční dobu.

(172) Při výpočtu mezery ve financování je třeba diskontovat různé peněžní toky (například stavební náklady, provozní výsledky), u nichž dánské orgány použily jako vhodnou diskontní sazbu WACC. V reakci na obavu, kterou Komise vyslovila v průběhu formálního vyšetřovacího řízení, že nominální průměrná bezriziková úroková míra ve výši 5 %, jako významná složka WACC může být za současné situace na trhu příliš vysoká, navrhly dánské orgány použít průměrnou bezrizikovou míru ve výši 3,5 % ročně. To je založeno na aktualizované oficiální prognóze ministerstva financí pro rok 2025 týkající se dánského hospodářství, včetně veřejných financí ([81]). Podle názoru dánských orgánů je předpoklad založený na prognóze ministerstva financí nejobjektivnější predikcí budoucích úrovní úrokových sazeb dostupných v Dánsku, a je proto věrohodnou referenční hodnotou, kterou lze použít. To zohledňuje rovněž skutečnost, že společnost Femern A/S nemůže v praxi získat najednou úvěry pokrývající celou její potřebu financování, a proto nelze stávající tržní úrokovou sazbu použít v dlouhodobém časovém horizontu v případě častého zadlužování a refinancování ze strany společnosti Femern A/S.

(173) V reakci na obavu Komise, že rovněž průměrná bezriziková míra ve výši 3,5 % ročně může být příliš vysoká, dánské orgány vysvětlily, že vzhledem k naléhavé potřebě přijmout rozhodnutí o státní podpoře jsou dánské orgány ochotny použít za účelem stanovení mezery ve financování bezrizikovou míru ve výši 1,5 %, pokud by to Komise považovala za nezbytné, aby byla podpora slučitelná s vnitřním trhem.

(174) Dánské orgány proto předložily dva modely výpočtu mezery ve financování. Jeden model byl založen na průměrné bezrizikové úrokové míře ve výši 3,5 % (měnící se v průběhu času, kdy je zpočátku nízká a postupně se zvyšuje) (dále jen „první model výpočtu mezery ve financování“) a druhý, alternativní model předpokládal bezrizikovou míru ve výši 1,5 % (dále jen „alternativní model výpočtu mezery ve financování“).

([81]) https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019 Podle této zprávy se očekává, že úroková sazba desetiletého státního dluhopisu bude činit –0,1 % ročně v roce 2019, 1,6 % ročně v roce 2025 a 4,5 % ročně v roce 2040. To odpovídá pevné nominální sazbě ve výši přibližně 3,5 % ročně.

(175) Výsledná hodnota WACC je proto závislá na použitém modelu. Výsledkem výpočtů založených na prognóze ministerstva financí je WACC v rozmezí od 4,2 % do 8,3 % v prvním modelu výpočtu mezery ve financování, zatímco výpočty založené na bezrizikové míře ve výši 1,5 % (v alternativním modelu výpočtu mezery ve financování) vedou k pevně stanovenému WACC ve výši 5,59 %. Dánské orgány uvedly, že úroveň WACC byla odhadnuta na základě toho, co by u projektu se srovnatelnými rizikovými charakteristikami vyžadoval typický investor. Dánské orgány poskytly úplné informace o stanovení WACC.

(176) Dánské orgány vypočítaly model mezery ve financování na základě provozního období v délce 40 let. Nezahrnuly platby dividend v souvislosti se spojením s vnitrozemím.

5.5.4 *Výše podpory a doba jejího trvání*

(177) Aby dánské orgány rozptýlily pochybnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, oznámení revidovaly a omezily využití státních záruk a státních úvěrů. Státní záruky a státní úvěry budou omezeny na financování potřebné na náklady vzniklé během fáze plánování a výstavby. Společnost Femern A/S ukončí všechny úvěry se státní zárukou a splatí veškeré státní úvěry nejpozději do šestnácti let od zahájení provozu pevného spojení (dále jen „maximální záruční doba“). Zahájením provozu pevného spojení se rozumí okamžik, kdy je pevné spojení otevřeno pro silniční a železniční dopravu. Společnost Femern A/S nebude moci získat úvěry se státní zárukou a státní úvěry, které společně přesáhnou maximální částku ve výši 69,3 miliardy DKK (9,3 miliardy EUR) (dále jen „maximální částka krytá zárukou“). Maximální částkou je očekávaný celkový čistý dluh společnosti Femern A/S v souvislosti s výstavbou, včetně vzniklých nákladů na úroky během fáze plánování a výstavby. K této částce byla připočtena likvidní rezerva ve výši 2,0 miliardy DKK (0,27 miliardy EUR) a „rezerva na stavební náklady“ ve výši 2,5 miliardy DKK (0,34 miliardy EUR) (v cenách roku 2015). Likvidní rezerva byla přidána k pokrytí rizika krátkodobých výkyvů plateb v souvislosti s projektem. Dánské orgány vysvětlily, že je zapotřebí dodatečná rezerva na stavební náklady, protože pokud by byly stavební náklady vyšší, než se očekávalo (očekávané stavební náklady byly vypočteny s 80% pravděpodobností), společnost Femern A/S by nebyla schopna získat – ve fázi výstavby – úvěry na trhu. Rezerva odpovídá zvýšení pravděpodobnosti rizika na 99 %. Dánské orgány se však zavázaly přijmout nový mechanismus přepočtu, který upravuje maximální částku krytou zárukou a maximální záruční dobu směrem dolů, pokud by skutečné náklady vzniklé při výstavbě znamenaly, že není nutné vytvořit rezervu na stavební náklady, čímž by se zajistilo, že celková částka podpory nepřesáhne mezeru ve financování. Dánské orgány se zavázaly provést tento přepočet nejpozději pět let od zahájení provozu.

(178) Společnost Femern A/S je povinna platit za státní záruky a státní úvěry prémii. Jak je uvedeno v přípravných poznámkách ke stavebnímu zákonu (oddíl 11.1), tento poplatek činí 0,15 %. To odpovídá prémii hrazené společností Femern A/S podle prvního modelu výpočtu mezery ve financování v revidovaném oznámení. V alternativním modelu výpočtu mezery ve financování je tato prémie vyšší a činí 2 %.

(179) Společnost Femern A/S nebude mimoto využívat státní úvěry a úvěry se státní zárukou na financování své povinnosti vyplácet dividendy svému vlastníkovi, společnosti A/S Femern Landanlæg. Společnost Femern A/S může tudíž začít vyplácet společnosti A/S Femern Landanlæg dividendy až poté, co je dluh společnosti Femern A/S plně splacen a možnost získat nové státní úvěry a použít státní záruky na financování budoucího dluhu je ukončena.

(180) Dánské orgány navíc Komisi informovaly, že swapové/derivátové smlouvy společnosti Femern A/S budou uzavřeny za tržních podmínek. Společnost Femern A/S proto zaplatí dánskému státu za státní záruku tržní prémii z nominální hodnoty jednotlivých transakcí a při uzavírání swapových/derivátových obchodů musí společnost Femern A/S poskytnout případně zajištění.

(181) Dánské orgány dále uvedly, že jelikož je maximální částka krytá zárukou omezena na náklady na plánování a výstavbu (se souvisejícími finančními náklady), domnívají se, že provozní podpora je vyloučena. Aby dánské orgány tuto skutečnost prokázaly, zajistí, že společnost Femern A/S bude každoročně předkládat přehled svých peněžních toků.

5.5.5 *Motivační účinek*

(182) Ve svých připomínkách k tvrzením společnosti Scandlines a dalších se dánské orgány domnívají, že přístup Komise k formálnímu motivačnímu účinku, který Tribunál potvrdil v rozsudcích ze dne 13. prosince 2018, nediskriminuje soukromé podniky a neporušuje základní požadavek, podle něhož by státní podpora měla mít motivační účinek. Dánské orgány rovněž tvrdily, že motivační účinek lze prokázat různými způsoby ([82]). Požadavek, aby veřejná zvláštní účelová jednotka požádala členský stát o podporu, je velmi vykonstruovaný. Je tomu tak proto, že zvláštní účelová jednotka nemůže nutně projekt bez podpory zahájit, neboť nemá žádný jiný příjem. To se liší od logického požadavku, aby soukromé podniky předložily žádost o podporu. Společnost Femern A/S se nenachází

([82]) Rozsudek Tribunálu ze dne 20. září 2011 ve spojených věcech Regione autonoma della Sardegna a další v. Komise, T-394/08, T-408/08, T-453/08 a T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, bod 226, potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 13. června 2013 ve spojených věcech HGA a další v. Komise, C-630/11 P až C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, body 108–109, a rozsudek Soudního dvora ze dne 5. března 2019 ve věci Eesti Pagar, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, bod 78.

v situaci srovnatelné se soukromým podnikem žádajícím o podporu na konkrétní projekt infrastruktury. Přezkum motivačního účinku ze strany Komise proto nerozlišuje mezi veřejnými a soukromými podniky. Z ustálené praxe Komise každopádně vyplývá, že podpora může mít motivační účinek, pokud by bez podpory nebylo možné v projektu pokračovat nebo jej dokončit, a to bez ohledu na to, zda je žádost podána po zahájení projektu ([83]).

5.5.6 *Hypotetický srovnávací scénář*

(183) Podle názoru dánských orgánů není smysluplné uvážit hypotetický srovnávací scénář pro obecnou dopravní infrastrukturu, jako je pevné spojení, neboť o něm rozhodly dva státy pro širší veřejné účely a bude provedeno prostřednictvím veřejné zvláštní účelové jednotky zřízené zákonem, která nemá žádné jiné činnosti nebo zájmy. Jakýkoli hypotetický srovnávací scénář pro tuto zvláštní účelovou jednotku by byl proto zcela spekulativní. Hypotetický srovnávací scénář tudíž spočívá v neexistenci alternativního projektu.

5.5.7 *Hospodářská soutěž nebude nepřípustně narušena*

(184) Dánské orgány ve svých připomínkách k tvrzením společnosti Scandlines a dalších subjektů odkazují na rozsudky Tribunálu ze dne 13. prosince 2018. Tvrdí rovněž, že pevné spojení může spíše vytvořit novou hospodářskou soutěž, a nikoli ji omezovat, že potenciální zneužití dominantního postavení na trhu je pouze hypotetické, že je to dánský/německý stát, který rozhoduje o odstranění přístupu k železnici a o kapacitě pevného spojení, a že o tarifech rozhoduje dánský ministr dopravy. Pokud jde o odmítnutí dánské vlády podpořit žádost společnosti Scandlines o podporu z Nástroje pro propojení Evropy, dánské orgány objasnily, že ministerstvo dopravy nemohlo podpořit projekt, jehož cílem bylo prozkoumat potenciál pro významné nové investice do trajektové přepravy přes úžinu Fehmarn, neboť to nebylo v souladu s dopravní politikou podle přílohy 1 nařízení o Nástroji pro propojení Evropy. Dánské orgány dále konstatovaly, že se zamítnutí žádosti společnosti Scandlines ze strany výboru pro Nástroj pro propojení Evropy dne 27. září 2019 zakládalo na důvodech, které nesouvisely s odmítnutím dánských orgánů žádost schválit. Dánské orgány rovněž odmítají tvrzení, že státní podpora poskytnutá společnosti Femern A/S může být použita k financování, a tedy k zhoršení přístupu do Puttgardenu, který považují za německé spojení s vnitrozemím. Důvodem je skutečnost, že výlučnou odpovědnost za modernizaci a financování vnitrozemských spojení s pevným spojením má Německo.

5.5.8 *Podmínky pro mobilizaci státních záruk*

(185) Dánské orgány poskytly minimální podmínky pro mobilizaci.

5.5.9 *Transparentnost*

(186) Dánské orgány se zavázaly dodržet povinnost týkající se transparentnosti podle bodu 45 sdělení o významných projektech společného evropského významu.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ/PODPORY**

6.1 **Existence státní podpory**

(187) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je uvedeno, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

6.1.1 *Pojem podnik*

(188) Komise uvádí, že se pravidla státní podpory použijí pouze v případě, je-li příjemcem podpory „podnik“. Podle ustálené judikatury je podnikem subjekt vykonávající hospodářskou činnost bez ohledu na jeho právní postavení a způsob jeho financování ([84]). Hospodářskou činnost představuje jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a/nebo služeb na trhu ([85]).

([83]) Rozhodnutí Komise ze dne 1. dubna 2009, N 356/2008, státní podpora č. N 602/2004 – Dánsko, podpora ekologické výroby elektrické energie, a rozhodnutí Komise ze dne 13. prosince 2013 o státní podpoře SA.36893, Úprava projektů koncesí pro řecké dálnice – Centrální dálnice (E65), 99. a 102. bod odůvodnění, a o státní podpoře SA.36877, Úprava projektů koncesí pro řecké dálnice – Egejská dálnice, 74. bod odůvodnění.

([84]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2000 ve spojených věcech Pavlov a další v. Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

([85]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987 ve věci Komise v. Itálie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998 ve věci Komise v. Italská republika, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36; rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2000 ve spojených věcech Pavlov a další v. Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

(189) V rozsudku ve věci Aéroports de Paris ([86]) Tribunál rozhodl, že provozování letiště je třeba považovat za hospodářskou činnost. Nedávný rozsudek ve věci Leipzig/Halle ([87]) obsahoval závěr, že pokud bude letištní dráha využívána pro hospodářské činnosti, představuje její výstavba rovněž hospodářskou činnost, a její financování tak může spadat do oblasti působnosti pravidel státní podpory. I když se tyto případy týkají konkrétně letišť, zásady vypracované soudy Unie se vztahují i na výstavbu jiných infrastruktur ([88]) ([89]), jak to bylo potvrzeno nedávno v rozsudku ve věci belgických přístavů ([90]).

(190) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že lze *prima facie* mít za to, že společnost Femern A/S vykonává hospodářskou činnost a měla by být považována za podnik. Dánské orgány jsou nicméně toho názoru, že by celkové posouzení – s ohledem na povahu, cíl a platná pravidla – činností společnosti Femern A/S mělo vést k závěru, že společnost Femern A/S vykonává veřejnou moc. Je pravdou, že se ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy nepoužijí, pokud stát jedná „při výkonu veřejné moci" ([91]) nebo pokud veřejnoprávní subjekty jednají jakožto orgány veřejné moci ([92]). Lze mít za to, že určitý subjekt vykonává veřejnou moc, jestliže daná činnost patří mezi základní funkce státu, nebo jestliže je s těmito funkcemi spojena svou povahou, svým cílem a pravidly, kterými se řídí ([93]). Dánské orgány v této souvislosti uvedly, že *cíl*pevného spojení je širší než jen poskytování veřejné služby, jako jsou veřejně prospěšné služby, provozovatelé poštovních služeb nebo provozovatelé veřejné dopravy. Důvodem je skutečnost, že podle názoru dánských orgánů vytvoří pevné spojení potřebné podmínky pro intenzivnější kulturní a hospodářskou spolupráci ve prospěch Evropské unie, obou států a regionů hraničících s úžinou Fehmarn. *Povaha* plánování, výstavby a provozu pevného spojení je podle názoru dánských orgánů rovněž jasně spojena s výkonem veřejné moci, neboť se jedná o provedení mezivládní dohody ze strany Dánska a významného rozhodnutí týkajícího se veřejného plánování, které přijal dánský stát. Povaha činností je podle názoru dánských orgánů srovnatelnější s činnostmi mezinárodních a vnitrostátních dopravních orgánů (jako je Eurocontrol nebo dánské orgány v oblasti silniční nebo železniční dopravy), než ve vztahu k činnostem provozovatele soukromé dopravy. Dánské orgány se rovněž domnívají, že společnost Femern A/S podléhá zvláštním *pravidlům*, nevztahuje se na ni například norma týkající se maximalizace zisku. Jelikož se jedná o zvláštní účelovou jednotku, neexistuje taktéž riziko, že by její financování mohlo být použito ke křížovému subvencování činností, jež nesouvisejí s konkrétní činností společnosti Femern A/S, kterou má vykonávat.

(191) Komise se v tomto ohledu domnívá, že je nezbytné celkové posouzení a že k tomu, aby se mělo za to, že společnost Femern A/S jedná při výkonu veřejné moci, by měla být její činnost spojena se základními funkcemi státu svou povahou, svým cílem *a* pravidly, kterými se řídí. Komise nesouhlasí s odůvodněním dánských orgánů, že její předběžná analýza v 85. až 88. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení je chybná. Argumentace dánských orgánů týkající se cíle, povahy a pravidel nepostačuje k vyvrácení této analýzy a k vyvození závěru, že společnost Femern A/S vykonává veřejnou moc.

(192) Podle ustálené judikatury musí být kvalifikace hospodářské činnosti založena na skutkovém stavu, a sice na poskytování zboží nebo služeb na daném trhu. Společnost Femern A/S jakožto vlastník a provozovatel pevného spojení poskytuje občanům a podnikům dopravní služby za úplatu. Společnost Femern A/S bude od uživatelů silničního úseku na pevném spojení vybírat poplatek (mýtné) za přejezd přes úžinu Fehmarn. Železniční společnosti budou navíc platit poplatky za přístup k železniční infrastruktuře na pevném spojení. Příjmy společnosti Femern A/S ze silniční a železniční dopravy jsou určeny k financování celkových nákladů na plánování, výstavbu a provoz pevného spojení, ale po splacení úvěrů se státní zárukou a státních úvěrů také k financování nákladů na výstavbu spojení s vnitrozemím, a to výplatou dividend mateřské společnosti.

(193) S ohledem na přejezd přes úžinu Fehmarn existuje trh, zejména z toho důvodu, že tuto službu již za úplatu poskytuje stávající provozovatel trajektů, což je soukromý podnik, který jednoznačně působí za tržních podmínek. Dopravní služby poskytované společností Femern A/S tudíž soutěží s dopravními službami poskytovanými

([86]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 2000 ve věci Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bod 125, potvrzený Soudním dvorem v rozsudku ze dne 24. října 2002 ve věci Aéroports de Paris v. Komise, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.
([87]) Viz pozn. pod čarou č. 72.
([88]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015 ve věci Eventech v. The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 40; rozsudek Tribunálu ze dne 15. března 2018 ve věci Naviera Armas v. Komise, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, bod 78.
([89]) Viz rovněž bod 202 sdělení Komise o pojmu státní podpora.
([90]) Rozsudek Tribunálu ze dne 20. září 2019 ve věci Havenbedrijf Antwerpen a Maatschappij van de Brugse Zeehaven v. Komise, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, bod 107.
([91]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987 ve věci Komise v. Itálie, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, body 7 a 8.
([92]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 1988 ve věci Bodson, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, bod 18.
([93]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 19. ledna 1994 ve věci SAT/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 30, a rozsudek Soudního dvora ze dne 18. března 1997 ve věci Cali & Figli, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, body 22 a 23.

provozovateli trajektů. Pevné spojení bude mimoto soutěžit s ostatními dopravními spojeními, která představují alternativu přejezdu přes úžinu Fehmarn. V důsledku toho bude společnost Femern A/S poskytovat služby na trhu.

(194) Je třeba poznamenat, že společnosti Femern A/S nebyla svěřena zvláštní veřejná moc, nýbrž má vybudovat a provozovat infrastrukturu jako hospodářský subjekt. Výstavba a komerční využití velkých projektů infrastruktury nejsou samy o sobě výkonem veřejné moci a výstavba a provoz pevného spojení se řídí hospodářskou logikou, jelikož jsou z velké části financovány z poplatků za užívání ([94]). Činnosti společnosti Femern A/S se skutečně velmi liší od toho, co bylo v minulosti považováno za součást veřejné moci, jako je armáda nebo policie, bezpečnost a kontrola letového provozu, kontrola a bezpečnost námořní dopravy, dohled nad ochranou před znečištěním, organizace, financování a výkon trestů odnětí svobody, rozvoj a revitalizace veřejných pozemků orgány veřejné moci a shromažďování údajů, které mají být použity k veřejným účelům na základě zákonné povinnosti uložené dotyčným podnikům zpřístupnit tyto údaje ([95]).

(195) Skutečnost, že společnost Femern A/S neusiluje o maximalizaci zisku, není rozhodující. Podle ustálené judikatury nezávisí použití pravidel státní podpory na tom, zda je subjekt zřízen za účelem vytváření zisku ([96]).

(196) Jak dokládá rozhodnutí ve věci Øresund z roku 2014, v němž se konstatovalo, že vlastník/provozovatel vykonává hospodářskou činnost, je každopádně zřejmé, že se dánské orgány rozhodly zavést tržní mechanismus. Stejně jako most/tunel přes Øresund bude i pevné spojení provozováno jako komerčně využívaná infrastruktura financovaná z mýtného. To je v rozporu s tvrzením, že činnost představuje výkon veřejné moci.

(197) Je pravdou, že podle stavebního zákona nejsou poplatky za používání pevného spojení stanoveny společností Femern A/S, nýbrž přímo státem prostřednictvím ministra dopravy. Z § 42 odst. 3 stavebního zákona však vyplývá, že bez ohledu na odstavec 2 může společnost Femern A/S v určitých mezích stávající systémy slev změnit, nebo zavést nové slevy. Podle čl. 6 odst. 2 smlouvy o úžině Fehmarn musí společnost Femern A/S navíc působit v souladu s obecnými zásadami podnikání ([97]). Komise proto konstatuje, že společnost Femern A/S má při rozhodování o svých cenách určitý prostor. Pro účely určení, zda podnik vykonává hospodářskou činnost, není každopádně rozhodující, zda tento podnik určuje své ceny, nebo zda podléhá státem regulovaným cenám ([98]). Judikatura uvádí, že schopnost subjektu ovlivňovat cenu služeb je pouze jedním z několika aspektů, které je třeba vzít v úvahu ([99]). Činnost je hospodářské povahy, pokud spočívá v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu (například prostřednictvím komerčního využívání infrastruktury). Jak nedávno potvrdil Soudní dvůr, skutečnost, že určitá služba může být poskytována bez ohledu na zisk (jak tomu může být například z důvodu státem stanovených cenových politik), nebrání tomu, aby se subjekt, který tyto činnosti provádí, považoval za podnik, jestliže se tato nabídka nachází v soutěžním vztahu s nabídkou jiných hospodářských subjektů sledujících cíl dosahování zisku ([100]).

([94]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 29. října 1980 ve spojených věcech Van Landewyck, 209/78 až 215/78 a 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, bod 88; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. listopadu 1995 ve věci FFSA a další, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, bod 21; rozsudek Soudního dvora ze dne 1. července 2008 ve věci MOTOE, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, body 27 a 28.

([95]) Rozhodnutí Komise ze dne 7. prosince 2011 o státní podpoře SA.32820 (2011/NN) – Spojené království – Podpora pro Forensic Science Services, Úř. věst. C 29, 2.2.2012, s. 4, bod 8; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. ledna 1994 ve věci SAT/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, bod 27; rozsudek Soudního dvora ze dne 26. března 2009 ve věci Selex Sistemi Integrati v. Komise, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, bod 71; rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 o státní podpoře N 438/02 – Belgie – Podpora přístavním orgánům, Úř. věst. C 284, 21.11.2002, s. 2; rozsudek Soudního dvora ze dne 18. března 1997 ve věci Calì & Figli, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, bod 22; rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2006 o státní podpoře N 140/06 – Litva – Přidělování dotací státním podnikům v nápravných zařízeních, Úř. věst. C 244, 11.10.2006, s. 12; rozhodnutí Komise ze dne 27. března 2014 o státní podpoře SA.36346 – Německo – společný program pro zlepšení regionální hospodářské struktury (GRW) pro průmyslové a obchodní využití, Úř. věst. C 141, 9.5.2014, s. 1; rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 2012 ve věci Compass-Datenbank GmbH, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, bod 40.

([96]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2012 ve věci Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, bod 50, a rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, body 122 a 123.

([97]) V § 6 odst. 2 se uvádí: „*Společnost je založena v souladu s dánským právem. Činnosti společnosti jsou vykonávány v souladu s obecnými zásadami podnikání a v souladu s mezinárodními závazky, včetně závazků podle práva Společenství.*“

([98]) Rozsudek ze dne 12. července 2012 ve věci Compass-Datenbank GmbH v. Republik Österreich, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, bod 38, s dalšími odkazy.

([99]) Rozsudek ze dne 19. ledna 1994 ve věci SAT Fluggesellschaft v. Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; rozsudek ze dne 18. března 1997 ve věci Calì & Figli v. Servizi Ecologici Porto di Genova, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; rozsudek ze dne 12. července 2012 ve věci Compass-Datenbank, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449. Rozsudek Tribunálu ze dne 20. září 2019 ve věci Havenbedrijf Antwerpen a Maatschappij van de Brugse Zeehaven v. Komise, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652.

([100]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. listopadu 2018 ve spojených věcech Scuola Elementare Maria Montessori v. Komise, C-622/16 P až C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, bod 104. Rozsudek Soudního dvora ze dne 27. června 2017 ve věci Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, ECLI: EU:2017:496, bod 47 a 48.

(198) Komise proto vyvozuje závěr, že provoz pevného spojení představuje hospodářskou činnost. Z rozsudku ve věci Leipzig-Halle ([101]) vyplývá, že výstavba infrastruktury provozované společností Femern A/S rovněž představuje hospodářskou činnost, a opatření podpory tak mohou zahrnovat státní podporu. Společnost Femern A/S je proto pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy ve vztahu k těmto činnostem nutno považovat za podnik.

(199) Jelikož Komise nemohla v rozhodnutí o zahájení řízení určit povahu hlavní činnosti společnosti Femern A/S, nebyla schopna dospět ke konečnému závěru ohledně tzv. propagačních/marketingových/informačních činností, které společnost Femern A/S vykonává.

(200) Jelikož se dánské orgány domnívají, že činnosti společnosti Femern A/S v souvislosti s plánováním a výstavbou pevného spojení představují výkon veřejné moci, pokládají rovněž propagační/marketingové/informační činnosti za výkon veřejné moci. Orgány veřejné moci musí často komunikovat a informovat o svých činnostech a projektech a tyto informační činnosti by se podle jejich názoru neměly považovat za marketing, jak uvedla společnost Scandlines a další. Dánské orgány rovněž tvrdí, že úzký dialog s dotčenými skupinami v Německu a Dánsku a spolupráce s nevládními organizacemi a místními orgány v Dánsku a Německu mají zásadní význam pro realizaci projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn.

(201) Komise se domnívá, že propagační/marketingové/informační činnosti jednoznačně přispívají k plánování, výstavbě a provozu pevného spojení, což jak se zdá, potvrzují popisy činnosti ze strany společnosti Scandlines a dalších subjektů i dánských orgánů. Marketingové činnosti podle výkladu společnosti Scandlines a dalších jednoznačně přispějí k hospodářské činnosti společnosti Femern A/S. I kdyby se však propagační/marketingové/informační činnosti považovaly za informační činnosti v souladu s výkladem dánských orgánů, přispěly by rovněž k hospodářské činnosti společnosti Femern A/S. Jak také uvedla společnost Scandlines a další, není neobvyklé, že společnosti musí informovat veřejnost o svých činnostech. Tyto informační povinnosti nejsou obvykle považovány za výkon veřejné moci. Komise se domnívá, že v tomto smyslu není podstatné, zda jsou činnosti považovány za informační, propagační nebo marketingové činnosti. Pro hodnocení jakožto státní podpory je důležité, aby tyto činnosti přispívaly k hospodářské činnosti. Komise proto považuje rovněž propagační/marketingové/informační činnosti za hospodářské činnosti.

6.1.2 *Prostředky státu a přičitatelnost státu*

(202) Pokud jde o státní původ výhod vyplývajících z použití opatření, pojem „podpora" je širší než pojem dotace. Je tomu tak proto, že zahrnuje nejen pozitivní plnění, jako jsou dotace a kapitálové injekce, nýbrž rovněž opatření, která v různých formách snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, a která sice v pravém slova smyslu nepředstavují dotace, ale mají tutéž povahu a týž účinek ([102]).

(203) Kapitálové injekce, které nejsou v souladu s tržními podmínkami, představují pozitivní výhodu. Opatření, kterým orgány veřejné moci poskytují určitým podnikům zvýhodněné daňové zacházení, ačkoli nezahrnují kladný převod finančních prostředků, staví příjemce do příznivější finanční situace oproti ostatním daňovým poplatníkům a představuje převod státních prostředků ([103]). K tomu, aby se opatření považovalo za převod státních prostředků mimoto postačuje vytvoření rizika uložení další zátěže státu v budoucnu poskytnutím záruky nebo úvěrů za podmínek, které neodpovídají tržním podmínkám ([104]). Totéž platí například v případě, kdy členský stát poskytne záruky, aniž by požadoval od příjemce záruky uhrazení prémie podle tržních podmínek. Kromě toho lze mít za to, že k převodu státních prostředků dochází, pokud stát neúčtuje částku, kterou by za poskytnutí přístupu k veřejnému prostoru nebo přírodním zdrojům, jako je mořské dno a vodní plochy, běžně účtoval.

(204) Jelikož výše uvedená opatření (kapitálová injekce, daňová opatření, státní úvěry a státní záruky a bezplatné využívání mořského dna) byla provedena Dánskem, jsou z podstaty věci přičitatelná státu.

(205) Pokud jde o železniční poplatky, ty představují budoucí zdroj příjmů pro společnost Femern A/S, který bude – stejně jako mýtné – určen ministrem dopravy. Poplatky a mýtné představují odměnu za používání pevného spojení. Skutečnost, že jedním z provozovatelů železnic je provozovatel železnic ve vlastnictví dánského státu, společnost DSB, nepostačuje k vyvození závěru, že železniční poplatky hrazené společnosti Femern A/S tímto provozovatelem prostřednictvím společnosti Rail Net Denmark zahrnují státní prostředky, neboť všem provozovatelům železnic používajícím pevné spojení jsou poplatky účtovány na objektivním a nediskriminačním

([101]) Viz pozn. pod čarou č. 72.

([102]) Viz mimo jiné rozsudek Soudního dvora ze dne 8. listopadu 2001 ve věci Adria-Wien Pipeline GmbH a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH v. Finanzlandesdirektion für Kärnten, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 38; rozsudek Soudního dvora ze dne 15. července 2004 ve věci Španělsko v. Komise, C-501/00, ECLI:EU:C:2004:438, bod 90 a citovaná judikatura; rozsudek Soudního dvora ze dne 15. prosince 2005 ve věci Itálie v. Komise, C-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, bod 77; rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 131 a citovaná judikatura.

([103]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 1994 ve věci Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 14. Rozsudek Soudního dvora ze dne 9. října 2014 ve věci Ministerio de Defensa and Navantia, ECLI:EU:C:2014:2262.

([104]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 1. prosince 1998 ve věci Ecotrade Srl v. Altiforni e Ferriere di Servola SpA (AFS), C-200/97, ECLI:EU:C:1998:579, bod 41; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. března 2013 ve spojených věcech Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise a další, C-399/10 P a C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, body 137, 138 a 139.

základě ([105]). Společnost Rail Net Denmark není mimoto pověřena inkasováním/rozdělováním státní podpory. Finanční prostředky jsou naopak převedeny přímo společnosti Femern A/S. Komise dospěla na tomto základě k závěru, že železniční poplatky nepředstavují zásah státu ani nejsou poskytovány ze státních prostředků.

6.1.3 *Selektivní výhoda*

(206) Podle judikatury je pro účely určení, zda státní opatření představuje státní podporu, nezbytné zjistit, zda podnik-příjemce získá hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu, nezískal ([106]). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, a nikoli důvod či cíl státního zásahu ([107]). Za účelem posouzení této záležitosti by měla být finanční situace podniku po provedení opatření porovnána s jeho finanční situací v případě, že by opatření nebylo přijato.

6.1.3.1 Kapitálové injekce, státní záruky a státní úvěry

(207) Kapitálové injekce poskytnuté společností Sund & Bælt Holding A/S lze považovat za výhodu ve prospěch společnosti Femern A/S. Vzhledem k nejistotě ohledně ziskovosti a vysokému riziku projektu je pravděpodobné, že by soukromý hospodářský subjekt nebyl bez nějakého druhu státní podpory motivován k vložení kapitálu do společnosti Femern A/S. Veřejná záruka nebo státní úvěr za zvýhodněných podmínek může mimoto poskytnout dlužníkovi výhodu tím, že mu umožní vypůjčit si s úrokovou sazbou a náklady, které by na trhu nebylo možné získat bez záruky ([108]), nebo bez státního úvěru. V daném případě je společnost Femern A/S povinna hradit dánskému státu za nesplacený dluh krytý státní zárukou a z nesplacené částky státních úvěrů roční prémii. Není zpochybněno, že tato prémie, i kdyby na základě alternativního modelu výpočtu mezery ve financování činila 2 % ([109]), je nižší než tržní prémie, zejména vzhledem k rizikům projektu. Státní záruka vztahující se na závazky společnosti Femern A/S plynoucí z jejích smluvních vztahů navíc snižuje rizika spojená s běžnými smluvními závazky jakéhokoli soukromého subjektu za běžných tržních podmínek. V daném případě dánský stát poskytnutím státních záruk za úvěry a státních úvěrů, aniž by požadoval platbu prémie za tržních podmínek nebo hrazení tržní úrokové sazby, společnost Femern A/S zvýhodnil. Co se týká propagačních/marketingových/informačních činností, Komise podotýká, že jsou financovány státními úvěry na plánovací činnosti, a nikoli zvláštními státními úvěry určenými pro tyto činnosti.

(208) Jelikož se tyto výhody týkají konkrétně společnosti Femern A/S, jsou z právního hlediska selektivní. Kapitálové injekce, státní záruky za úvěry a státní úvěry proto představují selektivní výhody ve prospěch společnosti Femern A/S ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.1.3.2 Státní záruky za derivátové obchody

(209) Zákon o plánování a stavební zákon rovněž umožňují poskytnutí státních záruk u derivátových obchodů. Společnost Femern A/S dosud žádné takovéto obchody neuzavřela. Pokud jde o záruky týkající se budoucích derivátových obchodů, dánské orgány budou požadovat platbu prémie, kterou považují za prémii v souladu s tržními podmínkami.

(210) Bod 3.1 sdělení o zárukách stanoví, že v případě, že individuální záruka nebo systém záruk zavedený státem nepřináší výhodu konkrétnímu podniku, nepředstavuje státní podporu. V bodech 3.2 až 3.5 sdělení o zárukách je stanovena řada dostatečných podmínek pro neexistenci podpory. V bodě 3.6 sdělení o zárukách je uvedeno, že *„nesplnění některé z podmínek stanovených v bodech 3.2 až 3.5 neznamená, že se záruka nebo systém záruk automaticky považuje za státní podporu“*. Z bodu 1 sdělení o zárukách vyplývá, že ustanovení mají být přímo (ačkoli nikoli

([105]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. září 2017 ve věci ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, body 23 až 37.

([106]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996 ve věci Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999 ve věci Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

([107]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974 ve věci Itálie v. Komise, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

([108]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 8. prosince 2011 ve věci Residex Capital v. Gemeente Rotterdam, C-275/10, ECLI:EU:C:2011:814, bod 39.

([109]) Tato prémie byla původně stanovena ve výši 0,15 % a představuje prémii odpovídající prvnímu modelu výpočtu mezery ve financování. Alternativní model výpočtu mezery ve financování zahrnuje prémii ve výši 2 %.

výhradně) použitelná na záruky spojené se zvláštní transakcí, jako je úvěr. Komise se domnívá, že záruky týkající se derivátových smluv nelze přímo srovnávat se zárukami za úvěr a že pro tento druh derivátových záruk je vhodná zvláštní analýza, jak je stanoveno v bodě 1.4 sdělení o zárukách.

(211) Záruka za derivátovou smlouvu se liší od záruky za úvěr. Derivát je obousměrný závazek, který má v době uzavření smlouvy nulovou tržní hodnotu. Postupem času se může tržní hodnota změnit ve prospěch jedné strany (a na úkor druhé strany), například v závislosti na změnách úrokových sazeb. Obchodování společnosti Femern A/S s deriváty se řídí obecnou smlouvou s každou finanční protistranou (tzv. „dohoda ISDA“), která zahrnuje také přílohu o úvěrové podpoře. Na základě dohody o obousměrné úvěrové podpoře je každá ze stran povinna poskytnout zajištění ve výši čisté záporné tržní hodnoty celkového portfolia derivátů mezi oběma stranami. Likvidita poskytnutá společností Femern A/S jako zajištění nemůže být použita k jiným účelům. Správa zajištění se uskutečňuje v uzavřeném systému se samostatnými účty. Státní záruka za derivátovou smlouvu je zárukou za platební závazky společnosti Femern A/S podle derivátové smlouvy a za schopnost společnosti Femern A/S poskytnout likviditu, která má být použita jako zajištění pro protistranu a která pokrývá potenciální zápornou tržní hodnotu transakce.

(212) Ocenění derivátového obchodu je určeno úvěrovými a finančními riziky spojenými s těmito potenciálními změnami tržní hodnoty. Bez záruky a dohody o obousměrném zajištění by banka jako protistrana připočetla tyto rizikové prvky k ceně. Dánské orgány vysvětlily, že tato navýšení rizika jsou mnohem nižší než riziková prémie u úvěru se stejnou výší jistiny.

(213) Dánské orgány Komisi informovaly, že společnost Femern A/S bude za každou státní záruku spojenou s derivátovým obchodem platit tržní poplatek. Tržní poplatek bude stanoven následovně. Společnost Femern A/S si před uzavřením nového derivátového obchodu vyžádá dvě závazné cenové nabídky alespoň od dvou různých soukromých bank. Banky předloží závaznou cenovou nabídku pro dva typy transakcí: a) derivátové obchody s podporou státní záruky a dohodou o obousměrné úvěrové podpoře a b) stejný obchod bez těchto prvků podpory. Cenové nabídky budou vycházet z hodnocení finanční situace společnosti Femern A/S. Společnost Femern A/S si pak může mezi oběma typy transakcí vybrat. Pokud si společnost Femern A/S vybere transakci uvedenou v písmenu a), zaplatí dánskému státu jako prémii rozdíl mezi cenou transakce podle písmena a) a cenou transakce podle písmena b). Prémie bude vyjádřena jako procentní podíl jistiny transakce, která bude vyplácena jednou ročně během celé doby trvání transakce.

(214) Komise má za to, že na základě této metodiky založené na porovnání dvou závazných cenových nabídek a uhrazení výsledného rozdílu ve formě prémie pro dánský stát neposkytuje stát společnosti Femern A/S žádnou výhodu tím, že ručí za derivátové obchody. Toto opatření tudíž nepředstavuje státní podporu. Není proto nutné zkoumat, do jaké míry může opatření narušit hospodářskou soutěž nebo ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.1.3.3 Železniční poplatky

(215) V předchozím oddíle vyvodila Komise závěr, že účtování železničních poplatků nepředstavuje použití státních prostředků přičitatelné státu, které byly poskytnuty společnosti Femern A/S. Pro úplnost Komise vzhledem k tomu, že tato otázka byla v rozhodnutí o zahájení řízení ponechána jako otevřená, blíže analyzovala, zda má společnost Femern A/S v souvislosti se železničními poplatky selektivní výhodu.

(216) Dánské orgány uvedly, že poplatky za infrastrukturu představují poplatky za užívání, tj. platbu za službu, a nikoli daň/dávku. Tvrzení společnosti Scandlines, že stát prostřednictvím svého vlastního provozovatele železnic, společnosti DSB, platí společnosti Femern A/S každoročně část celkových poplatků bez ohledu na počet vlaků používajících pevné spojení, a to bez mechanismu úpravy a po neurčitou dobu, není správné. Dánské orgány potvrdily, že poplatky budou stanoveny v souladu se směrnicí 2012/34/EU a budou se vztahovat na každého provozovatele železnic, který bude používat pevné spojení. Železniční poplatky je třeba společnosti Femern A/S uhradit prostřednictvím společnosti Rail Net Denmark, která bude poplatky vybírat.

(217) Komise uvádí, že železniční poplatky představují protiplnění za služby poskytované společností Femern A/S provozovatelům železnic. S ohledem na vysvětlivky uvedené v 87. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí není důvod předpokládat, že by příjmy z železniční dopravy byly příliš vysoké.

(218) Pokud jde o železniční poplatky, Komise dospěla tudíž k závěru, že společnosti Femern A/S není poskytována selektivní výhoda.

6.1.3.4 Zvláštní daňová opatření

(219) Aby daňové opatření spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, je třeba prokázat, že *zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby* oproti jiným podnikům nebo odvětvím nacházejícím se ve srovnatelné faktické a právní situaci s ohledem na cíl, který tento režim sleduje ([110]). Pokud však členské státy přijmou opatření *ad hoc*, která zvýhodňují konkrétní subjekty, zjištění výhody v zásadě umožňuje předpokládat jeho selektivní povahu ([111]). Důvodem je skutečnost, že obvykle lze snadno dospět k závěru, že tato opatření mají selektivní povahu, jelikož vyhrazují příznivé zacházení jednomu či několika málo podnikům ([112]).

(220) V tomto případě zvláštní daňový režim v oblasti odpisů a převodu ztrát snižuje daňovou povinnost společnosti Femern A/S ve srovnání s povinností, která by jí byla uložena, pokud by tato opatření přijata nebyla, a tím jí poskytuje hospodářskou výhodu. Za těchto okolností by se společnost Femern A/S měla považovat za přímého příjemce daňových opatření.

(221) Komise posoudila opatření týkající se převodu ztrát a zvláštních pravidel odpisování podle standardní analýzy o třech krocích vypracované soudy EU ([113]). Za prvé je nutno určit referenční systém. Za druhé je třeba rozhodnout, zda dané opatření představuje odchylku od tohoto systému, jelikož rozlišuje mezi hospodářskými subjekty, které jsou vzhledem k cíli systému ve srovnatelné faktické a právní situaci. Jestliže opatření představuje odchylku od referenčního systému, a je tudíž *prima facie* selektivní, musí být ve třetím kroku analýzy zjištěno, zda je odchylka odůvodněna povahou nebo obecnou strukturou systému. V této souvislosti přísluší členskému státu, aby prokázal, že rozdílné daňové zacházení vyplývá přímo ze základních nebo řídicích principů tohoto systému ([114]).

Převod ztrát

(222) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že zvláštní pravidla pro převod ztrát, která pro společnost Femern A/S platila v období od roku 2013 do roku 2015, rozlišovala mezi hospodářskými subjekty, jež se *prima facie* (jak se zdá) nacházejí ve srovnatelné faktické a právní situaci s ohledem na cíl sledovaný dotčeným daňovým systémem. Pravidla platná pro společnost Femern A/S během tohoto období byla tedy *prima facie* selektivní. Je na dotčeném členském státu, aby prokázal, že opatření, které je na první pohled selektivní, je odůvodněno povahou nebo obecnou strukturou jeho daňového systému ([115]). Po rozhodnutí o zahájení řízení však dánské orgány nepředložily žádné odůvodnění s ohledem na cíl sledovaný obecným systémem.

(223) Dánské orgány mají za to, že se dotčené opatření týká fáze plánování projektu a že každopádně toto opatření nebylo v praxi nikdy uplatněno, jelikož Femern A/S během tohoto období nevykázala žádný zisk. Společnost Femern A/S nepřevádí ztráty z předchozích let. Při výpočtu zdanitelného příjmu skupiny v letech 2013–2015, kdy platila zvláštní pravidla, nebyly proto provedeny žádné odpočty ztrát z předchozích let. Veškeré ztráty společnosti Femern A/S byly použity k snížení zdanitelného příjmu na úrovni skupiny v témže účetním období. Jiné dánské společnosti v rámci skupiny mohly podle obecných daňových předpisů postupovat stejně.

(224) Ačkoli se tudíž společnosti Femern A/S v letech 2013–2015 týkala zvláštní pravidla, finanční situace společnosti byla v tomto období taková, že se tato pravidla ve skutečnosti na společnost Femern A/S nikdy nevztahovala. Komise proto dospěla k závěru, že jelikož k možnému převodu ztrát nedošlo, ani k němu nemůže dojít v budoucnu, zvláštní pravidla týkající se převodu ztrát společnosti Femern A/S neposkytla ani nemohou poskytnout hospodářskou výhodu ([116]).

Odpisy aktiv

(225) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že pravidla odpisování platná pro Femern A/S byla *prima facie* selektivní. Po rozhodnutí o zahájení řízení nepředložily dánské orgány žádné odůvodnění s ohledem na cíl sledovaný obecným systémem.

([110]) Rozsudek Tribunálu ze dne 22. ledna 2013 ve věci Salzgitter v. Komise, T-308/00, ECLI:EU:T:2004:199, bod 79 a citovaná judikatura.

([111]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2017 ve věci Řecká republika v. Komise, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, body 78 a 79.

([112]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015 ve věci Komise v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60 a následující body; stanovisko generálního advokáta Mengozziho ze dne 27. června 2013 ve věci Deutsche Lufthansa, C-284/12, ECLI:EU:C:2013:442, bod 52.

([113]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 8. září 2011 ve věci Komise v. Nizozemsko, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 62; rozsudek Soudního dvora ze dne 8. listopadu 2001 ve věci Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

([114]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 8. září 2011 ve spojených věcech Paint Graphos a další, C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 49 a následující body; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004 ve věci GIL Insurance, C-308/01, ECLI: EU: C:2004:252.

([115]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. listopadu 2011 ve spojených věcech Komise a Španělsko v. Government of Gibraltar a Spojené království, C-106/09 P a C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, bod 146; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004 ve věci Nizozemsko v. Komise, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, bod 43; rozsudek Soudního dvora ze dne 6. září 2006 ve věci Portugalsko v. Komise, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

([116]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2018 ve věci Komise v. Francie a IFP Énergies nouvelles, C-438/16, ECLI:EU:C:2018:737, body 117–118.

(226) Dánské orgány mají za to, že se dotčené opatření týká fáze plánování projektu, a třebaže byla v letech 2009 až 2015 zavedena zvláštní pravidla odpisování, společnost Femern A/S nemohla těchto zvláštních pravidel využít, jelikož zařízení nebyla k dispozici pro užívání a nedošlo k žádným odpisům. Společnost Femern A/S podléhá od 1. ledna 2016 obecným dánským daňovým předpisům, včetně pravidel týkajících se odpisů aktiv, která platí pro všechny dánské společnosti.

(227) Společnost Femern A/S mohla tudíž v období 2009–2015 využívat selektivní výhodu. Komise však vyvozuje závěr, že vzhledem k tomu, že výhoda nebyla využita a nemůže být využita ani v budoucnu, zvláštní odpisová sazba použitelná na společnost Femern A/S neměla a nemůže společnosti Femern A/S poskytnout hospodářskou výhodu ([117]).

Režim společného zdanění

(228) Referenčním systém pro režim společného zdanění jsou ustanovení o povinném zdanění v dánském zákoně o dani z příjmů právnických osob. Jelikož se režim společného zdanění vztahuje na všechny dánské podniky ve skupině, a nikoli výhradně na společnost Femern A/S, nelze mít za to, že společnosti Femern A/S byla poskytnuta selektivní výhoda ([118]). Komise proto došla k závěru, že společnost Femern A/S nemůže prostřednictvím své účasti v režimu společného zdanění využít dodatečnou selektivní výhodu.

6.1.3.5 Bezplatné využívání státního majetku

(229) Podle dánských orgánů neexistuje v dánském právu žádné obecné pravidlo ani zásada vyžadující, aby společnosti nacházející se v podobné faktické a právní situaci jako Femern A/S platily státu poplatky za využívání mořského dna a vodních ploch. Stejná zásada bezplatného přístupu by se tudíž vztahovala na všechny infrastruktury pevného spojení. Provozovatelé trajektů ani jiné společnosti námořní dopravy podobně nehradí dánskému státu žádné poplatky za přejezd přes mořské oblasti spadající do dánské jurisdikce. Podle těchto orgánů navíc přístavy neplatí poplatky za využívání mořského dna.

(230) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení společnost Scandlines a další tvrdí, že jelikož je bezplatné využívání mořského dna společností Femern A/S výslovně stanoveno ve stavebním zákoně, znamená to, že by společnost Femern A/S jinak musela platit poplatek podle běžného (referenčního) systému.

(231) V čl. 8 odst. 2 smlouvy o úžině Fehmarn a v § 45 stavebního zákona je upřesněno, že by společnost Femern A/S neměla za užívání mořského dna platit poplatek. Dánské orgány vysvětlily, že důvodem tohoto ustanovení je pouze vyloučení pochybností. Podle dánských orgánů vyžaduje uložení povinnosti platit dánským orgánům poplatek výměnou za určitou službu podle dánských právních předpisů právní základ. Jak je uvedeno v 229. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, takový právní základ neexistuje a nic nenasvědčuje tomu, že by Dánsko účtovalo poplatky za využívání mořského dna a vodních ploch ostatním provozovatelům infrastruktury. Komise se tudíž domnívá, že i kdyby ustanovení § 45 stavebního zákona neexistovalo, nemohly by dánské orgány vybírat poplatek za využívání mořského dna společností Femern A/S, jelikož by neexistoval zvláštní právní základ. Explicitní ustanovení těchto předpisů o volném využívání vodních ploch a mořského dna zároveň nenaznačuje, že by společnost Femern A/S musela platit poplatek v rámci běžného (referenčního) systému.

(232) Za těchto okolností nemá Komise vzhledem k tomu, že neexistuje obecný právní rámec, který by stanovil hrazení poplatku za využívání mořského dna a vodních ploch, a vzhledem k tomu, že nebyly předloženy žádné věcné důkazy ohledně toho, že takové poplatky byly hrazeny v minulosti, žádný důvod se domnívat, že takovýto obecný systém existuje. Komise proto dospěla k závěru, že společnost Femern A/S v tomto ohledu nevyužívá selektivní výhodu.

6.1.4 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(233) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ([119]). Má se za to, že opatření provedené státem narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, pokud může posílit soutěžní postavení příjemce ve vztahu k ostatním podnikům, s nimiž soutěží.

(234) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení dospěla předběžně k závěru, že jelikož se společnost Femern A/S považuje za podnik působící na trhu dopravy přes úžinu Fehmarn, může poskytnutí selektivní výhody posílit její postavení ve vztahu k ostatním podnikům působícím na tomto trhu, jako jsou zejména provozovatelé trajektů a provozovatelé přístavů.

([117]) Tamtéž.

([118]) Viz rovněž rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, body 278 až 282.

([119]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015 ve věci Eventech v. The Parking Adjudicator, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 66; rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2013 ve spojených věcech Libert a další, C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77; rozsudek Tribunálu ze dne 4. dubna 2001 ve věci Friulia Venezia Giulia, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, bod 41.

(235) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení se však dánské orgány domnívají, že pevné spojení přímo nesoutěží například s trajekty, stejně tak jako železniční infrastruktura přímo nesoutěží se silnicemi, autobusy nebo letišti. V tomto ohledu odkazují dánské orgány na bod 220 sdělení o pojmu státní podpora. Dánské orgány zastávají názor, že veřejné financování projektu pevného spojení nenarušuje hospodářskou soutěž.

(236) Komise s odůvodněním dánských orgánů nesouhlasí. Domnívá se, že opatření, která společnosti Femern A/S poskytují selektivní výhodu, posilují postavení tohoto podniku ve vztahu k ostatním podnikům, které soutěží v rámci obchodu mezi členskými státy. Zejména nelze popřít, že společnost Femern A/S bude v rámci obchodu mezi členskými státy soutěžit s podniky poskytujícími jiné dopravní služby.

(237) Za prvé, finanční analýza z roku 2016 vypracovaná společností Femern A/S připouští, že „se očekává, že pevné spojení přes úžinu Fehmarn absorbuje část tranzitní dopravy mezi Skandinávií / východním Dánskem a Německem, která v současné době využívá most přes Velký Belt, a část dopravy na trajektech v západní části Baltského moře, protože někteří cestující to budou pokládat za atraktivnější než využití pevného spojení". Tribunál ve svých rozsudcích ze dne 13. prosince 2018 rovněž uvedl, že postavení společnosti Femern A/S bude posíleno na úkor trajektů: „Je důvodné dojít k závěru, že projekt zahrnující výstavbu infrastruktury, která bude alternativou ke stávajícím druhům dopravy, s sebou nese riziko, že tyto druhy dopravy zaniknou, a že tento projekt nabízí řešení, které by celkově přineslo pozitivní výsledky […]." ([120])

(238) Komise za druhé uvádí, že při citaci bodu 220 sdělení o pojmu státní podpora na podporu tvrzení, že veřejné financování silnic ani zpoplatněných komunikací (a rovněž mostů), jako je pevné spojení, za určitých stanovených podmínek nenarušuje hospodářskou soutěž, dánské orgány opomenuly uvést související poznámku pod čarou č. 327, v níž se jednoznačně uvádí: „*Neobvyklou situací, v níž nelze vyloučit státní podporu, by byl například most nebo tunel mezi dvěma členskými státy, nabízející do značné míry zaměnitelné služby ke službě nabízené komerčním provozovatelem trajektové dopravy nebo vybudování zpoplatněné komunikace v přímém soutěžním vztahu s jinou zpoplatněnou komunikací (například dvě souběžně vedené komunikace, které tak nabízejí do značné míry zaměnitelné služby).*"

(239) Komise rovněž konstatuje, že pokud jde o pevné spojení přes Øresund, což je infrastruktura s velmi podobnými činnostmi, cíli a financováním jako pevné spojení přes úžinu Fehmarn, Komise ve svém rozhodnutí ve věci Øresund z roku 2014 měla za to, že hospodářská soutěž na trhu dopravy přes Øresund by byla narušena, jelikož „*konsorcium soutěží s provozovateli jiných druhů dopravy, například trajektové přepravy*" ([121]).

(240) Ze všech výše uvedených důvodů se proto Komise domnívá, že opatření znamenající selektivní výhodu lze považovat za opatření, která ovlivňují obchod uvnitř Unie a mohou narušit hospodářskou soutěž.

6.1.5 *Závěr ohledně existence podpory*

(241) Na základě tohoto posouzení vyvozuje Komise závěr, že kapitálové injekce, státní záruky za úvěry a státní úvěry představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pokud jde o údajná opatření týkající se odpisu aktiv, převodu ztrát, režimu společného zdanění, železničních poplatků a (bezplatného) využívání státního majetku, Komise vyvozuje závěr, že nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Femern A/S ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Komise se mimoto domnívá, že vzhledem k revidovanému oznámení nepředstavují státní podporu ani záruky za deriváty.

6.2 **Hodnocení opatření jako individuální podpory nebo režimu**

(242) V 133. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení nadnesla Komise otázku, zda by se státní záruky a státní úvěry měly považovat za režim podpory, za jednotlivé podpory poskytnuté při vstupu zákona o plánování a stavebního zákona v platnost, nebo za jednotlivou podporu poskytnutou pokaždé, když vnitrostátní orgány provedou finanční transakci společnosti Femern A/S, a měly být posouzeny jako takové.

(243) Za účelem stanovení, zda se opatření považují za režimy podpory nebo za jednotlivá opatření podpory, musí Komise přezkoumat povahu opatření na základě definic stanovených v procesním nařízení.

(244) Podle čl. 1 písm. d) procesního nařízení se „‚režimem podpory' rozumí jakýkoliv akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora pro podniky definované aktem obecným nebo abstraktním způsobem, a dále akt, na jehož základě může být na neurčitou dobu a/nebo na neurčitou částku

([120]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Stena Line Scandinavia AB a další v. Komise, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944, bod 227, a rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, bod 256.

([121]) Rozhodnutí Komise ze dne 15.10.2014 – Státní podpora SA.36558 (2014/NN) a SA.38371 (2014/NN) – Dánsko – Státní podpora SA.36662 (2014/NN) – Švédsko – Podpora poskytnutá konsorciu Øresundsbro Konsortiet (Úř. věst. C 418, 21.11.2014, s. 8).

poskytnuta pro jeden nebo několik podniků podpora, která není spojena se zvláštním projektem". Naproti tomu jednotlivá podpora je definována v čl. 1 písm. e) téhož nařízení jako „podpora, která není poskytnuta na základě režimu podpory nebo která je poskytnuta na základě režimu podpory, ale musí být oznámena".

(245) Komise již v. 129. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení dospěla k závěru, že první případ uvedený v definici režimu podpory nelze považovat za použitelný na předmětná opatření, jelikož opatření nejsou určena pro „*podniky definované aktem obecným a abstraktním způsobem*", nýbrž jsou výslovně provedena ve prospěch společnosti Femern A/S.

(246) Jak dánské orgány, tak i společnost Scandlines a další subjekty tvrdily, že v tomto případě není použitelná druhá situace uvedená v definici, jelikož podpora poskytnutá společnosti Femern A/S souvisí s konkrétním projektem, tj. s pevným spojením. Jelikož podpora poskytnutá v rámci kapitálových injekcí, státních záruk a státních úvěrů souvisí výlučně s financováním plánování a výstavby pevného spojení a ostatní projekty a činnosti jsou vyloučeny, Komise konstatuje, že podpora je skutečně spojena s konkrétním projektem. Na základě revidovaného oznámení v návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení (jak je uvedeno v 177. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí) nelze mimoto podporu považovat za podporu poskytnutou na neurčitou dobu a/nebo na neurčitou částku.

(247) Komise proto vyvozuje závěr, že státní záruky a státní úvěry nelze považovat za režim podpory ve smyslu čl. 1 písm. d) procesního nařízení. Je proto nutné je považovat za jednotlivou podporu.

(248) Zbývá určit, zda státní záruky a státní úvěry zahrnují jedno nebo několik jednotlivých opatření podpory spojených se zákonem o plánování a stavebním zákonem, nebo řadu jednotlivých podpor poskytnutých pokaždé, když dánské orgány provedou finanční transakci společnosti Femern A/S.

(249) Na základě ustálené judikatury soudů Unie ([122]), jak se odráží v řadě pokynů a nařízení Komise ([123]), se datem poskytnutí podpory rozumí datum, kdy příjemce získá na základě platného vnitrostátního režimu právní nárok na podporu.

(250) Vnitrostátním právním základem financování společnosti Femern A/S je zákon o plánování ze dne 15. dubna 2009, který vstoupil v platnost dne 17. dubna 2009, a stavební zákon ze dne 4. května 2015, který vstoupil v platnost dne 6. května 2015.

(251) Ustanovení § 7 zákona o plánování a § 4 stavebního zákona poskytují právní základy pro financování činností, na které se tyto zákony vztahují. Dánské orgány uvedly, že obě ustanovení jsou v podstatě totožná. V § 4 stavebního zákona se stanoví, že společnost Femern A/S může získávat úvěry a používat jiné finanční nástroje k financování a refinancování plánování, výstavby a provozu a dalších nezbytných opatření a že tyto úvěry stanoví ministr financí (odstavec 1); že ministr financí je oprávněn poskytnout státní záruku za tyto závazky (odstavec 2); že ministr financí je oprávněn tyto potřeby financování uspokojit poskytnutím půjčky ze strany vlády (tj. státními úvěry) (odstavec 3); že dánská ústřední vláda ručí za ostatní finanční závazky společnosti Femern A/S v souvislosti s výstavbou projektu (odstavec 4). Ustanovení § 7 zákona o plánování jsou koncipována podobně.

(252) Komise konstatuje, že znění § 4 a § 7 není samo o sobě jednoznačné, pokud jde o právní nárok společností Femern A/S na tyto formy financování a související pravomoc ministra financí schválit nebo odmítnout poskytnutí státních úvěrů nebo státních záruk společnosti Femern A/S.

(253) Dánské orgány poskytly další vysvětlení na základě přípravných poznámek ke stavebnímu zákonu, které považují za směrodatné zdroje pro výklad § 4 stavebního zákona. Pokud jde o odstavec 1, přípravné poznámky objasňují, že za účelem dosažení co nejlepších podmínek musí být úvěry získány tak, jak stanoví ministr financí. Dánské orgány rovněž vysvětlily, že podle tohoto ustanovení má ministr financí pravomoc vydat společnosti Femern A/S závazné pokyny ohledně toho, jak by měla získat úvěry, které nástroje by se měly použít a jaké požadavky by měly být uloženy. Pokud jde o odstavce 2 a 3, přípravné poznámky upřesňují, že „*zvolená organizační forma nemá za cíl omezit odpovědnost státu za dotyčné stavební práce. Zákon proto stanoví, že stát ručí za závazky společností týkající se úvěrů a jiných finančních nástrojů, které jsou využívány k financování a refinancování přípravy, výstavby, provozu a provádění dalších nezbytných opatření v souvislosti s realizací stavebního projektu. Záruka státu znamená, že společnosti Femern A/S a A/S Femern Landanlæg budou moci získat půjčky za rovnocenných podmínek, jaké jsou poskytovány státu*" (kapitola 10).

([122]) Rozsudek Tribunálu ze dne 25. ledna 2018 ve věci BSCA v. Komise, T-818/14, ECLI:EU:T:2018:33, bod 72 a citovaná judikatura.
([123]) Například nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1), čl. 2 bod 28.

Kapitola 12 těchto přípravných poznámek upřesňuje, že „*kromě části, která je financována dotacemi EU, budou stavební náklady na stavební projekt financovány získáním úvěrů na mezinárodních kapitálových trzích se zárukami, které vydá dánský stát, nebo prostřednictvím půjček od státu. Úroky a splátky úvěrů budou uhrazeny z poplatků za užívání pobřežní infrastruktury a platby společnosti Banedanmark společnostem za využívání železnice. Dánský stát bude ručit za získané úvěry a jiné finanční závazky společnosti během fáze výstavby*.“ Z toho vyplývá, že stavební zákon obsahuje jednoznačný závazek státu týkající se financování stavebních nákladů státními úvěry (nebo „půjčkami od státu“, jak je uvedeno výše) a/nebo státními zárukami. Ministr financí je zmocněn rozhodnout pouze o kombinaci státních úvěrů a státních záruk.

(254) Dánské orgány poskytly další vysvětlení ohledně poskytování těchto státních úvěrů a státních záruk podle stavebního zákona (a obdobně i zákona o plánování). Vysvětlena byla také zvláštní úloha ministra financí, který má při provádění těchto ustanovení pouze omezenou posuzovací pravomoc.

(255) V Dánsku spravuje veřejný dluh jménem ministerstva financí „Úřad vlády pro správu dluhu“ při Nationalbanken (dánská centrální banka). Rozdělení úkolů stanoví „*Dohoda o dělbě práce v oblasti veřejného dluhu mezi dánskou centrální banku a ministerstvo financí*“ ([124]). Podle článku 6 této dohody vydává Nationalbanken jménem ministra financí státní záruky a jménem vlády poskytuje státní úvěry společnostem, které mají zákonný přístup k úvěrům se státní zárukou nebo ke státním úvěrům. Ministerstvo financí před iniciováním nových právních předpisů nebo změn stávajících právních předpisů atd. informuje Nationalbanken o přístupu společností ke státním úvěrům a/nebo státním zárukám, které jsou nebo budou spravovány Nationalbanken. Ministerstvo financí informuje Nationalbanken také o tom, kdy lze tento hmotněprávní základ použít.

(256) Dne 29. května 2017 uzavřela společnost Femern A/S s Nationalbanken, ministerstvem financí a ministerstvem dopravy smlouvu, která upřesňuje způsoby financování, jež bude poskytnuto. Jedná se o standardní smlouvu vypracovanou Nationalbanken, která se podobá smlouvám uzavřeným s jinými společnostmi pod kontrolou státu. Smlouva stanoví určité významné podmínky, včetně odpovědnosti společnosti Femern A/S za zajištění toho, aby získané úvěry odpovídaly jejím potřebám financování a aby úvěry nepřekračovaly případná omezení, pokud jde o výši úvěru. Společnost Femern A/S by měla rovněž zajistit, aby transakce na základě státní záruky byly založeny na dostatečném právním základě týkajícím se vydávání záruk ze strany vlády. Z této smlouvy vyplývá, že Nationalbanken toto nekontroluje u každé žádosti o nový státní úvěr nebo státní záruku. Společnost Femern A/S je navíc na žádost Nationalbanken povinna předložit plán týkající se očekávaných potřeb financování. Podle smlouvy schválí Nationalbanken každou žádost o získání nového úvěru, která obecně odpovídá plánu, ledaže 1) se má za to, že úvěr není v souladu s měnovou politikou, 2) Nationalbanken nemůže dosáhnout uspokojivých cen na trhu z důvodu mimořádných okolností na finančním trhu nebo z důvodu nedostatku likvidity, nebo 3) žádost se podstatně odchyluje od uvedeného plánu. Konkrétní podmínky pro státní úvěry a úvěry se státní zárukou podléhají standardním pokynům Nationalbanken pro finanční operace. Ministr financí tedy teoreticky ani prakticky neschvaluje ani nezamítá jednotlivé žádosti společnosti Femern A/S o úvěry. Nationalbanken však pravidelně sleduje, zda úvěry, u nichž společnost Femern A/S požaduje státní záruku, spadají do oblasti působnosti pokynů ministerstva financí a pokynů pro finanční operace. Nationalbanken ani ministerstvo financí nikdy neodmítly konkrétní dokumenty týkající se úvěrů, u nichž žádaly o státní záruku například společnosti A/S Storebælt nebo A/S Øresund.

(257) Komise na tomto základě konstatuje, že vstup stavebního zákona v platnost udělil společnosti Femern A/S právní nárok na financování plánování a výstavby pevného spojení prostřednictvím úvěrů se státní zárukou nebo státních úvěrů. Vstup stavebního zákona v platnost jako takový zahrnoval poskytnutí jednotlivé podpory společnosti Femern A/S.

(258) Dánské orgány rovněž potvrdily, že § 4 odst. 4 stavebního zákona ([125]) znamená, že dánská ústřední vláda poskytuje bez dalších prováděcích opatření záruku, že dánský stát zaplatí smluvním dodavatelům společnosti

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

([125]) V přípravných poznámkách ke stavebnímu zákonu se uvádí, že „*v souladu s odstavcem 4 ručí ústřední vláda bez zvláštního oznámení v každém případě za finanční závazky společností Femern A/S a A/S Femern Landanlæg, které nejsou zaručeny v odstavci 2. Podle tohoto ustanovení se státní záruka omezuje na závazky, které tyto dvě uvedené společnosti přijaly v souvislosti s výstavbou stavebního projektu, budou se však vztahovat i na závazky v souvislosti s výstavbou stavebního projektu, které společnosti přijaly před tím, než jsou tyto stavby předány k užívání, pokud však závazky společností zaniknou až předání k užívání. Toto ustanovení znamená, že se odpovědnost ústřední vlády vztahuje například na rozhodčí řízení týkající se stavebních prací provedených v souvislosti se stavebním projektem, které jsou prováděny do okamžiku, kdy je pevné spojení předáno k užívání, a to i v případě, že rozhodčí řízení jsou ukončena nebo zahájena až poté, co bylo předáno k užívání. Odpovědnost ústřední vlády podle odstavce 4 se však nevztahuje na povinnosti týkající se například oprav, provozu a údržby pevného spojení a jakýchkoli nových stavebních prací, které jsou prováděny po jeho předání k užívání. Odpovědnost ústřední vlády se stejně tak nevztahuje na finanční závazky, které společnosti sice přijaly ve fázi výstavby, nesouvisejí však s vlastní výstavbou stavebního projektu.*“

Femern A/S v případě úpadku této společnosti ([126]). Jakmile proto společnost Femern A/S podepíše stavební smlouvu s jedním ze smluvních dodavatelů, je dánský stát odpovědný za veškeré finanční závazky vyplývající z uvedené smlouvy. Tato záruka byla účinná od přijetí stavebního zákona, což znamená, že od tohoto dne byl dánský stát bez dalších prováděcích opatření fakticky odpovědný za veškeré náklady vyplývající z činnosti společnosti Femern A/S podle stavebního zákona.

(259) Komise vyvozuje závěr, že dánské orgány poskytly společnosti Femern A/S řadu jednotlivých podpor. V době založení v roce 2005 byla poskytnuta kapitálová injekce. Poté byla ke dni vstupu zákona o plánování v platnost dne 17. dubna 2009 poskytnuta jednotlivá podpora na financování přípravných, průzkumných, projektových a dalších nezbytných činností týkajících se pevného spojení. Tato podpora sestávala z kombinace níže uvedených nástrojů: kapitálová injekce, státní záruky a státní úvěry. Původní rozpočet byl stanoven na 1 210 milionů DKK (162,2 milionu EUR) (v cenách roku 2008). Další podpora byla poskytnuta dne 3. června 2010, 23. června 2011 a v březnu 2013, kdy byl původní rozpočet podle zákona o plánování navýšen na 1 881 milionů DKK (252,1 milionu EUR), 2 812 milionů DKK (376,9 milionu EUR) resp. 3 992 milionů DKK (535,1 milionu EUR) (vše v cenách roku 2008). Ke dni vstupu stavebního zákona v platnost dne 6. května 2015 byla poskytnuta další jednotlivá podpora na plánování, výstavbu, provoz a jiná nezbytná opatření v souvislosti s výstavbou a provozem pevného spojení, která sestávala z kombinace státních úvěrů a státních záruk.

6.3 **Zákonnost podpory**

(260) V čl. 108 odst. 3 Smlouvy se vyžaduje, aby členské státy Komisi včas informovaly o záměrech poskytnout podporu, aby mohla podat svá vyjádření. Povinnost zdržet se jednání stanovená v tomtéž článku navíc členskému státu brání v tom, aby navrhované opatření provedl dříve, než Komise přijme konečné rozhodnutí.

(261) Dne 16. března 2009 oznámily dánské orgány podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy z důvodu právní jistoty státní podporu na financování rozpočtu ve výši 1 445 milionů DKK (193,7 milionu EUR) za účelem financování fáze plánování. Částka ve výši 1 210 milionů DKK (162,2 milionu EUR) se týkala pevného spojení, zatímco částka ve výši 185 milionů DKK (24,8 milionu EUR) souvisela se spojením s vnitrozemím. Dne 13. července 2009 se Komise ve svém plánovacím rozhodnutí rozhodla nevznést námitky proti financování fáze plánování, přičemž dospěla k závěru, že společnost Femern A/S ve fázi plánování jednala jako orgán veřejné moci, a že případná podpora proto nespadá do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Jelikož však Komise nemohla vyloučit, že by veřejná podpora fáze plánování mohla zahrnovat státní podporu ve prospěch budoucího provozovatele pevného spojení, posoudila rovněž slučitelnost oznámených opatření a dospěla k závěru, že by tyto podpory mohly být považovány za slučitelné s vnitřním trhem.

(262) Jak je uvedeno v 259. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, rozpočet na plánování pevného spojení byl několikrát upraven, a to v červnu 2010, v červnu 2011 a v březnu 2013, a dosáhl celkové výše 3 992 milionů DKK (535,1 milionu EUR) (v cenách roku 2008). Tyto rozpočtové úpravy schválil finanční výbor dánského parlamentu. Souhlas se pokaždé týkal konkrétních činností v oblasti plánování, na něž se vztahuje § 2 zákona o plánování. Komise se domnívá, že dánské orgány rozhodly o těchto navýšeních rozpočtu na základě rozhodnutí o plánování, a proto se opíraly o domněnku, že společnosti Femern A/S nebude v souvislosti s navýšením rozpočtu poskytnuta žádná státní podpora, nebo že by se každopádně jednalo o slučitelnou podporu. Na základě těchto schválení rozpočtu získala společnost Femern A/S konkrétní státní úvěry. Dánské orgány potvrdily, že každý z těchto státních úvěrů má stanovený den splatnosti, k němuž má být úvěr splacen. Dánské orgány dále uvedly, že skutečné náklady na plánování byly financovány průběžně na základě prognóz nákladů a poskytnutí podpory EU v rámci TEN-T / Nástroje pro propojení Evropy.

(263) Komise se domnívá, že dánské orgány mohly důvodně předpokládat, že se na poskytnutí státních záruk a státních úvěrů pro rozpočet na plánování ve výši 3 992 milionů DKK vztahovalo rozhodnutí o plánování. V rozhodnutí o plánování Komise skutečně konstatovala, že společnost Femern Belt A/S jednala jako orgán veřejné moci, pokud jde o její účast ve fázi plánování, a že veřejné financování, které jí bylo za tímto účelem poskytnuto, nepředstavuje

([126]) Tato záruka se vztahuje pouze na stavební náklady projektu. Veškeré povinnosti týkající se oprav, provozu a údržby pevného spojení nebo jakýchkoli nových stavebních prací provedených poté, co bylo pevné spojení předáno k užívání, jsou zcela vyloučeny.

státní podporu. Pokud by společnost Femern Belt A/S byla pověřena realizací následných fází projektu a provedením souvisejících komerčních činností, mohlo by se veřejné financování fáze plánování považovat za slučitelnou státní podporu. Je pravdou, že v rozhodnutí o plánování nebyly konkrétně posouzeny státní úvěry, nýbrž pouze státní záruky a kapitálová injekce. Zákon o plánování (jak byl oznámen Komisi) však výslovně stanoví možnost státních úvěrů a poskytuje ministru financí prostor pro uvážení při rozhodování o optimální kombinaci nástrojů za účelem financování přípravných, průzkumných, projektových činností a dalších nezbytných opatření týkajících se pevného spojení. Komise dále podotýká, že rozhodnutí o plánování nebylo – v doplňkové analýze slučitelnosti – podmíněno maximální výší podpory nebo intenzitou podpory.

(264) Dne 28. listopadu 2014 zaslal dánský ministr dopravy pro veřejnou konzultaci *„návrh zákona o výstavbě pevného spojení přes úžinu Fehmarn a spojení s vnitrozemím v Dánsku“*. Podle tohoto zamýšleného stavebního zákona by byla společnost Femern A/S pověřena rovněž zajištěním výstavby, provozu a financování pevného spojení. Dánské orgány následně Komisi dne 22. prosince 2014 oznámily model financování projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn. Komise proto dospěla k závěru, že dánské orgány dodržely svou povinnost informovat Komisi včas o svých záměrech poskytnout podporu na plánování, výstavbu a provoz pevného spojení, aby mohla podat svá vyjádření.

(265) Jelikož společnost Femern A/S získala předběžné státní úvěry na stavební činnosti v celkové výši 7,4 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR) dne 21. listopadu a 5. prosince 2018, přičemž částka ve výši 1,85 miliardy DKK (0,2 miliardy EUR) byla vyplacena v roce 2018 a zbývající část v období od února do dubna 2019, a jelikož ministr dopravy nařídil společnosti Femern A/S zahájit soubor stavebních prací dne 26. března 2019, vyvozuje Komise závěr, že nejméně část podpory poskytnuté na základě stavebního zákona byla provedena protiprávně.

6.4 **Posouzení slučitelnosti**

(266) Dánské orgány tvrdí, že pokud by Komise považovala opatření podpory za státní podporu, měla by posoudit jejich slučitelnost na základě ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, jež povoluje podporu na uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu.

(267) Podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy mohou být podpory, které mají napomoci uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu, považovány za slučitelné s vnitřním trhem. Komise stanoví zásady, podle nichž posoudí veřejné financování těchto projektů, ve svém sdělení o kritériích pro analýzu slučitelnosti státní podpory, která má podpořit realizaci významných projektů společného evropského zájmu, s vnitřním trhem (dále jen „sdělení o významných projektech společného evropského zájmu“) ([127]).

(268) V bodě 51 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu je uvedeno, že „zásady uvedené v tomto sdělení Komise použije na všechny oznámené projekty podpory, o nichž má rozhodovat po zveřejnění tohoto sdělení v *Úředním věstníku Evropské unie*, a to i v případě projektů, které byly oznámeny před tímto zveřejněním“. V daném případě by se proto měly použít zásady stanovené ve sdělení o významných projektech společného evropského zájmu.

6.4.1 *Významný projekt společného evropského zájmu*

(269) Aby se opatření považovalo za podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, měl by mít významný projekt společného evropského zájmu tyto prvky:

— musí se jednat o jediný projekt, u kterého jsou jasně definované cíle, jakož i podmínky týkající se provedení, včetně jeho účastníků a financování ([128]),

— musí být ve společném evropském zájmu ([129]),

— musí být důležitý kvantitativně i kvalitativně ([130]).

6.4.1.1 Projekt musí být jasně definován, pokud jde o jeho cíle, jakož i podmínky týkající se provedení.

(270) Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že v tomto případě lze projekt definovat jako plánování, výstavbu a provoz pevného spojení. Článek 2 smlouvy o úžině Fehmarn uvádí, že pevné spojení přes úžinu Fehmarn musí být vybudováno mezi Puttgardenem a Rødbyhavnem jako kombinované železniční a silniční spojení sestávající z elektrifikované, dvoukolejné železnice a čtyřproudého silničního spojení s technickou kvalitou dálnice. Obecněji řečeno, smlouva o úžině Fehmarn obsahuje jednoznačný popis projektu s ohledem na jeho cíle a podmínky týkající se provedení, včetně jeho účastníků a financování. Stavební zákon a jeho přílohy navíc poskytují podrobný technický popis projektu, včetně zeměpisné polohy, projektování, výstavby, financování a provozu. Komise proto vyvozuje závěr, že projekt lze považovat za jasně definovaný projekt.

6.4.1.2 Projekt musí být ve společném evropském zájmu

(271) Komise se domnívá, že projekt je ve společném evropském zájmu ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, jelikož přispívá konkrétním, jasným a identifikovatelným způsobem k jednomu nebo více cílům Unie a má

([127]) Úř. věst. C 188, 20.6.2014, s. 4.
([128]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 12.
([129]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 14.
([130]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 24.

významný přínos pro konkurenceschopnost Unie, jakož i udržitelný růst a tvorbu hodnot ve velké části Unie. Komise uznala společný evropský zájem na projektu také ve svém rozhodnutí o plánování a později v rozhodnutí o zahájení řízení.

(272) Projekt je významným přínosem pro cíle Unie, neboť má velký význam pro transevropské dopravní sítě (TEN-T) a energetické sítě ([131]). Projekt přispěje k rozvoji transevropské dopravní sítě a považuje se za prioritní projekt TEN-T a má velký význam pro dopravní strategii Unie ([132]). Představuje chybějící spojení na skandinávsko-středomořském koridoru hlavní sítě TEN-T, který je jako takový uveden ve třetím pracovním plánu evropského koordinátora ([133]). Projekt tak přispěje ke zlepšení spojení mezi severskými zeměmi a střední Evropou, jakož i k větší flexibilitě a časovým úsporám u silniční a železniční dopravy. To je významným ukazatelem společného evropského zájmu na projektu.

(273) Projekt se týká dvou členských států, Dánska a Německa. Bez ohledu na to přesahují přínosy tyto dva členské státy, neboť se vztahují na velkou část Unie ([134]). Cílem projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn je totiž zlepšení podmínek pro přepravu cestujících a zboží mezi severskými zeměmi a střední Evropou. Očekává se, že realizací chybějícího spojení na skandinávsko-středomořském koridoru ([135]) bude projekt přínosný pro všechny země podél koridoru od Finska po Maltu (v souladu s čl. 44 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ([136])).

(274) Tyto jasně definované přínosy projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn byly dále specifikovány v analýze nákladů a přínosů vypracované pro dánské ministerstvo dopravy ([137]) a nejsou omezeny na podniky nebo odvětví, jichž se projekt týká ([138]). Analýza nákladů a přínosů prokazuje, že projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn bude mít pro Evropu velké přínosy, a to i přes značné investiční náklady. Analýza nákladů a přínosů byla vypracována poradenskou společností *Incentive*, přičemž původní verze studie pochází ze dne 5. ledna 2015 a aktualizovaná verze ze dne 27. března 2015. Původní verze byla aktualizována novými stavebními odhady. Hlavní přínosy uvedené v analýze spočívají v časových úsporách a větší flexibilitě při přejezdu přes úžinu Fehmarn, lepším fungování vnitřního trhu a posílení hospodářské a sociální soudržnosti mezi severskými zeměmi a střední Evropou.

(275) Analýza nákladů a přínosů navíc vyčísluje čisté přínosy, přičemž zohledňuje přímé a nepřímé účinky. Nepřímé účinky zahrnují například vliv na životní prostředí a klima a úpravu příjmů trajektů. Podle aktualizované studie zajistí projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn čistý přínos a socioekonomickou návratnost ve výši 4,7 % ([139]), pokud jsou do analýzy zahrnuty náklady a přínosy všech zemí. Původní studie obsahovala také řadu analýz citlivosti. V zájmu obezřetnosti změřila dopad na hospodářskou soutěž ze strany trajektů provozovaných s nižší četností. Podle tohoto scénáře byla socioekonomická návratnost odhadována na 4,1 % (ve srovnání s celkovou socioekonomickou návratností ve výši 5,0 % v původní studii).

(276) Komise se domnívá, že i když aktualizovaná analýza citlivosti vede v případě pokračující trajektové přepravy k návratnosti ve výši 3,8 %, jak tvrdí společnost Scandline a další, pozitivní socioekonomická studie přesto potvrzuje přínosy projektu.

(277) Komise má za to, že aktualizované studie z roku 2019 předložené společnostmi Scandlines a Stena Line nemění její hodnocení projektu jako projektu s jasně definovanými přínosy. Studie společnosti Incentive vycházejí z věrohodných předpokladů. Nová studie Knuda Erika Andersena z roku 2019, kterou poskytly společnosti Scandlines a Stena Line, toto hodnocení nemění. Podle názoru společností Scandlines a Stena Line studie společnosti Incentive předpokládají, že společnost Scandlines působí s velkou ztrátou. Komise to nepovažuje za přesvědčivý argument, neboť je zřejmé, že socioekonomická návratnost byla ve studiích společnosti Incentive ve skutečnosti opravena s ohledem na ušlé příjmy trajektů. Původní studie společnosti Incentive konkrétně předpokládala, že příjmy

([131]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 15.
([132]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 23.
([133]) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work_plan_wpiii.pdf, s. 35.
([134]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 16.
([135]) Skandinávsko-středomořský koridor představuje klíčovou severojižní osu pro evropské hospodářství. Koridor se rozprostírá od Finska a Švédska na severu po ostrov Malta na jihu a prochází Dánskem, severním, středním a jižním Německem, průmyslovými oblastmi severní Itálie a jižními italskými přístavy. Nejvýznamnějšími projekty na koridoru jsou pevné spojení přes úžinu Fehmarn a Brennerský tunel, včetně jejich přístupových cest, viz https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en
([136]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).
([137]) Studie vypracovaná pro dánské ministerstvo dopravy společností Incentive ze dne 5. ledna 2015, která byla revidována a aktualizována studií ze dne 27. března 2015.
([138]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 17.
([139]) V 144. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení bylo chybně uvedeno, že analýzy citlivosti byly provedeny v rámci aktualizované studie.

převyšují náklady přibližně o 15 %. Studie mimoto obsahovala dvě analýzy citlivosti s rozdílem mezi příjmy a náklady ve výši až 30 %, což přesto vedlo k pozitivní socioekonomické návratnosti ve výši 4,6 % (v porovnání se socioekonomickou návratností ve výši 5,0 % v základním scénáři). Společnosti Scandlines a Stena Line rovněž zdůrazňují zvýšení odhadovaných stavebních nákladů na německé spojení s vnitrozemím. Komise podotýká, že ani tento prvek nemůže narušit věrohodnost studií společnosti Incentive, které byly založeny na přiměřeném odhadu celkových stavebních nákladů (německé spojení s vnitrozemím představuje pouze malou část celkových nákladů) včetně přiměřené rezervy.

(278) Bod 18 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu vyžaduje, aby byl projekt spolufinancován příjemcem. Komise konstatuje, že toto kritérium je splněno, jelikož projekt bude z velké části financován společností Femern A/S, a to vzhledem k mýtnému a poplatkům, které budou účtovány uživatelům pevného spojení.

(279) Veřejné financování pevného spojení nesouvisí s dotacemi, které škodí životnímu prostředí, a proto není v rozporu se zásadou postupného odstranění takových dotací, jak to vyžaduje bod 19 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu.

(280) Projekt obdržel financování z EU na plánovací činnosti, jak je podrobně uvedeno v 37. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, a získal příslib týkající se další podpory z Nástroje pro propojení Evropy. To je ve sdělení o významných projektech společného evropského zájmu uznáno jako pozitivní ukazatel společného evropského zájmu.

(281) Všechny tyto prvky přispívají k závěru Komise, že projekt představuje významný a konkrétní přínos k dosažení cílů dopravní politiky Unie a širších cílů Unie, zejména pokud jde o posílení hospodářské a sociální soudržnosti. Komise se proto domnívá, že projekt je ve společném evropském zájmu.

6.4.1.3 Projekt musí být důležitý kvantitativně i kvalitativně.

(282) Projekt je významným projektem evropské dopravní infrastruktury. Jeho významný charakter již Komise uznala ve svém rozhodnutí o plánování.

(283) Na základě aktualizovaných informací poskytnutých dánskými orgány se celkové náklady na plánování a výstavbu pevného spojení odhadují na 52,6 miliardy DKK (7,1 miliardy EUR) a náklady související s plánováním a výstavbou modernizace dánských spojení s vnitrozemím jsou odhadovány na 9,5 miliardy DKK (1,3 miliardy EUR), tj. 62,1 miliardy DKK (8,3 miliardy EUR) v cenách roku 2015 na celý projekt. Projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn mimoto zahrnuje také významné náklady spojené s výstavbou německého spojení s vnitrozemím, za něž jsou odpovědné německé orgány ([140]).

(284) Projekt je navíc realizován v rámci spolupráce mezi Německem a Dánskem a již byl schválen na úrovni Unie, neboť pevné spojení tvoří nedílnou součást transevropské dopravní sítě. Jakmile bude pevné spojení dokončeno, výrazně zlepší podmínky pro osobní a nákladní dopravu mezi severskými zeměmi a střední Evropou, což pomůže v Dánsku zmírnit přetížení na trase přes „Velký Belt“, zejména přetížení železniční sítě.

(285) Komise se proto domnívá, že projekt je obzvláště rozsáhlý a má velkou oblast působnosti. Relativně dlouhá doba výstavby a vysoké investice znamenají rovněž velmi vysoká finanční rizika ([141]). Komise proto usuzuje, že projekt je kvantitativně i kvalitativně důležitý.

(286) Komise na tomto základě dospěla k závěru, že projekt splňuje všechna kritéria způsobilosti stanovená v oddíle 3 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu ([142]).

6.4.2 *Povaha předmětné podpory*

(287) Opatření oznámená v roce 2014, která byla posouzena ve stavebním rozhodnutí, zahrnovala plánování, výstavbu a provoz pevného spojení do úplného splacení dluhu. Ve svých rozsudcích ze dne 13. prosince 2018 Tribunál uvedl, že jelikož sporné podpory pokrývají provozní náklady pevného spojení, nelze vyloučit, že by podpora do určité míry mohla představovat provozní podporu, která by v případě, že tomu tak je, měla být výslovně posouzena Komisí.

(288) Komise proto v oddíle 5.3.2 rozhodnutí o zahájení řízení nadnesla otázku, zda by měla být opatření podpory považována za investiční podporu nebo provozní podporu, nebo za kombinaci obou těchto druhů podpory. V této fázi nebylo zejména jasné, do jaké míry pokryjí opatření, která budou provedena během provozní fáze projektu, potřeby financování v souvislosti se i) splacením dluhu vytvořeného během fáze plánování a výstavby projektu a/nebo ii) úhradou provozních nákladů během provozní fáze projektu a/nebo iii) vyplácením dividend mateřské společnosti, nebo iv) všemi výše uvedenými skutečnostmi.

([140]) Tyto náklady nesouvisejí s danou věcí.
([141]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 24.
([142]) Analýzu Komise v tomto ohledu potvrdil rovněž Tribunál; viz rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Scandlines v. Evropská komise, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, body 144–181.

(289) Podle společnosti Scandlines a dalších souvisí provozní podpora s povahou nákladů a není spojena s konkrétní fází (jako je provozní fáze) projektu. Jakákoli podpora k uhrazení provozních nákladů představuje podle jejich názoru provozní podporu bez ohledu na fázi, ve které náklady vznikly. Jelikož jsou provozní náklady zahrnuty do analýzy mezery ve financování, mají společnost Scandlines a další za to, že se z podstaty věci jedná o provozní podporu. Podle společnosti Scandlines a dalších je takováto provozní podpora zakázána.

(290) Nejprve je třeba určit, zda opatření zahrnují provozní podporu. Je-li tomu tak, je nutné analyzovat, zda lze tuto potenciální provozní podporu prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem a na jakém základě.

(291) Podle ustálené judikatury je provozní podpora definována jako podpora, jejímž cílem je osvobodit podnik od nákladů, které by obvykle musel vynaložit v rámci běžného hospodaření nebo běžných činností ([143]). Soudní dvůr dále odlišil investiční podporu a provozní podporu tím, že spojil cíl investiční podpory s existencí konkrétní investice ([144]).

(292) Při posuzování uvedené definice provozní podpory s opatřeními oznámenými dánskými orgány v roce 2014 se zdá, že by společnosti Femern A/S mohla být poskytnuta provozní podpora. Vzhledem k zákonu o plánování a stavebnímu zákonu je z § 7 a § 4 zřejmé, že společnost Femern A/S bude mít možnost získat státní záruky a využívat státní záruky za své úvěry určené na financování a refinancování plánování, výstavby, *provozu* a dalších nezbytných opatření ve vztahu k výstavbě a *provozu* pevného spojení. Stavební zákon nevyloučil, že společnost Femern A/S bude osvobozena od nákladů, které by obvykle musela vynaložit v rámci běžné správy pevného spojení. Jelikož výše uvedená definice provozní podpory jasně odkazuje na „běžné hospodaření" a „běžné činnosti", a nepřímo odkazuje na „trvalou povahu" (na rozdíl od povahy *ad hoc* v případě investiční podpory), Komise se domnívá, že tato potenciální provozní podpora může existovat až po zprovoznění pevného spojení.

(293) V reakci na pochybnosti vyslovené v rozhodnutí o zahájení řízení, jak je uvedeno v 177. bodě odůvodnění, však dánské orgány oznámení z roku 2014 revidovaly za účelem dalšího omezení státní podpory a omezení poskytování státních záruk a státních úvěrů na financování potřebné k uhrazení nákladů vzniklých během fáze plánování a výstavby, a tudíž na náklady na plánování a výstavbu pevného spojení. Maximální výše dluhu, který může být zajištěn státními zárukami nebo přijat prostřednictvím státních úvěrů, byla omezena na náklady na plánování a výstavbu, včetně finančních nákladů souvisejících s těmito náklady na plánování a výstavbu.

(294) Komise na základě revidovaného oznámení vyvozuje závěr, že se předmětná podpora týká investiční podpory, jelikož cílem podpory je jednoznačně umožnit plánování a výstavbu pevného spojení, a nikoli osvobodit společnost Femern A/S od nákladů, které by obvykle musela vynaložit v rámci běžného hospodaření nebo běžných činností. Skutečnost, že společnost Femern A/S často úvěry poskytnuté k pokrytí nákladů na plánování a výstavbu refinancuje, a nevyužívá například jeden velký úvěr, je pouze otázkou *formy a druhu* finanční struktury projektu. Neznamená to, že státní záruky za refinancované úvěry v souvislosti s náklady na plánování a výstavbu zahrnují provozní podporu. Jak Komise prokáže níže v analýze slučitelnosti a posouzení mezery ve financování, výše podpory je navíc podstatně nižší než náklady na výstavbu pevného spojení.

(295) Ačkoli se zdálo, že stavební zákon umožňuje provozní podporu, Komise se domnívá, že to může společnosti Femern A/S poskytnout potenciální výhodu až po zprovoznění pevného spojení. Na základě revidovaného oznámení byla možnost potenciální budoucí provozní podpory vyloučena.

(296) Dánské orgány mimoto zajistí, aby společnost Femern A/S každoročně podávala přehled o svých peněžních tocích k prokázání toho, že provoz pevného spojení není dotován.

6.4.3 *Nezbytnost podpory*

(297) Podle bodu 28 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu nesmí „podpora dotovat náklady na projekt, které by podniku stejně vznikly, a nesmí kompenzovat běžné podnikatelské riziko spojené s hospodářskou činností. Bez podpory by nemělo být možné projekt realizovat, nebo by projekt byl realizován v menším rozsahu nebo působnosti či jiným způsobem, což by významně omezilo jeho očekávané přínosy."

([143]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2000 ve věci Německo v. Komise, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 30 a citovaná judikatura, a rozsudek Soudního dvora ze dne 24. listopadu 2011 ve věci Itálie v. Komise, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, bod 63.

([144]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. listopadu 2011 ve věci Itálie v. Komise, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, bod 64.

(298) Poznámka pod čarou č. 2 v bodě 28 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu obsahuje rovněž požadavek na formální motivační účinek a uvádí, že „*žádost o podporu musí být podána před zahájením prací na projektu, čímž se rozumí buď zahájení stavebních prací na investici, nebo první pevný závazek týkající se objednávky zařízení, nebo jiný závazek, který činí investici nevratnou, a to podle toho, co nastane dříve. Za zahájení prací se nepovažuje nákup pozemků a přípravné práce, jako např. získání povolení a provádění předběžných studií proveditelnosti*.“

(299) Pokud jde o formální požadavek na motivační účinek, Komise již v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že je zřejmé, že společnost Femern A/S byla zřízena pouze za účelem plánování, výstavby a provozu pevného spojení. To vyžadují její stanovy. Z analýzy podstatného motivačního účinku (viz 302. bod odůvodnění a následující body) je mimoto zřejmé, že bez podpory by nebyla společnost Femern A/S schopna projekt provést. Za těchto okolností nemůže být s přihlédnutím k tomu, že se podpora v tomto případě týká jediného projektu, o němž rozhodly Dánsko a Německo a který bude prováděn zvláštními účelovými jednotkami ve vlastnictví státu, formální požadavek na motivační účinek stanovený ve sdělení o významných projektech společného evropského zájmu považován za podmínku k prokázání motivačního účinku podpory. Projekt pevného spojení se velmi liší například od projektů, které mohou být podpořeny v rámci režimu regionální podpory, neboť o těchto projektech rozhodují samotné společnosti a orgány poskytující podporu musí před jejím udělením ověřit pobídku k jejich investičnímu rozhodnutí. Komise se domnívá, že v tomto případě lze mít za to, že žádost o podporu je neodmyslitelně spojena se založením společnosti Femern A/S. Skutečnost, že společnost Femern A/S nepodala dánským orgánům konkrétní žádost o podporu, proto neprokazuje neexistenci motivačního účinku ([145]).

(300) Společnost Scandlines a další subjekty rovněž uvedly, že důležité je, zda společnost Femern A/S jednala (při výstavbě) dříve, než byla podpora poskytnuta, nebo jinými slovy, zda společnost Femern A/S skutečně zahájila výstavbu dříve, než obdržela příslib týkající se poskytnutí podpory. Podle názoru společnosti Scandlines a dalších „*zahájila společnost Femern A/S stavební práce v roce 2013, ačkoli se dánské orgány zavázaly k poskytnutí podpory nejdříve v roce 2015, a to přijetím stavebního zákona*“. Podle společnosti Scandlines a dalších nelze tyto stavební práce považovat za činnosti v oblasti plánování. Jelikož podpora na stavební činnosti nebyla dosud poskytnuta, je porušen formální požadavek na motivační účinek. Společnost Scandlines ve svém podání z října 2019 navíc tvrdila, že společnost Femern A/S porušila požadavek na motivační účinek rovněž tím, že prováděla stavební práce po zrušení stavebního rozhodnutí. Komise uvádí, že formální požadavek na motivační účinek obecně neporovnává datum zahájení prací s datem poskytnutí podpory (jak zřejmě tvrdí společnost Scandline a další), nýbrž srovnává datum zahájení prací s datem podání žádosti o podporu. Jak každopádně vysvětlily dánské orgány, tzv. *přípravné práce*, které jsou součástí programu, v jehož rámci se dánské orgány rozhodly zahájit některé přípravy v dřívější fázi, než se původně předpokládalo, se zakládaly na řadě schválení úpravy rozpočtu na plánování ze strany dánského parlamentu. Komise se proto domnívá, že nelze tvrdit, že společnost Femern A/S jako zvláštní účelová jednotka zahájila s ohledem na své stanovy uvedené práce, aniž by vycházela z toho, že stát bude tyto práce dotovat.

(301) Společnost Scandlines a další subjekty rovněž tvrdily, že Komise v 163. bodě rozhodnutí o zahájení řízení nesprávně odkazuje na povinnost zdržet se jednání. Komise souhlasí s tím, že povinnost zdržet se jednání a formální požadavek na motivační účinek jsou dva různé pojmy. Podpora, která byla udělena v rozporu s povinností zdržet se jednání, může mít přesto motivační účinek.

(302) Názorem Komise, že v tomto případě není neexistence žádosti o podporu pro posouzení motivačního účinku podpory rozhodující, není dotčen požadavek, podle něhož nesmí podpora dotovat náklady na projekt, které by stejně vznikly (podstatný motivační účinek, jak je stanoveno v bodě 28 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu). Komise se domnívá, že odkaz společnosti Scandlines a dalších na článek 345 Smlouvy v tom smyslu, že se jedná o diskriminaci ve prospěch společností ve veřejném vlastnictví, proto není relevantní. Jak bylo vysvětleno, Komise má za to, že kritérium týkající se podstatného motivačního účinku uvedené v bodě 28 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu je plně použitelné, vzhledem ke zvláštním okolnostem uvedeným v 299. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí však lze podporu považovat za neoddělitelně spojenou se založením společnosti Femern A/S v rámci projektu. Je proto třeba prokázat, že bez podpory by pevné spojení nebylo realizováno, nebo by přinejmenším nemělo stejný rozsah.

(303) Bod 29 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu vyžaduje, aby členský stát poskytl Komisi příslušné informace týkající se podporovaného projektu. Vyžaduje se rovněž úplný popis srovnávacího scénáře, který líčí situaci, kdy příjemce od žádného členského státu podporu nezískal.

(304) Jak již bylo zmíněno v rozhodnutí o zahájení řízení, dánské orgány uvedly, že neexistuje věrohodný hypotetický srovnávací scénář nebo realistický popis alternativního projektu. Pokud jde o rozsah projektu a jeho financování,

([145]) Rozsudek Tribunálu ze dne 13. prosince 2018 ve věci Scandlines Danmark ApS a Scandlines Deutschland GmbH v. Komise, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, bod 192.

výlučnou rozhodovací pravomoc má dánský parlament. Společnost Femern A/S (A/S Femern Landanlæg) proto nemá pravomoc rozhodnout o provedení alternativního projektu v jiném rozsahu.

(305) Ačkoli bod 29 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu jasně stanoví, že hypotetický srovnávací scénář může spočívat v neexistenci alternativního projektu, společnost Scandlines a další subjekty tvrdily, že by Komise měla ověřit, zda existuje alternativní projekt bez podpory. Jelikož posouzení nákladů a přínosů z roku 2000 ([146]) uvádí několik alternativ a jelikož poměr nákladů a přínosů v případě řešení spočívajícího v ponořeném tunelu byl podstatně nižší než u ostatních alternativ, neměla by Komise podle názoru společnosti Scandlines a dalších při posuzování nezbytnosti podpory tyto alternativy opomíjet. Skutečnost, že o rozsahu projektu rozhoduje výhradně dánský parlament, nepokládají za podstatnou a zjišťování obchodního zájmu z roku 2001 považují za zastaralé.

(306) Zpráva o nákladech a přínosech z roku 2000 se zabývala ekonomickým a finančním hodnocením pevného spojení přes úžinu Fehmarn, které zahrnovalo posouzení různých technických řešení pevného spojení v porovnání s další existencí stávajícího systému trajektové přepravy. Komise uznává, že zpráva o nákladech a přínosech z roku 2000 dochází k závěru, že relativní efektivnost alternativy v podobě zdokonaleného systému trajektové přepravy je podstatně vyšší. Zpráva však zároveň obsahuje závěr, že absolutního rozsahu čistých přínosů plynoucích z řešení týkajícího se pevného spojení nelze dosáhnout prostřednictvím zdokonaleného systému trajektové přepravy (největší přispění k těmto přínosům vyplývá z kratší doby jízdy a úspor dopravních nákladů). Zdokonalený systém trajektové přepravy, který by měl být považován za hypotetický srovnávací scénář, proto nepředstavoval alternativní řešení se stejnou působností, jež by dosáhlo srovnatelných očekávaných přínosů jako projekt pevného spojení. Pokud jde o další scénáře, zpráva o nákladech a přínosech z roku 2000 neurčila pořadí ani neuvedla jednoznačné preference, a ze zprávy nelze každopádně vyvodit závěr, že by existovaly alternativní scénáře, pokud by bez podpory bylo možné realizovat řešení pevného spojení se srovnatelnou působností nebo se srovnatelnými očekávanými přínosy. Komise se proto domnívá, že může vycházet ze zjišťování obchodního zájmu z roku 2001 za účelem stanovení scénáře, kdy by pevné spojení nezískalo žádnou veřejnou podporu.

(307) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, cílem tohoto zjišťování bylo ověřit: i) ochotu a schopnost soukromého sektoru navrhnout, naplánovat, vybudovat, financovat a provozovat pevné spojení přes úžinu Fehmarn, ii) finanční a související technická řešení projektu, iii) organizační rámec pro účast soukromých investorů na projektu a iv) rozdělení rizik spojených s projektem mezi soukromý sektor a členské státy ([147]). Zjišťování vzbudilo značný zájem: na dotazník odpovědělo přibližně 100 jednotlivých společností, z nichž 31 ([148]) odpovědělo na dotazník a dvacet bylo pozváno k pohovorům. Zjišťování dospělo k závěru, že by soukromý sektor měl zájem podílet se na návrhu, financování, výstavbě a provozu pevného spojení, pokud by státy poskytly nějaký druh podpory, a to nad rámec plánované podpory v souvislosti s transevropskou sítí a/nebo státními zárukami. Soukromí investoři by vyžadovali vysokou míru vnitřní návratnosti, která by kompenzovala významná rizika spojená s takovým projektem, jako je pevné spojení. Věřitelé by podobně vzhledem k vnímaným rizikům vyžadovali vysokou úrokovou sazbu a vysokou míru pokrytí dluhu. Tyto požadavky investorů a věřitelů by společně vedly k tak vysokým nákladům kapitálu, že by projekt bez významné veřejné podpory nebyl možný. Aby bylo doloženo, že se tento závěr mezitím nezměnil, předložily dánské orgány v době oznámení ([149]) analýzu prokazující, že výsledky zjišťování jsou stále platné.

(308) Na tomto základě se Komise za prvé domnívá, že za běžných tržních podmínek by se žádný racionálně jednající soukromý investor na financování takového projektu nepodílel, a za druhé má za to, že pevné spojení lze realizovat pouze s významnou veřejnou podporou. Skutečnost, že se konečné technické řešení od zjišťování v roce 2001 změnilo, tento závěr nemění, a nic nenasvědčuje tomu, že by byl životaschopný hypotetický srovnávací scénář bez podpory. Významným doplňkovým ukazatelem nezbytnosti veřejného financování pro realizaci projektu je navíc poskytnutí finanční pomoci EU v rámci Nástroje pro propojení Evropy. Bez podpory by tudíž projekt nebyl realizován. Hypotetický srovnávací scénář proto představuje neexistence alternativního projektu. V případě neexistence alternativního projektu musí být podpora považována za nezbytnou, pokud lze například prokázat, že vnitřní míra návratnosti projektu je nižší než běžná míra návratnosti, kterou vyžadují investoři účastnící se podobných investičních projektů, nebo pokud je vnitřní míra návratnosti nedostatečná k pokrytí nákladů kapitálu požadovaných trhem.

([146]) *Economic Evaluation of an improved Ferry System across the Fehmarn Belt*, vyhotovené společností PLANCO Consulting GmbH pro dánské a německé ministerstvo dopravy, květen 2000.

([147]) Výsledky zjišťování obchodního zájmu byly zveřejněny ve zprávě: „*Fehmarnbelt, An infrastructure Investment, Finance and Organisation, June 2002*".

([148]) Mezi účastníky patřila konsorcia tvořená zhotoviteli, provozovateli a bankami na straně jedné a jednotlivé společnosti, zejména banky, strojírenské společnosti a pojišťovny na straně druhé.

([149]) Zpráva *The Danish State Guarantee Model Working Principles and Experience with Largescale Infrastructure Project* ze září 2014 a zpráva *The Fixed Link's internal rate of return and intensity of government subsidies.*

(309) V tomto ohledu dánské orgány již v rámci oznámení z roku 2014 vysvětlily, že společnost Femern A/S neměla jako celek *investiční projekty podobného druhu* nebo *náklady* kapitálu, které by mohly být použity k výpočtu toho, zda výše podpory přesahuje úroveň nezbytnou k zajištění dostatečné ziskovosti projektu. Proto bylo nutné porovnat vnitřní míru návratnosti projektu s kapitálovými požadavky obvykle uplatňovanými v *dotčeném odvětví*. Dánské orgány poskytly aktualizovanou analýzu, která odráží současné tržní podmínky a zohledňuje riziko konkrétního projektu.

(310) Jak je uvedeno v 175. bodě odůvodnění, referenční hodnota WACC závisí na bezrizikové úrokové míře. V alternativním modelu je WACC nižší a dánské orgány odhadly, že činí 5,59 %.

(311) Dánské orgány porovnaly tento požadavek odvětví ohledně nákladů kapitálu s vnitřní mírou návratnosti, jíž by bylo u projektu pevného spojení dosaženo bez podpory. Jelikož dánské orgány poskytly v reakci na pochybnosti ohledně přiměřenosti podpory uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení aktualizované finanční údaje, Komise odkazuje na oddíl 0 tohoto rozhodnutí, pokud jde o podrobné posouzení předpokladů modelů.

(312) Z výsledků těchto aktualizovaných výpočtů vyplývá, že by vnitřní míra návratnosti projektu bez státní podpory činila 3,9 %, a to s ohledem na ekonomickou životnost investice v délce 40 let. Tato míra návratnosti je značně nižší než náklady kapitálu ve výši 5,59 % požadované trhem, které byly vypočítány v rámci alternativního modelu výpočtu mezery ve financování. V důsledku toho je rovněž nižší než náklady kapitálu požadované trhem, které byly stanoveny v rámci prvního modelu výpočtu mezery ve financování, jenž předpokládá vyšší průměrnou hodnotu WACC. Tato analýza potvrzuje závěry zjišťování obchodního zájmu z roku 2001, pokud jde o nezbytnost státní podpory. Na žádost Komise dánské orgány navíc provedly několik analýz citlivosti na základě aktualizovaného modelu financování. Zdá se, že vnitřní míra návratnosti je nižší než náklady kapitálu požadované trhem i v případě, je-li v souladu s návrhem stěžovatele uvažována velmi dlouhá doba trvání (v simulaci se model vztahoval na období do roku 2100).

(313) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že podpora nedotuje náklady na projekt, které by společnosti Femern A/S každopádně vznikly za předpokladu, že by projekt byl proveden bez dotyčné podpory. Podpora je proto pro výstavbu uvedené infrastruktury nezbytná.

6.4.4 *Přiměřenost podpory*

(314) Zásada proporcionality vyžaduje, aby opatření podpory nepřekročila rámec toho, co je přiměřené k dosažení jejich cílů. Pokud by proto plánování a výstavby pevného spojení mohlo být dosaženo s nižší podporou, nepokládala by se podpora za přiměřenou ([150]).

(315) Podle bodu 31 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu se „maximální výše podpory stanoví s ohledem na zjištěnou mezeru ve financování ve vztahu k způsobilým nákladům. Pokud to lze odůvodnit na základě analýzy mezery ve financování, intenzita podpory může dosáhnout až 100 % způsobilých nákladů. Mezerou ve financování se rozumí rozdíl mezi pozitivními a zápornými peněžními toky během celé doby trvání investice, diskontované na jejich současnou hodnotu za použití vhodného diskontního faktoru, který odráží míru návratnosti, kterou příjemce nutně potřebuje pro realizaci projektu, zejména vzhledem k souvisejícím rizikům. Způsobilými náklady jsou náklady stanovené v příloze […]“.

(316) K rozptýlení pochybností uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení poskytly dánské orgány aktualizaci analýzy mezery ve financování a omezily podporu tak, aby nepřesahovala mezeru ve financování.

(317) Je proto třeba posoudit, zda jsou základní předpoklady modelu výpočtu mezery ve financování pevného spojení předložené dánskými orgány vhodné s ohledem na povahu, rozsah a rizika projektu.

(318) V této souvislosti Komise konstatuje, že výše podpory je přímo spojena se základními předpoklady modelu výpočtu mezery ve financování, a to nejen v důsledku omezení výše podpory na mezeru ve financování, nýbrž také vzhledem ke skutečnosti, že výše dluhu, a tedy výše podpory závisí na faktorech, jako jsou celkové stavební náklady a předpokládaná úroková sazba. Komise proto s ohledem na revidované oznámení včetně aktualizace analýzy mezery ve financování považuje za vhodné, aby byl model rovněž založen na nejnovějších podkladových údajích. Komise v tomto ohledu akceptuje metodiku dánských orgánů, pokud jde o použití nejnovější plně revidované finanční analýzy projektu, finanční analýzy z roku 2016, jako výchozího bodu a o aktualizaci této analýzy s ohledem na další relevantní vývoj.

(319) Dánské orgány omezily model výpočtu mezery ve financování na model financování pevného spojení a vyloučily z analýzy veškeré stavební náklady související se spojením s vnitrozemím. Jelikož podle § 2 odst. 5 stavebního zákona se zdá, že společnost A/S Femern Landanlæg hradí veškeré náklady na plánování, výstavbu, provoz a další nezbytná opatření v souvislosti s výstavbou a provozem spojení s vnitrozemím, Komise zastává názor, že dánské orgány použily správný přístup, když z analýzy mezery ve financování pro společnost Femern A/S vyloučily tyto

([150]) Sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, bod 28.

náklady na spojení s vnitrozemím. Dánské orgány dále navrhly, aby se nebraly v úvahu případné výplaty dividend společností Femern A/S ve prospěch společnosti A/S Femern Landanlæg. Tyto výplaty dividend proto nejsou v modelu zahrnuty jako nákladová položka. Dánské orgány revidovaly rovněž oznámení z roku 2014, jelikož se zavázaly zajistit, že společnost Femern A/S začne společnosti A/S Femern Landanlæg vyplácet dividendy až po úplném splacení státem dotovaného dluhu společnosti Femern A/S.

(320) Dánské orgány vysvětlily, že způsobilé náklady jsou omezeny na rozpočet na stavební náklady. Tento rozpočet na stavební náklady zahrnuje náklady na plánování i náklady na propagační/marketingové/informační činnosti. Komise se domnívá, že jelikož tyto informační/propagační činnosti byly naplánovány přibližně deset let před plánovaným datem uvedení do provozu, jelikož je informační povinnost jednoznačně uložená dánským státem a jelikož informační činnosti byly součástí zákona o plánování, jsou tyto náklady spojeny s realizací projektu, a jsou tudíž způsobilé pro podporu podle sdělení o významných projektech společného evropského zájmu. Rozpočet na náklady na plánování a výstavbu činí 62,2 miliardy DKK (8,3 miliardy EUR) (v nominálních cenách), což Komise považuje za náležitý odhad. Rozpočet obsahuje požadavek na rezervu, který je stanoven tak, že existuje 80% pravděpodobnost toho, že rozpočet včetně rezervy bude postačovat k dokončení projektu, a to i v případě překročení nákladů. Rozpočet odráží náklady, které v souvislosti s projektem s největší pravděpodobností vzniknou. Pro účely výpočtu maximální mezery ve financování navíc dánské orgány přidaly rezervu na stavební náklady ve výši 3 miliard DKK (0,4 miliardy EUR) (v nominálních cenách). Rezerva odpovídá zvýšení požadavku na rezervu z 80 % na 99 %. To znamená, že rozpočet včetně rezervy ve výši 7,3 miliardy DKK (1,0 miliardy EUR), jakož i rezervy ve výši 3 miliard DKK (0,4 miliardy EUR) bude postačovat k dokončení projektu s ohledem na budoucí náklady nejen s 80%, nýbrž s 99 % pravděpodobností. Znamená to však také to, že je pravděpodobné, že skutečné stavební náklady nebudou tak vysoké, a že stavební náklady předpokládané pro účely výpočtu mezery ve financování mohou být proto na základě této rezervy na stavební náklady nadhodnoceny.

(321) Dánské orgány ve své finanční analýze z roku 2016 původní předpoklad týkající se financování z EU aktualizovaly na 10 %. Tento předpoklad je nižší než původní předpoklad ve výši 18 %, který byl základem stavebního zákona (což odpovídá podpoře EU ve výši přibližně 7,5 miliardy DKK neboli 1,0 miliardy EUR). Dánské orgány uvedly, že v roce 2015 poskytla EU na období financování 2016–2019 částku ve výši 589 milionů EUR, což odpovídá přibližně 4,4 miliardy DKK (v běžných cenách). Současně panovala nejistota ohledně celkového financování, které by mělo být přiděleno společnosti Femern A/S, včetně nejistoty ohledně doby zahájení výstavby. Z těchto důvodů byla podpora EU v rámci finanční analýzy z roku 2016 změněna na 10 %. Komise však uvádí, že se předpoklad ve finanční analýze z roku 2016 pokládal za obezřetný. Dánské orgány vysvětlily, že v důsledku opožděného schválení německého plánu, které bylo odloženo o více než rok, a následných soudních sporů u německého Spolkového správního soudu nebude moci společnost Femern A/S využít celou částku grantů EU, a to ani po prodloužení období podpory o dva roky do konce roku 2022 v nejoptimističtějším scénáři. Dánské orgány dále uvedly, že očekávají snížení souhrnného rozpočtu EU ve finančním výhledu na období 2021–2027 (v důsledku brexitu) a současně i vyšší počet žádostí o podporu EU na projekty infrastruktury. Proto by se předpoklad týkající se financování z EU ve výši 10 % měl pokládat za realistický. Ve výpočtech mezery ve financování představuje celkové financování z EU 12 % nákladů na plánování a výstavbu (z hlediska čisté současné hodnoty), což Komise na základě výše uvedených vysvětlení pokládá za přiměřený předpoklad.

(322) Pokud jde o příjmy, žádná skutečnost, která se objevila v rámci formálního vyšetřovacího řízení, nedává Komisi důvod zpochybnit prognózu silniční dopravy, která byla vypracována v roce 2014, byla ověřena a podrobena externímu kvalitativnímu posouzení. Komise mimoto pokládá za přiměřené, že prognóza silniční dopravy z roku 2014 byla aktualizována s ohledem na účinek snížení mýtného na spojení přes Velký Belt. Pokud jde o předpoklad týkající se pokračující trajektové přepravy použitý v prognóze dopravy, Komise podotýká, že tento předpoklad není v souladu se základním scénářem analýzy nákladů a přínosů, který byl vypracován v roce 2015. Jak však uvedly dánské orgány, riziko zachování trajektové přepravy bylo v té době jednoznačně určeno, neboť analýza dopravy obsahuje zvláštní analýzu citlivosti týkající se tohoto prvku. Od té doby společnost Scandlines opakovaně potvrdila, a to i ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení, svůj záměr zachovat trajektovou přepravu, a to dokonce s častější frekvencí než jednou za hodinu. Studie vyhotovené poradci společností PWC a KPMG, na něž se odvolávají dánské orgány (viz 168. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí), rovněž (jak se zdá) potvrzují možnost zachování trajektové přepravy. S ohledem na všechny tyto skutečnosti se Komise domnívá, že by racionálně jednající investor ve své finanční analýze předpokládal zachování trajektové přepravy, a považuje předpoklad týkající se trajektové přepravy s četností jednou za hodinu za vhodný.

(323) Pokud jde o předpokládané ceny, Komise nesdílí názor společnosti Scandlines a dalších, že stanovené ceny budou příliš nízké, protože „*společnost Femern A/S stanoví mýtné, které je nižší než náklady*“. Komise podotýká, že očekávané provozní příjmy za celé období provozu značně převyšují provozní náklady. Nelze požadovat, aby ceny kompenzovaly celé náklady (včetně stavebních nákladů) na projekt. Pokud by bylo možné stanovit ceny na úrovni, která pokrývá veškeré náklady na výstavbu a provoz, neexistovala by mezera ve financování a nebylo by zapotřebí státní podpory. Komise se však domnívá, že ceny předpokládané v modelu výpočtu mezery ve financování nemohou být uměle nízké, přičemž jediným účelem je navýšení mezery ve financování. Stavební zákon odkazuje na zákon o plánování a předpokládá, že očekávaná výše cen pro silniční dopravu bude na úrovni cen trajektové přepravy na trase Rødby-Puttgarden v roce 2007, upravené o celkový růst cen do doby otevření. Stejná cenová úroveň byla základem pro prognózy dopravy a v rámci příslušných studií se pokládala za realistický předpoklad. Prognóza dopravy používá paušální, technickou průměrnou cenu pro osobní i nákladní vozidla. Z finanční analýzy z roku 2016 dále vyplývá, že pokud by byla zavedena diferencovaná cenová struktura, dopad na celkové příjmy by byl relativně omezený. Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že předpokládané příjmy plynoucí ze silniční dopravy jsou věrohodné a přiměřené.

(324) Komise považuje za přiměřený i základ pro výpočet příjmů ze železniční dopravy, jak je objasněno v 170. bodě odůvodnění.

(325) Finanční analýza z roku 2016 obsahuje důkladný přezkum nákladů na provoz, údržbu a reinvestice v souvislosti s pevným spojením, který vede k výraznému snížení těchto nákladů. Tyto nové předpoklady byly zahrnuty rovněž do aktualizovaného modelu výpočtu mezery ve financování. Podle názoru společnosti Scandlines a dalších musí být z výpočtu mezery ve financování vyloučeny provozní náklady. To se zakládá na jejich názoru, že veškerá podpora pokrývající provozní náklady představuje provozní podporu, která není podle jejich mínění přípustná. Komise se tím, co představuje provozní podporu, zabývala již v oddíle 6.4.2 tohoto rozhodnutí. Otázka, zda lze provozní náklady zahrnout do výpočtu mezery ve financování, však představuje jinou záležitost.

(326) Komise uvádí, že bod 31 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu odkazuje při definování mezery ve financování na rozdíl mezi pozitivními a zápornými peněžními toky. Logice investičního rozhodování je vlastní porovnat *ex ante* investiční náklady s budoucími provozními příjmy a náklady. Investoři obvykle kladné investiční rozhodnutí nepřijmou, vede-li toto srovnání k mezeře ve financování nebo k záporné čisté současné hodnotě. Očekávané provozní náklady a příjmy jsou tudíž nedílnou součástí analýzy mezery ve financování. To potvrzují i kritéria slučitelnosti stanovená v obecném nařízení o blokových výjimkách ([151]). Ačkoli v daném případě nejsou přímo použitelná, dokládají, jak Komise uplatňuje zásadu mezery ve financování ve své praxi v oblasti státní podpory. V ustanoveních čl. 53 odst. 6 a čl. 55 odst. 10 uvedeného nařízení, jež se týkají podpory kultury a zachování kulturního dědictví a podpory na sportovní a multifunkční rekreační infrastrukturu, se uvádí, že „*pokud jde o investiční podporu […], výše podpory nesmí přesáhnout výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice. Od způsobilých nákladů se odečte provozní zisk, a to buď ex ante na základě odůvodněných předpokladů, nebo uplatněním mechanismu zpětného vymáhání podpory*.“ „Provozní zisk“ je v čl. 2 bodu 39) obecného nařízení o blokových výjimkách definován jako „*kladný rozdíl mezi diskontovanými výnosy a diskontovanými provozními náklady za dobu ekonomické životnosti investice. Mezi provozní náklady patří takové náklady, jako např. osobní náklady, náklady na materiál, smluvní služby, komunikaci, energii, údržbu, nájemné, správní náklady* […]“.

(327) Dánské orgány použily v analýze mezery ve financování očekávanou ekonomickou životnost pevného spojení. Dánské orgány měly za to, že očekávaná ekonomická životnost investice je 40 let, jelikož to je doba, kterou by investor obvykle zvažoval při rozhodování o rozsáhlých investicích do infrastruktury, jako je pevné spojení. Referenční období, které se bere v úvahu od přijetí stavebního zákona, tedy činí 53 let a 50 let od předpokládaného zahájení fáze výstavby. Je pravdou, že podle internetových stránek společnosti Femern A/S je doba trvání projektu stanovena na 120 let. Čím jsou však peněžní toky vzdálenější, tím větší bude dopad diskontování. Komise se domnívá, že vzhledem k vysoké míře nejistoty spojené s finanční prognózou pro tak dlouhou dobu je velmi

([151]) Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

nepravděpodobné, že by racionálně jednající investor souhlasil s uskutečněním investice, u níž lze vyhlídek na ziskovost dosáhnout až po tak dlouhém časovém období. Komise považuje dobu provozu v délce 40 let za přiměřený předpoklad pro výpočet mezery ve financování pevného spojení. Tato doba je podstatně delší než referenční období v délce 25 až 30 let používané v rozhodovací praxi Komise v posledních letech, například v odvětví přístavů a letišť. Tato doba je mimoto rovněž delší než běžné referenční období v délce 25 až 30 let používané v odvětví silnic/železnic, jak je navrženo v příloze I nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014 ([152]). Uvedené nařízení se na danou věc nevztahuje, příloha I však poskytuje údaj o mezinárodně uznávané praxi. Komise proto považuje referenční období v délce 49 let od předpokládaného zahájení výstavby za přiměřené.

(328) Při výpočtu mezery ve financování musí být k diskontování budoucích peněžních toků použita vhodná diskontní sazba. Dánské orgány použily jako diskontní sazbu WACC. WACC tvoří vážený průměr nákladů společnosti na dluh (dále jen „Kd“) a nákladů vlastního kapitálu (dále jen „Ke“). Použitými váhami jsou podíl vlastního kapitálu („E“) a dluhu („D“) v kapitálové struktuře společnosti (E+D). WACC se vypočítá takto: WACC = Kd x D/(E+D) (1-t)+Ke x E/(E+D). Odhady nákladů dluhu a nákladů vlastního kapitálu jsou získány na základě standardních přístupů podle těchto vzorců: Kd = bezriziková úroková míra + riziková prémie u dluhu a Ke = bezriziková úroková míra + koeficient beta včetně finanční páky x riziková prémie u vlastního kapitálu + zvláštní riziková prémie za projekt. Sazba daně se označuje jako „t“.

(329) Dánské orgány odhadly WACC, který by u projektu se srovnatelnými rizikovými charakteristikami vyžadoval typický investor. Údaje použité pro rizikovou prémii u vlastního kapitálu, rizikovou prémii u dluhu a koeficient beta bez finanční páky byly aktualizovány na základě nejnovějších dostupných informací.

(330) Riziková prémie u dluhu byla odhadnuta na 1,5 % a blíží se prémii, kterou by musel zaplatit investor s ratingem BBB. Dánsko tento rating stanoví na základě odhadu očekávaného ukazatele úrokového krytí u společnosti Femern A/S, jakož i výběru reprezentativního vzorku ratingů společností S&P, Moody's a Fitch pro společnosti působící v oblasti silničního mýtného a ve stavebnictví. Komise to považuje za přiměřený předpoklad pro provozování dopravní infrastruktury. Riziková prémie u dluhu pro emitenty s ratingem BBB byla odhadnuta pomocí údajů agentury Reuters týkajících se dluhopisů v eurech s ratingem BBB, jakož i informací o amerických dluhopisech ([153]). Odhad je rovněž v rozmezí údajů v datovém archivu Aswatha Damodarana, které poskytla společnost Scandlines a další, zdá se však, že je nižší než odhad ve studii z roku 2018, kterou předložila společnost Scandlines. Tato studie však neobsahovala žádné další argumenty týkající se základu odhadu.

(331) Rizikovou prémii u vlastního kapitálu odhadly dánské orgány ve výši 6 %, a to na základě externího průzkumu, který provedl Pablo Fernandez a kolektiv ([154]). Tento odhad se velmi blíží (5,8 %) odhadu, který navrhla společnost Scandlines a další, a je prakticky totožný (5,96 %) s odhadem v datovém archivu Aswatha Damodarana ([155]).

(332) Dánsko použilo hodnotu koeficientu beta aktiv ve výši 0,5, která byla určena pomocí údajů o společnostech působících v oblasti silničního mýtného a ve stavebnictví, jež byly získány od agentury Bloomberg. Spolu se sazbou daně ve výši 22 % a strukturou kapitálu tvořenou z 50 % dluhem a z 50 % vlastním kapitálem stanovilo Dánsko koeficient beta včetně finanční páky s použitím obecně uznávaných standardních vzorců. Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu byl stanoven za použití stejného vzorku společností působících v odvětví stavebnictví a silničního mýta, který byl získán od agentury Bloomberg. Studie z roku 2018 předložená společností Scandlines a dalšími vychází z koeficientu beta bez finanční páky v rozmezí 0,46 až 0,63. Po posouzení těchto předpokladů Komise konstatuje, že koeficient beta aktiv ve výši 0,5, který použilo Dánsko, je v souladu s průměry pro 40 evropských dopravních společností (koeficient beta bez finanční páky ve výši 0,52, koeficient beta bez finanční páky upravený pro hotovost ve výši 0,6) a je konzervativnější než průměr pro 147 evropských strojírenských/stavebních společností (koeficient beta bez finanční páky ve výši 0,66, koeficient beta bez finanční páky upravený pro hotovost ve výši 0,78). Tyto dopravní společnosti mají poměr dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši 98,00 % (doprava) a 92,39 % (strojírenství/stavebnictví) ([156]). Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši 100 % znamená, že společnost má dluh stejný jako vlastní kapitál, a proto podíl dluhu i vlastního kapitálu představuje 50 %. Komise se proto domnívá, že předpoklad týkající se 50 % dluhu a 50 % vlastního kapitálu jako struktury financování typické společnosti je přiměřený. Sazba daně ve výši 22 % odpovídá sazbě daně z příjmů právnických osob platné pro Dánsko (podle § 17 dánského zákona o dani z příjmů právnických osob).

([152]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014 ze dne 3. března 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu a o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu (Úř. věst. L 138, 13.5.2014, s. 5).

([153]) Datový archiv Aswatha Damodarana, „Ratings, Spreads and Interest Coverage Ratios“ 1/2019.

([154]) Pablo Fernandez et al., 2019: „*Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey*“. V období od února do března 2019 provedli výzkumní pracovníci šetření, v jehož rámci se obrátili na profesory financí a ekonomiky, jakož i na analytiky a vedoucí pracovníky společností. Na základě 1836 odpovědí uvádějí popisné statistiky bezrizikových úrokových měr a tržních rizikových prémií pro 69 zemí.

([155]) Datový archiv Aswatha Damodarana „Risk Premiums for Other Markets“ 1/2019.

([156]) Datový archiv Aswatha Damodarana „Levered and Unlevered Betas by Industry“, leden 2019.

(333) Dánsko navíc připočítává zvláštní rizikovou prémii za projekt ve výši 2 %. Riziková prémie za projekt je odůvodněná vzhledem k významné nejistotě spojené s projektem, jako je nejistota v souvislosti se schválením konečného německého plánu, jež by mohla způsobit značné zpoždění a dodatečné náklady, avšak také k dalším mikroekonomickým a makroekonomickým rizikům souvisejícím s projektem, která nebyla zohledněna v rozpočtových předpokladech. Hodnota 2 % je konzervativní ve srovnání s hodnotou navrhovanou ve studii z roku 2018, kterou předložila společnost Scandlines a další. Zvláštní riziková prémie za projekt by však měla být posouzena společně s rezervou na stavební náklady použitou v modelu státní podpory, který již zohledňuje riziko překročení nákladů ve fázi výstavby. Na tomto základě považuje Komise použití zvláštní rizikové prémie za projekt ve výši 2 % za přiměřené.

(334) Komise se domnívá, že složky WACC popsané ve výše uvedených bodech odůvodnění jsou přiměřené vzhledem k velikosti, rizikům, harmonogramu a druhu činnosti projektu.

(335) Poslední složkou WACC, kterou je třeba posoudit, je bezriziková úroková míra. V oznámení z roku 2014 byla bezriziková úroková míra stanovena ve výši 5 % (v nominálním vyjádření). Dánské orgány v revidovaném oznámení původně navrhly založit bezrizikovou úrokovou míru na aktualizované oficiální prognóze ministerstva financí pro rok 2025 týkající se dánského hospodářství (včetně veřejných financí) ([157]). Podle této prognózy se očekává, že úroková sazba desetiletého státního dluhopisu bude činit –0,1 % ročně v roce 2019, 1,6 % ročně v roce 2025 a 4,5 % ročně v roce 2040. To odpovídá pevné nominální sazbě ve výši přibližně 3,5 % za celé období finančního modelu. Dánské orgány považovaly tento předpoklad za nejobjektivnější odhad budoucích úrokových sazeb, které jsou v Dánsku k dispozici, a proto tento předpoklad pokládají za věrohodnou referenční hodnotu. Dánské orgány rovněž uvedly, že společnost Femern A/S nemůže v praxi získat najednou úvěry nebo státní úvěry pokrývající celou její potřebu financování, a proto nelze stávající tržní úrokovou sazbu použít v dlouhodobém časovém horizontu v případě častého zadlužování a refinancování ze strany společnosti Femern A/S.

(336) Komise se však domnívá, že ačkoli je úroveň úrokových sazeb spojená s nejistotou a projekt vyžaduje relativně dlouhou dobu výstavby, zdá se, že tato bezriziková úroková míra je s ohledem na současné tržní podmínky vysoká. Z aktuálních tržních údajů vyplývá, že stávající výnosy jsou u dánských státních dluhopisů velmi nízké ([158]).

(337) K odstranění těchto obav poskytly dánské orgány v rámci revidovaného oznámení alternativní model, v němž použily předpoklad týkající se nominální bezrizikové míry ve výši 1,5 % (jako průměr za celé období platnosti modelu). Tento předpoklad se zakládá na výše zmíněném šetření, které provedl Pablo Fernandez a kolektiv ([159]). V případě Dánska zahrnovalo šetření 135 odpovědí s udávanou průměrnou bezrizikovou úrokovou mírou v roce 2019 ve výši 1,2 % ročně. Výsledky z předchozích let činily 1,6 % v roce 2018, 1,6 % v roce 2017 resp. 1,3 % v roce 2015 (rok 2016 nebyl ve studii k dispozici). Dánské orgány dále uvedly, že toto šetření neuvádí investiční horizont, který by měli respondenti použít při zodpovídání otázky týkající se bezrizikové míry, pouze skutečnost, že se šetření zaměřuje na investice do náležitě diverzifikovaného akciového portfolia. Dánské orgány tvrdily, že odpovědi jsou s největší pravděpodobností založeny na době splatnosti v délce pěti až deseti let. Dánské orgány proto zvažují navýšení sazby zjištěné v rámci šetření o +0,5 %, což odráží přibližný rozdíl výnosů u dlouhodobých (30letých) dluhopisů. Toto navýšení je odhadnuto na základě dostupných údajů o německých státních dluhopisech. Dánské orgány tvrdí, že průměr upravený s ohledem na splatnost činí 1,7 %, a použití hodnoty ve výši 1,5 % proto představuje konzervativní předpoklad.

(338) Vzhledem k současným podmínkám na trhu, relativně dlouhé době výstavby, a zejména celkovému časovému rozpětí finančního modelu (do roku 2068, tedy více než 30 let), považuje Komise předpoklad ve výši 1,5 % použitý v alternativním modelu za přiměřený a opodstatněný. Společnost Scandlines a další subjekty kromě toho předložily dvě různé studie týkající se odhadu WACC. Předpokládaná dánská bezriziková úroková míra ve výši 1,5 % je v souladu s odhadem ve výši 1,6 % v nejnovější studii (z února 2018, jež však vycházela z údajů z roku 2014) a je podstatně nižší než hodnota 3,04 %, která byla uvedena v předchozí studii z počátku roku 2014.

(339) Na tomto základě činí WACC 5,59 %. To je v dolní části rozpětí od 5,68 % do 6,71 %, jak navrhuje společnost Scandlines a další ([160]).

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

([158]) Danmarks Nationalbank poskytuje údaje o výnosech u současných i minulých prodejů státních dluhopisů.

([159]) Pablo Fernandez et al., 2019: „*Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey*“. V období od února do března 2019 provedli výzkumní pracovníci šetření, v jehož rámci se obrátili na profesory financí a ekonomiky, jakož i na analytiky a vedoucí pracovníky společností. Na základě 1836 odpovědí uvádějí popisné statistiky bezrizikových úrokových měr a tržních rizikových prémií pro 69 zemí.

([160]) Při použití výše uvedených vzorců se náklady vlastního kapitálu rovnají 1,5 %+0,89 x 6 %+2 % = 8,84 %, zatímco náklady dluhu odpovídají 1,5 %+1,5 % = 3 %. Z vážení obou složek vyplývá WACC = 50 % x 8,84 %+50 % x 3 % x (1–22 %) = 5,59 %.

(340) Komise zastává názor, že analýza přiměřenosti včetně modelu výpočtu mezery ve financování a výše podpory s bezrizikovou úrokovou mírou ve výši 3,5 % nevychází z náležitých předpokladů vzhledem k současným a očekávaným tržním podmínkám ([161]). Podporu lze považovat za přiměřenou pouze na základě alternativního modelu výpočtu mezery ve financování, který dánské orgány poskytly v aktualizovaném oznámení.

(341) Z alternativního modelu výpočtu mezery ve financování vyplývá, že mezera ve financování u pevného spojení činí 12 046 milionů DKK (1 615 milionů EUR). Ze srovnání mezery ve financování a způsobilých nákladů vyplývá mezera ve financování ve výši 27,3 %.

(342) Hrubý grantový ekvivalent podpory zahrnuje podporu vyplývající z kapitálových injekcí, státních záruk a státních úvěrů. Metodika, kterou dánské orgány použily při výpočtu prvku podpory v zárukách, sleduje podobný přístup, jaký je stanoven v oddíle 4.2 sdělení o zárukách, v němž se uvádí, že v případě, že tržní cena není k dispozici, *„by se měl prvek podpory vypočítat stejným způsobem jako grantový ekvivalent zvýhodněné půjčky, a sice jako rozdíl mezi zvláštní tržní úrokovou mírou, která by pro danou společnost platila bez záruky, a sazbou získanou na základě státní záruky po odečtení zaplacené prémie“*. Při výpočtu výše podpory nerozlišovaly dánské orgány hodnotu státní podpory související se státními úvěry a hodnotu státní podpory spojenou se státními zárukami. Ze stavebního zákona rovněž vyplývá, že oba nástroje jsou zaměnitelné a že ministerstvo financí má při rozhodování o optimální kombinaci obou nástrojů určitý prostor pro uvážení. Roční prémie, kterou musí společnost Femern A/S státu zaplatit z nesplaceného dluhu krytého zárukou, se rovná prémii u nesplaceného státního dluhu. Prvky podpory vyplývající ze státních záruk a státních záruk byly proto vypočteny stejně. Dánské orgány stanovily prvek podpory za rok tak, že použily rozdíl mezi WACC, který by podle očekávání vyžadoval investor v tržním hospodářství (5,59 %), a bezrizikovou úrokovou mírou (1,5 %) upravenou o prémii, kterou musí společnost Femern A/S hradit dánskému státu, vynásobenou výší nesplaceného dluhu krytého zárukou a nesplaceného státního dluhu.

(343) Komise považuje za vhodné, aby v tomto případě prvek podpory odpovídal rozdílu mezi bezrizikovou úrokovou mírou (upravenou o prémii) a WACC. Díky státním zárukám a státním úvěrům se očekává, že společnost Femern A/S bude hradit stejnou sazbu jako dánský stát, což se rovná dánské bezrizikové úrokové míře. Skutečné očekávané finanční náklady společnosti Femern A/S proto představuje bezriziková úroková sazba upravená o prémii. Předpokládá se, že bez podpory by společnost Femern A/S musela hradit WACC, který odpovídá váženému průměru mezi náklady vlastního kapitálu a náklady dluhu. Zohlednění rozdílu mezi oběma sazbami představuje celkovou výhodu.

(344) Náklady vlastního kapitálu jsou obvykle vyšší než náklady dluhu a projekt/společnost jsou financovány kombinací dluhu a vlastního kapitálu. Za dodatečnou výhodu pro společnost Femern A/S by mohla být považována možnost financovat projekt téměř výhradně prostřednictvím dluhu bez významné potřeby vlastního kapitálu. Spoléhání se pouze na náklady dluhu by podporu podhodnotilo. Komise se proto domnívá, že v prvku podpory u státních úvěrů a státních záruk je výhoda spočívající v (téměř) výhradním financování dluhem zohledněna použitím WACC jako referenční hodnoty místo nákladů dluhu.

(345) Komise se rovněž domnívá, že ustanovení § 4 odst. 4 stavebního zákona, podle něhož dánská vláda ručí za ostatní finanční závazky společnosti Femern A/S v souvislosti s výstavbou projektu, nepředstavuje další podporu, jelikož neposkytuje společnosti Femern A/S dodatečnou výhodu, neboť stavební náklady jsou již kryty státními úvěry a úvěry se státní zárukou.

(346) Společnost Scandlines a další se domnívají, že se prvek podpory rovná celým částkám skutečně krytým státními úvěry a úvěry se státní zárukou. Komise podotýká, že takovéto určení prvku podpory v záruce je ve sdělení o zárukách umožněno pouze ve výjimečných případech, kdy je záruka poskytnuta společnostem majícím potíže, je-li pravděpodobnost, že dlužník nebude schopen splatit půjčku, zvláště vysoká. Komise se domnívá, že tyto výjimečné okolnosti v daném případě nenastaly.

(347) Čistým dluhem je skutečný dluh společnosti Femern A/S. Skutečný dluh odráží kumulovanou částku finančních prostředků vynaložených společností na pokrytí nákladů na plánování a výstavbu, plateb úroků, vlastních nákladů atd. snížených o vložený vlastní kapitál a obdrženou podporu EU. Očekává se, že čistý dluh během fáze výstavby poroste a maximální výše dosáhne v prvním roce provozu. V provozní fázi se s volným peněžním tokem projektu bude čistý dluh postupně snižovat. Tento čistý dluh je po určitý počet let pokryt státními úvěry a úvěry se státní zárukou.

([161]) Použití navrhovaného předpokladu týkajícího se časově proměnné bezrizikové úrokové míry (s průměrnou hodnotou 3,5 %) vede k tomu, že se hodnota WACC pohybuje v rozmezí od 4 % do 8,3 %.

(348) Jelikož sdělení o významných projektech společného evropského zájmu vyžaduje, aby podpora ve formě záruk byla časově omezená a podpora ve formě úvěrů byla podmíněna lhůtami jejich splatnosti, dánské orgány v rámci alternativního modelu zajistily, že společnost Femern A/S nepřijme státní úvěry a státní záruky, které společně přesáhnou částku ve výši 69,3 miliardy DKK (9,3 miliardy EUR) (v nominální hodnotě). Na tuto částku odkazují dánské orgány jako na „maximální částku krytou zárukou“. Státní záruky a státní úvěry budou striktně omezeny na financování potřebné na náklady vzniklé během fáze plánování a výstavby. Jedná se o součet maximálního čistého dluhu nutného k financování čistých stavebních nákladů (tj. bez započtení financování z EU), jak je popsáno výše, a likvidní rezervy. Likvidní rezervou je krátkodobá likvidita, kterou společnost obvykle drží ve formě bankovních vkladů nebo krátkodobých investic. Dánské orgány uvedly, že účelem této likvidní rezervy je vytvoření rezervy na neplánované potřeby v oblasti likvidity, jako jsou platby smluvním dodavatelům, a možnost výpůjček dlouho před skutečnou potřebou likvidity. Příkladem je refinancování stávajícího úvěru, které se obvykle provádí několik týdnů před splatností dotyčného úvěru, aby se snížilo riziko nepředvídaných nepříznivých tržních podmínek.

(349) V alternativním modelu výpočtu mezery ve financování omezí dánské orgány období, během něhož může ministr financí vydávat státní záruky a poskytovat státní úvěry ve prospěch společnosti Femern A/S. Rovněž zajistí, aby společnost Femern A/S ukončila veškeré úvěry se státní zárukou a splatila všechny státní úvěry nejpozději do šestnácti let od zahájení provozu. To znamená, že všechny státní záruky a státní úvěry jsou časově omezené. Dánské orgány každopádně zajistí, aby záruční doba nepřekročila období splácení skutečného dluhu. Je-li období splácení skutečného dluhu kratší než šestnáct let, nebudou po splacení skutečného dluhu poskytnuty žádné další záruky.

(350) Výsledná podpora v současné hodnotě s použitím WACC jako diskontní sazby ([162]) se rovná mezeře ve financování ve výši 12 046 milionů DKK (1 615 milionů EUR). To zahrnuje kapitálové injekce a státní podporu související s úvěry se státní zárukou a státními úvěry. Výpočet výše podpory v alternativním modelu je založen na zvýšení prémie z 0,15 % na 2 %. U úvěrů, které již byly obdrženy, bere alternativní model výpočtu mezery ve financování v úvahu prémii omezenou na 0,15 %.

(351) Lze se tudíž v zásadě domnívat, že podpora je přiměřená. Jak však již bylo zdůrazněno výše, Komise se obává, že tato mezera ve financování mohla být nadhodnocena z důvodu zahrnutí rezervního rozpočtu pro p-hodnotu ve výši 99 do způsobilých nákladů (viz 320. bod odůvodnění). Dánské orgány proto v alternativním modelu kombinují výpočet mezery ve financování *ex ante* (se související maximální částkou krytou zárukou a maximální záruční dobou) s přepočtem této mezery ve financování nejpozději pět let od zahájení provozu, pokud se zdá, že „rezerva na stavební náklady“ ve výši 2,5 miliardy DKK (0,3 miliardy EUR) není zapotřebí. Dánské orgány přepočítají mezeru ve financování, maximální částku krytou zárukou a maximální záruční dobu. Poté sníží maximální částku krytou zárukou a omezí maximální záruční dobu, je-li aktualizovaná mezera ve financování nižší, než se předpokládalo, čímž se zajistí, že čistá současná hodnota celkové výše podpory nepřesáhne mezeru ve financování. Dánské orgány poskytly simulaci, ve které by rezerva na stavební náklady nebyla vůbec zapotřebí. V tomto případě by se maximální dluh snížil na 66,1 miliardy DKK (8,9 miliardy EUR) a maximální záruční doba by byla omezena na jedenáct let od zahájení provozu. Dánské orgány v každém případě zajistí, aby státní záruky a státní úvěry byly striktně omezeny na financování potřebné pro skutečné náklady vzniklé během fáze plánování a výstavby. Načasování přepočtu proto neumožňuje, aby stát dotoval náklady související s provozním obdobím. Poskytuje pouze dočasnou časovou rezervu, aby se zohlednilo financování, které se stále týká fáze výstavby, bylo však poskytnuto krátce po skončení fáze výstavby. Dánské orgány předloží Komisi tento aktualizovaný výpočet.

(352) Maximální záruční doba a částka krytá zárukou proto přímo vyplývají z výpočtu mezery ve financování. Čím nižší je mezera ve financování, kratší záruční doba a/nebo nižší částka krytá zárukou, tím dříve si bude muset společnost Femern A/S půjčovat na volném trhu bez podpory ve formě státních záruk nebo státních úvěrů. Komise považuje za vhodnější spojit omezení záruční doby a částky kryté rezervou s omezeními týkajícími se mezery ve financování než s částkou ročního peněžního toku, jak navrhla společnost Scandline a další. Roční peněžní tok je

([162]) Sdělení o zárukách v bodě 4.1 stanoví, že by výsledné roční grantové ekvivalenty měly být diskontovány na současnou hodnotu s použitím referenční úrokové sazby. Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb, Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6, upřesňuje, že se referenční a diskontní sazby používají jako náhrada tržní sazby. Ve sdělení je jako základ pro výpočet použitá jednoletá sazba IBOR a je v něm objasněno, že marže závisí na ratingu daného podniku a zajištění, avšak také na úvěrové historii. Sdělení zároveň stanoví, že Komise může použít kratší nebo delší doby splatnosti přizpůsobené na určité případy. Vzhledem k dlouhodobé povaze projektu a ke skutečnosti, že samotné roční grantové ekvivalenty jsou založeny na rozdílu mezi WACC a bezrizikovou úrokovou mírou, považuje Komise za vhodné použít i v tomto případě jako diskontní sazbu WACC.

v praxi vždy kolísavý, například v důsledku obnovy investic a cyklické údržby, takže by se každopádně vyžadoval [v nějaké formě] výpočet čisté současné hodnoty. Opatření podpory mimoto sestává z řady úvěrů s individuálními lhůtami splatnosti v mezích celkové maximální záruční doby. Je proto možné, že v určitém okamžiku budou státní úvěry a státní záruky existovat společně s úvěry, které jsou v souladu s tržními podmínkami. Komise každopádně nepovažuje podporu převyšující mezeru financování za přiměřenou.

(353) Komise se dále domnívá, že volba státních záruk a státních úvěrů jako hlavních nástrojů je pozitivním ukazatelem, pokud jde o přiměřenost a vhodnost podpory, a upřednostňuje se před poskytnutím paušální částky. Jak je uvedeno v bodě 36 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, *„pokud je například hlavním problémem obtížný přístup k financování, měly by členské státy zpravidla zvolit podporu v oblasti likvidity, např. úvěr nebo záruku“*. Komise se domnívá, že dánský model financování je v souladu s touto zásadou. Záruční opatření je účinným nástrojem k zajištění toho, aby společnosti Femern A/S nebyla poskytnuta nadměrná kompenzace, jelikož společnosti Femern A/S umožňuje pouze držet náklady kapitálu na patřičné úrovni, aby projekt mohl být dokončen, a to odstraněním mezery ve financování. Dánské orgány rovněž oznámení z roku 2014 revidovaly a budou každoročně podávat zprávu o vývoji splácení dluhu společnosti Femern A/S.

(354) Na základě výše uvedených skutečností a s přihlédnutím k alternativnímu modelu výpočtu mezery ve financování v revidovaném oznámení kromě zákona o plánování a stavebního zákona vyvozuje Komise závěr, že státní záruky a státní úvěry lze považovat za časově a finančně omezené. Komise mimoto na základě alternativního modelu výpočtu mezery ve financování v revidovaném oznámení vyvozuje závěr, že výše podpory nepřesahuje minimum, které je nezbytné k tomu, aby byl podporovaný projekt dostatečně ziskový.

6.4.5 *Předcházení nepřípustnému narušení hospodářské soutěže a ověření vyváženosti*

(355) Podle bodu 40 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu by měl „členský stát doložit, že navrhované opatření podpory je vhodným nástrojem politiky pro řešení cíle projektu. Opatření podpory nebude považováno za vhodné, pokud je možné dosáhnout stejného výsledku pomocí jiných nástrojů politiky nebo jiných typů nástrojů podpory, které méně narušují hospodářskou soutěž.“

(356) Dánské orgány uvedly, že jelikož základním problémem projektu byl nedostatečný přístup k financování, podpora ve formě podpory v oblasti likvidity, jako jsou úvěry nebo záruky, představuje vhodný nástroj politiky. V návaznosti na revidované oznámení jsou státní záruky a státní úvěry striktně omezeny na financování potřebné pro náklady vzniklé během fáze plánování a výstavby. Neexistuje riziko, že by záruka/úvěry mohly být použity k dotování jiných nezpůsobilých nákladů a činností. Komise se proto domnívá, že zvolený mechanismus finanční podpory je vhodným nástrojem politiky.

(357) V bodě 41 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu je uvedeno, že „k tomu, aby byla podpora slučitelná s vnitřním trhem, musí být negativní účinky opatření podpory narušující hospodářskou soutěž a mající dopad na obchod mezi členskými státy omezeny a vyváženy pozitivními účinky, které přispívají k plnění cíle společného evropského zájmu“. V bodě 42 se stanoví, že při posuzování negativních dopadů opatření podpory se Komise ve své analýze zaměří na předvídatelný dopad, který by tato podpora mohla mít na hospodářskou soutěž mezi podniky na dotčených výrobkových trzích (včetně předcházejících či navazujících trhů) a na riziko nadměrné kapacity. V bodě 43 se uvádí, že „Komise posoudí riziko omezení přístupu na trh a riziko dominantního postavení […]. Projekty zahrnující výstavbu infrastruktury musí k této infrastruktuře zajistit otevřený a nediskriminační přístup a nediskriminační stanovení cen.“

(358) Z toho vyplývá, že pro účely předcházení nepřípustnému narušení hospodářské soutěže a ověření vyváženosti by Komise měla své posouzení negativních účinků podpory zaměřit na narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod mezi členskými státy.

(359) Pevné spojení je součástí širšího plánu na podporu mobility, další integrace a kulturní výměny osob, které žijí na obou stranách pevného spojení, a ke zlepšení propojení mezi severskými zeměmi a střední Evropou pro cestující i pro silniční a železniční nákladní dopravu. Tyto očekávané přínosy byly na evropské úrovni uznány zařazením projektu pevného spojení přes úžinu Fehmarn na seznam prioritních projektů TEN-T. V této souvislosti bude mít projekt pevného spojení přes úžinu Fehmarn rovněž pozitivní vliv na řadu hospodářských odvětví v regionu, jako jsou čerpací stanice, maloobchod, restaurace, hotely, zábavní parky a železniční a autobusová doprava. Jak je uznáno v programu Nástroje pro propojení Evropy, pevné spojení zlepší dostupnost železniční dopravy, což povede k přesunu nákladní a osobní dopravy ze silniční na železniční.

(360) Otevření pevného spojení však bude mít negativní dopad na provozovatele trajektů, kteří obsluhují trasu Rødby-Puttgarden, jakož i na další trajektové trasy v tomto regionu. Omezení trajektové přepravy může mít rovněž negativní dopad na přístavy, které trajekty využívají, pokud jde o objem dopravy i příjmy. Jak bylo uznáno a zohledněno v socioekonomických studiích, existence pevného spojení znamená riziko toho, že trajektová přeprava na trase Rødby–Puttgarden dokonce zanikne, jakmile bude pevné spojení v provozu. Komise má za to, že možnost společnosti Femern A/S ovlivnit trajektovou přepravu je poměrně omezená, neboť státní podpora je omezena na financování nezbytné pro náklady vzniklé během fáze plánování a výstavby, přičemž horní hranicí je mezera ve financování. Mýtné a železniční poplatky, které se vybírají od uživatelů silnice a železniční tratě na pevném spojení, navíc stanoví dánský ministr dopravy. Ačkoli má společnost Femern A/S jistý vliv na výši cen v důsledku uplatňování systémů slev, musí zajistit určitou úroveň příjmů, jelikož státní podpora je omezena na financování fáze plánování a výstavby pevného spojení, a to do výše mezery ve financování. Jinými slovy, společnost Femern A/S bude muset zajistit, aby její příjmy byly dostatečně velké na to, aby mohla splatit úvěry na náklady na plánování a výstavbu v plné výši a hradit své provozní náklady. Komise se proto domnívá, že hlavní dopad na trajektovou přepravu je způsoben samotným rozhodnutím o výstavbě pevného spojení, které poskytuje alternativu ke stávajícím způsobům dopravy. Volba této infrastruktury a jejího technického řešení je rozhodnutím orgánů veřejné moci. Komisi tedy rovněž nepřísluší, aby posoudila, zda se plány týkající se přístupu do Puttgardenu, bude-li vůbec součástí pevného spojení, „zhorší“, jak tvrdí společnost Scandlines. Rovněž rozhodnutí dánských orgánů nepodpořit návrh projektu společnosti Scandlines je třeba uvážit v kontextu širšího plánu mobility a zvolených možností mobility, a pro ověření vyváženosti není proto podstatné. Účinky na trajektovou přepravu a související trhy jsou tudíž nedílnou součástí projektů tohoto typu, jejichž prostřednictvím se státy snaží nabídnout rychlejší a pohodlnější alternativu trajektové přepravy. Komise odkazuje rovněž na poznámku dánských orgánů, že plánování železničních tratí na dánské straně a upřednostnění silnice na německé straně jsou úkoly spadající do výkonu veřejné moci a rozhoduje o nich dánský stát a německý stát, a nikoli společnost Femern A/S.

(361) Společnost Scandlines a další subjekty dále tvrdily, že pevné spojení vytvoří velkou dodatečnou kapacitu na již nasyceném trhu. Komise podotýká, že vytvoření alternativy ke stávajícím službám, která se od nich liší a kterou dánské orgány pokládají za lepší, nelze považovat za zvýšení kapacity na nasyceném trhu.

(362) Pokud jde o riziko dominantního postavení a celkový dopad na hospodářskou soutěž, nelze vyloučit, že společnost Femern A/S získá s ohledem na určité služby dopravy přes úžinu Fehmarn dominantní postavení. Je však třeba připomenout, že podle ustálené judikatury ([163]) není existence dominantního postavení sama o sobě v rozporu s unijním právem. Společnost Scandlines má na trase mezi Rødby a Puttgardenem fakticky monopol. Za předpokladu, že (jak tvrdí společnost Scandlines) trajektová přeprava zůstane po otevření pevného spojení zachována, pevné spojení ve skutečnosti tento monopol zruší a vytvoří konkurenčnější trh.

(363) Komise dále konstatuje, že pevné spojení nevytvoří riziko omezení trhu, včetně předcházejících či navazujících trhů, neboť bude dostupné všem uživatelům na rovném a nediskriminačním základě. Cenová struktura bude nediskriminační a transparentní a v případě těžkých nákladních vozidel bude v souladu s platnými pravidly směrnice o eurovinětě ([164]). Podle informací předložených dánskými orgány budou navíc železniční poplatky stanoveny v souladu s platnými právními předpisy EU ([165]). Předpokládá se, že mýtné za užívání silničního spojení bude odpovídat ceně účtované provozovatelem trajektů, jak se předpokládá ve finančním modelu z roku 2016.

(364) Jak potvrdil rovněž Tribunál ve svých rozsudcích ze dne 13. prosince 2018, je třeba konstatovat, že i když lze dospět k závěru, že projekt zahrnující výstavbu infrastruktury, která poskytne alternativu ke stávajícím druhům dopravy, představuje riziko, že tato doprava bude muset výrazně omezit svou činnost, nebo dokonce zanikne, je zřejmé, že pevné spojení nabízí řešení, jež má celkově pozitivní výsledky. Komisi nepřísluší zpochybňovat rozhodnutí dánských orgánů.

(365) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že podpora, jak je v reakci na pochybnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení v revidovaném oznámení dále omezena a snížena, má pouze omezené negativní dopady na hospodářskou soutěž a obchod, které jsou vyváženy pozitivními účinky, jež přispívají k plnění cíle společného evropského zájmu.

([163]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 9. listopadu 1983 ve věci Michelin v. Komise, věc 322/81, ECLI:EU:C:1983:313, bod 57; rozsudek Soudního dvora ze dne 17. února 2011 ve věci Konkurrensverket v. TeliaSonera Sverige, C-52/09, ECLI:EU:C:2011:83, bod 24.

([164]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

([165]) Směrnice 2012/34/EU.

(366) Ze znění sdělení o významných projektech společného evropského zájmu vyplývá, že v rámci ověření vyváženosti není třeba brát v úvahu možné negativní prvky nesouvisející s narušením hospodářské soutěže a dopadem na obchod mezi členskými státy, ani provést konkrétní posouzení vlivů na životní prostředí, jak navrhuje organizace NABU. Tribunál potvrdil, že „*i když musí být ochrana životního prostředí zahrnuta do vymezení a provádění politik Unie, zejména těch, jejichž cílem je vytvořit vnitřní trh, nepředstavuje však ve vlastním slova smyslu jednu ze složek tohoto vnitřního trhu […]. Při určování záporných účinků dotčených opatření tedy Komise nebyla povinna přihlédnout k rozsahu, v němž jsou dotčená opatření nepříznivá pro uskutečnění* [této] *zásady* [ochrany životního prostředí] ([166]).

(367) Vnitrostátní orgány každopádně náležitě zvážily a zmírnily dopady projektu na životní prostředí a v souladu s platným právem Unie a mezinárodním právem zjistily, že nebrání realizaci projektu. Při rozhodování o pevném spojení dánské orgány náležitě zvážily vliv projektu na životní prostředí. Komplexní a důkladné posouzení vlivů na životní prostředí, které bylo provedeno na dánské straně, je podrobně popsáno v přípravných poznámkách ke stavebnímu zákonu. V těchto přípravných poznámkách, avšak také ve smlouvě o úžině Fehmarn, která je platná v Dánsku i v Německu, je jednoznačně uvedeno, že základem pro přípravu, výstavbu a provoz pevného spojení přes úžinu Fehmarn musí být požadavky vyplývající z unijního a vnitrostátního práva. Na základě zákona o plánování byl ministr dopravy po jednáních s ministrem životního prostředí pověřen vypracováním zpráv o posouzení vlivů stavebního projektu na životní prostředí (dále jen „EIA“), včetně konzultací a dalších nezbytných posouzení stavebního projektu z hlediska životního prostředí. Zapojeno bylo ministerstvo životního prostředí, příslušné orgány, společnosti a obce a zprávy o EIA atd. byly vypracovány v souladu se směrnicí o posuzování vlivů na životní prostředí.

(368) Z toho vyplývá, že základem projektu bylo vždy to, že by měl být připraven, vybudován a provozován tak, aby se zabránilo škodlivým účinkům na přírodu a životní prostředí a aby se odpovídajícím způsobem zamezilo závažným nepříznivým dopadům, zejména na evropskou síť Natura 2000. Komise se proto domnívá, že i za předpokladu, že by pro účely ověření vyváženosti bylo nutné zohlednit environmentální aspekty, nenasvědčuje nic tomu, že by údajné negativní vlivy pevného spojení na životní prostředí byly takového rozsahu, že by mohly změnit výsledek ověření vyváženosti.

(369) Komise vyvozuje závěr, že negativní účinky opatření podpory z hlediska narušení hospodářské soutěže a dopadu na obchod mezi členskými státy jsou omezené a jsou vyváženy pozitivními účinky, které přispívají k plnění cíle společného evropského zájmu.

6.4.6 *Zvláštní podmínka slučitelnosti, pokud jde o státní záruky – podmínky pro mobilizaci*

(370) Podle bodu 5.3 sdělení o zárukách „Komise přijme záruky pouze tehdy, je-li jejich použití smluvně vázáno na konkrétní podmínky, které mohou zahrnovat dokonce i povinné vyhlášení konkurzu na podnik příjemce podpory nebo podobný postup. Na těchto podmínkách se budou muset strany dohodnout již ve stádiu poskytování podpory. Bude-li chtít členský stát použít záruku za jiných podmínek než za těch, jež byly původně odsouhlaseny ve stádiu poskytování, bude Komise použití záruky považovat za vytvoření nové podpory, kterou je třeba oznámit podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.“

(371) Podle § 4 odst. 2 stavebního zákona je ministr financí oprávněn poskytovat státní záruky vztahující se na závazky společnosti Femern A/S v souvislosti s úvěry a jinými finančními nástroji pro financování pevného spojení. Podmínky pro mobilizaci tohoto druhu záruky nejsou v samotném stavebním zákoně upraveny. V reakci na pochybnosti vyslovené v rozhodnutí o zahájení řízení dánské orgány oznámení z roku 2014 revidovaly, aby zajistily, že všechny ([167]) státní záruky ve prospěch společnosti Femern A/S budou zahrnovat tyto minimální podmínky pro mobilizaci:

a) společnost Femern A/S nezaplatila v řádném termínu splatnosti splatnou částku podle smlouvy, jíž se záruka týká;

b) věřitel musí zaslat ručiteli písemné oznámení, jak je stanoveno v příslušné záruce;

c) toto oznámení se nepodává do doby, dokud neuplynuly všechny použitelné lhůty pro zjednání nápravy podle smlouvy, jíž se záruka týká;

d) věřitel není oprávněn přiznat společnosti Femern A/S prodloužení lhůty ke splnění její povinnosti podle smlouvy, jíž se záruka týká;

e) ručitel má na zaplacení splatné částky podle smlouvy, jíž se záruka týká, nejméně čtyři bankovní dny od obdržení oznámení.

(372) Jak již bylo zmíněno v 203. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, s ohledem na státní záruku pokrývající nefinanční závazky podle § 4 odst. 4 stavebního zákona dánské orgány uvedly, že podmínky pro mobilizaci záruky tohoto typu jsou založeny na výkladu záruky s ohledem na obecné zásady dánského práva. Dánské orgány poskytly k této otázce bližší vysvětlení. Dánský zákon o zárukách rozlišuje mezi „*simpel kaution*“ a „*selvskyldnerkaution*“. „*Simpel kaution*“ znamená, že zaručený subjekt musí ručiteli prokázat, že dlužník není schopen dostát svým

([166]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. července 2018 ve věci Rakouská republika v. Komise, T-356/15, ECLI:EU:T:2018:439, bod 516 a citovaný rozsudek ve věci Castelnou: rozsudek Tribunálu ze dne 3. prosince 2014 ve věci Castelnou Energía v. Komise, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, body 189 až 191.

([167]) Rovněž stávající záruky mají srovnatelné minimální podmínky pro mobilizaci.

závazkům. To obvykle vyžaduje buď i) to, že během exekuce (tj. pokusu o vymáhání pohledávky vůči majetku hlavního dlužníka) bylo zjištěno, že hlavní dlužník není schopen splácet své splatné závazky, nebo ii) na hlavního dlužníka se vztahuje konkurzní či jiné podobné insolvenční řízení. „*Selvskyldnerkaution*“ znamená, že zaručený subjekt může ručitele požádat, aby zaplatil, pokud hlavní dlužník neuskuteční platbu v řádné lhůtě. Podle dánské judikatury týkající se záruk se záruka obvykle vykládá jako „*simpel kaution*“, neexistuje-li jednoznačný základ pro výklad záruky jako „*selvskyldnerkaution*“. S výjimkou případů, kdy je záruka jasně označena jako „*selvskyldnerkaution*“, musí tudíž zaručený subjekt ručiteli prokázat, že hlavní dlužník není schopen dostát svým splatným závazkům. Pokud jde o ustanovení § 4 odst. 4, znamená to, že jelikož v zákonu o výstavbě a provozu není uvedeno, že podmínky pro mobilizaci záruky v konkrétním případě budou stanoveny například ministerskými vyhláškami nebo ve zvláštních smlouvách týkajících se jednotlivých případů, bude se státní záruka v § 4 odst. 4 automaticky pokládat za „*simpel kaution*“. Zaručený subjekt proto musí prokázat, že společnost Femern A/S není schopna splácet své splatné závazky (jak je popsáno výše), než může být záruka mobilizována. Na základě toho se Komise domnívá, že mobilizace záruky tohoto typu je smluvně vázána na konkrétní podmínky.

(373) Ačkoli Komise nebyla v době poskytnutí podpory informována o přesných podmínkách mobilizace, domnívá se, že může záruky přijmout na základě bodu 5.3 sdělení o zárukách.

6.4.7 *Transparentnost*

(374) Podle bodu 45 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu členské státy zajistí, že na webové stránce obsahující komplexní informace o státní podpoře budou na vnitrostátní nebo regionální úrovni zveřejňovány tyto informace: znění opatření podpory a jeho prováděcích ustanovení nebo příslušný odkaz na ně; totožnost orgánu nebo orgánů, které podporu poskytují; totožnost jednotlivých příjemců, forma a výše podpory, datum udělení podpory, typ podniku (malé a střední podniky / velké podniky); region, ve kterém je příjemce usazen (na úrovni NUTS II), a hlavní hospodářské odvětví, ve kterém podnik-příjemce provozuje svou činnost (na úrovni skupiny NACE). Dánské orgány se zavázaly tento požadavek splnit.

6.4.8 *Povinnost týkající se podávání zpráv*

(375) V bodě 49 sdělení o významných projektech společného evropského zájmu je uvedeno, že „*o realizaci projektu musí být podávány pravidelné zprávy*“. V tomto ohledu se dánské orgány zavázaly předkládat výroční zprávy včetně údajů o vývoji dluhu. Komise proto vyvozuje závěr, že tato podmínka je splněna.

7. **ZÁVĚR**

(376) Komise dospěla k závěru, že kapitálové injekce, státní záruky za úvěry na financování nákladů na plánování a výstavbu a státní úvěry, které financují náklady na plánování a výstavbu, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Komise vyvozuje závěr, že opatření týkající se odpisu aktiv, převodu ztrát, režimu společného zdanění, železničních poplatků a bezplatného využívání státního majetku nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Femern A/S ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Komise došla k závěru, že vzhledem k revidovanému oznámení nepředstavují ani záruky za deriváty státní podporu ve prospěch společnosti Femern A/S ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(377) Komise vyvozuje závěr, že oznámená opatření ve prospěch společnosti Femern A/S spočívající v kapitálové injekci ve výši 510 milionů DKK (68,4 milionu EUR) a kombinaci státních úvěrů a státních záruk za úvěry do výše 69,3 miliardy DKK (9,3 miliardy EUR), jež budou ukončeny nejpozději šestnáct let od zahájení provozu, splňují podmínky stanovené ve sdělení o významných projektech společného evropského zájmu, a lze je proto považovat za slučitelná s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy. Roční prémie u dluhu se státní zárukou a u státních úvěrů, které musí společnost Femern A/S hradit dánskému státu, se zvyšuje z 0,15 % na 2 %. Dánské orgány se zavázaly předložit Komisi nejpozději do pěti let od zahájení provozu pevného spojení (v současnosti se očekává zahájení provozu v roce 2033) aktualizaci alternativního modelu výpočtu mezery ve financování (na základě předpokládané průměrné bezrizikové úrokové míry ve výši 1,5 %). V této aktualizaci se rezerva na stavební náklady sníží, pokud se ukáže, že skutečné stavební náklady jsou nižší, než se odhadovalo. Maximální částka krytá zárukou a maximální záruční doba budou odpovídajícím způsobem omezeny, aby se zajistilo, že hrubý grantový ekvivalent podpory nepřesáhne aktualizovanou mezeru ve financování.

(378) Dánské orgány výjimečně souhlasily s tím, že se vzdají práv vyplývajících z článku 342 Smlouvy ve spojení s článkem 3 nařízení Rady č. 1/1958 ([168]), a s přijetím a oznámením rozhodnutí podle článku 297 Smlouvy v anglickém jazyce,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Opatření týkající se odpisu aktiv, převodu ztrát, režimu společného zdanění, železničních poplatků a bezplatného využívání státního majetku a státních záruk za deriváty nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Femern A/S ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Opatření spočívající v kapitálových injekcích a kombinaci státních úvěrů a státních záruk ve prospěch společnosti Femern A/S, jež Dánsko provedlo přinejmenším částečně protiprávně, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Po změně těchto opatření, jak je uvedeno v revidovaném oznámení, jsou tato opatření slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne 20. března 2020.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně

([168]) Rada EHS: nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385).