II

*(Nem jogalkotási aktusok)*

# HATÁROZATOK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1472 HATÁROZATA

**(2020. március 20.)**

**a Dánia által a Femern A/S javára végrehajtott, SA.39078. – 2019/C. (korábbi 2014/N.) számú állami támogatásról**

*(az értesítés a C(2020) 1683. számú dokumentummal történt)*

**(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután a fent említett rendelkezéssel összhangban felkérte az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására [1], és tekintettel azok észrevételeire,

mivel:

### 1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2009. július 13-án a Bizottság jóváhagyta a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt tervezési szakaszának finanszírozásához nyújtott támogatást (a továbbiakban: a tervezési határozat) [2].

(2) Egy előzetes bejelentési szakaszt követően a dán hatóságok 2014. december 22-i levelükben a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése értelmében bejelentették a Bizottságnak a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt finanszírozási modelljét.

(3) 2014. június 5-én, 2014. szeptember 5-én, 2014. november 26-án, 2015. január 19-én és 2015. április 22-én a Bizottsághoz öt panasz érkezett [3], amelyek szerint Dánia jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez a Femern A/S és az A/S Femern Landanlæg számára [4].

(4) 2015. július 23-án a Bizottság úgy döntött, nem emel kifogást az A/S Femern Landanlæg és a Femern A/S javára Dánia által odaítélt intézkedésekkel szemben (a továbbiakban: a megépítési határozat) [5]. Az említett határozat rendelkező része kétfelé osztható. Az első részben a Bizottság azt állapította meg, hogy az A/S Femern Landanlæg számára a dániai hátországgal való közúti és vasúti összeköttetések tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez biztosított intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. A második részben a Bizottság azt állapította meg, hogy még ha a Femern A/S számára az állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez odaítélt intézkedéseket a 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak kellene is tekinteni, azok a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján összeegyeztethetők a belső piaccal. 2015. szeptember 16-án a Bizottság megküldte a panaszosoknak a megépítési határozatot.

---

[1] Állami támogatás – Dánia – SA.39078 (2019/C – korábbi 2014/N) számú állami támogatás – A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt finanszírozása – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (EGT-vonatkozású szöveg) (HL C 226., 2019.7.5., 5. o.).

[2] A Bizottság határozata (2009. július 13.) az N 157/2009. számú állami támogatásról – Dánia – A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt tervezési szakaszának finanszírozása (HL C 202., 2009.8.27., 1. o.).

[3] A következő vállalkozásoktól érkezett panasz: Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH (a továbbiakban: Scandlines), 3i Investment Plc, TT Line, Stena Line Scandinavia AB (a továbbiakban: Stena Line) és Trelleborgs Hamn AB.

[4] Ezeket a panaszokat a Bizottság szolgálatai SA.38915. és SA.41640. számon vették nyilvántartásba.

[5] A Bizottság határozata (2015. július 23.) az SA. 39078. (2014/N.) számú állami támogatásról – Dánia – A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt finanszírozása (HL C 325., 2015.10.2., 1. o.).

(5) A két panaszos megsemmisítés iránti keresete ([6]) nyomán a Törvényszék 2018. december 13-i ítéleteiben ([7]) megsemmisítette a megépítési határozatot, amennyiben a Bizottság nem emel kifogást a Dánia által a Femern A/S számára az állandó összeköttetés (parttól partig tartó infrastruktúra) tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez biztosított intézkedésekkel kapcsolatban.

(6) A Törvényszék a fennmaradó rész tekintetében elutasította a keresetet. Közelebbről, a Törvényszék elutasította a felpereseknek a Bizottság azon következtetésével kapcsolatos érvét, amely szerint az A/S Femern Landanlæg számára a dániai hátországgal való közúti és vasúti összeköttetések tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez biztosított intézkedések nem minősülnek állami támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

(7) A 2018. december 13-i ítéletet a két panaszos megfellebbezte ([8]).

(8) 2019. január 24-én és 2019. május 22-én a Bizottság szolgálatai találkoztak a dán hatóságokkal. 2019. április 12-én és 2019. június 20-án a Bizottság szolgálatai telefonos konferenciát tartottak a dán hatóságokkal. 2019. március 26-án, április 18-án és április 24-én a Bizottság szolgálatai további tájékoztatáskérést küldtek. A dán hatóságok 2019. január 18-án, február 4-én, február 25-én, március 28-án, április 5-én, május 7-én, május 8-án május 16-án, május 20-án, május 28-án és június 10-én nyújtottak be kiegészítő információt.

(9) 2019. március 18-án és 25-én a Bizottság szolgálatai találkoztak a Stena Line Scandinavia AB (a továbbiakban: Stena Line), illetve a Scandlines Danmark ApS és a Scandlines Deutschland GmbH (a továbbiakban: Scandlines) képviselőivel. 2019. április 4-én és május 13-án a Bizottság szolgálatai találkoztak a Naturschutzbund Deutschland e.V. (a továbbiakba: NABU), illetve a Svéd Hajótulajdonosok Egyesülete (Föreningen för Svensk Sjöfart, FSS) képviselőivel. A Bizottsághoz 2019. január 29-én, február 14-én, február 18-án, március 26-án, április 15-én, április 16-án, április 24-én, május 24-én, május 29-én, június 6-án és június 7-én érkezett be kiegészítő információ. A Bizottság 2019. január 29-én levelet kapott a Scandlinestól, amelyre 2019. február 8-án válaszolt. A Bizottság 2019. február 20-án egy további levelet kapott a Scandlinestól, amelyre 2019. március 13-án válaszolt. A Bizottság 2019. február 7-én levelet kapott a Stena Line-tól, amelyre 2019. február 28-án válaszolt. A Bizottság 2019. február 18-án levelet kapott a NABU-tól, amelyre 2019. március 18-án válaszolt. A Bizottság 2019. február 19-én levelet kapott az FSS-től, amelyre 2019. március 8-án válaszolt. A Bizottság 2019. március 12-én levelet kapott a Verband Deutscher Reedertől (a továbbiakban: VDR), amelyre 2019. március 21-én válaszolt. A Bizottság 2019. március 28-án levelet kapott a Grimaldi-csoporttól, amelyre 2019. április 16-án válaszolt. A Bizottság 2019. április 8-án levelet kapott a Trelleborg kikötőtől, amelyre 2019. április 9-én válaszolt. A Bizottság 2019. április 15-én levelet kapott a Trelleborg kikötőtől, amelyre 2019. május 2-án válaszolt. A Bizottság 2019. április 15-én levelet kapott az Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.-től, amelyre 2019. május 2-án válaszolt.

(10) 2019. június 14-i levelében a Bizottság tájékoztatta a dán hatóságokat arról, hogy az állandó összeköttetés állami finanszírozása tekintetében megindítja a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

(11) 2019. július 5-én az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([9]). Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság felhívta az érdekelteket, hogy egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket.

(12) 2019. július 12-én a Bizottság szolgálatai továbbították a Scandlines korábbi, 2019. június 7-i észrevételeit a dán hatóságoknak. 2019. július 23-án a Bizottság szolgálatai más korábbi, 2019. január 28-i és 2019. május 29-i észrevételeket és megjegyzéseket is továbbítottak a Scandlines részéről a dán hatóságoknak.

(13) Több egymást követő kérelemben a Scandlines az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételezési határidő meghosszabbítását kérte augusztus végéig/szeptember elejéig. 2019. július 22-én a bizottsági szolgálatok 10 munkanappal meghosszabbították a határidőt 2019. augusztus 20-ra; ezt a kedvezményt ezt követően a többi érdekelt fél számára is biztosították.

(14) 2019. augusztus 17-én a Scandlines keresetet indított a határidő 2019. augusztus 20-ig történő meghosszabbításáról szóló határozat megsemmisítése iránt, mivel a határidőt – kérésük ellenére – nem a hónap végéig hosszabbították meg. Ugyanezen a napon benyújtott különálló keresettel a Scandlines arra kérte a Törvényszék elnökét, hogy ideiglenes intézkedéssel rendelje el, hogy a Bizottság függessze fel a hivatalos vizsgálatot, vagylagosan hogy tiltsa el a Bizottságot egy jogerős határozat meghozatalától, vagy adjon bármilyen formájú, megfelelő átmeneti mentességet.

([6]) A következő panaszosok indítottak keresetet: Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH (a továbbiakban: Scandlines), valamint a Stena Line Scandinavia AB (a továbbiakban: Stena Line).

([7]) A Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Stena Line Scandinavia AB és társai* kontra *Bizottság*, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944; a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942.

([8]) *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, C-174/19 P; *Stena Line Scandinavia kontra Bizottság*, C-175/19 P. Mindkét ügy folyamatban van.

([9]) Vö. 1. lábjegyzet.

(15) A Törvényszék elnöke 2019. szeptember 13-i végzésében elutasította az átmeneti mentesség iránti keresetet ([10]). Később a Scandlines visszavonta a kapcsolódó, megsemmisítés iránti keresetet ([11]).

(16) Tizenegy érdekelt fél nyújtott be észrevételt. A Dán Kompszövetség 2019. augusztus 16-án nyújtott be észrevételeket. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (a továbbiakban: ECSA) 2019. augusztus 19-én nyújtotta be észrevételeit. Az FSS 2019. augusztus 20-án nyújtotta be észrevételeit. A Scandlines, az Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., a NABU, a Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, a Stena Line, a Trelleborg Hamn AB, a Rostock Port GmbH és a VDR mind 2019. augusztus 21-én nyújtották be észrevételeiket. Az érdekelt felek a hajózási ágazatban működnek (kompüzemeltetők, kikötők és szövetségek), vagy olyan nonprofit szervezetek, amelyek állításuk szerint érdekeltek a parttól partig tartó infrastruktúrában. 2019. szeptember 3-i levelükben a bizottsági szolgálatok továbbították a tizenegy érdekelt fél észrevételeinek nem bizalmas változatát a dán hatóságoknak, és biztosították számukra a válaszadás lehetőségét. A dán hatóságok 2019. október 4-én fűztek megjegyzéseket ezekhez az észrevételekhez, és kiegészítették az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos, 2019. augusztus 26-i észrevételeiket.

(17) 2019. június 27-én, július 2-án, 5-én és 9-én, október 3-án, november 4-én, 12-én, 15-én, 19-én, 22-én és 25-én, majd 2020. január 7-én, 14-én és február 6-án a bizottsági szolgálatok telefonos konferenciát tartottak a dán hatóságokkal. 2019. december 18-án a Bizottság szolgálatai Brüsszelben találkoztak a dán hatóságokkal. A Bizottság szolgálatai további tájékoztatáskéréseket küldtek 2019. július 8-án, 12-én, 17-én, szeptember 3-án és 12-én, október 4-én, 17-én, 18-án és 24-én, november 5-én, 13-án, 25-én és 27-én, majd 2020. január 7-én és 9-én, február 3-án, 4-én, 14-én, 18-án 19-én és 28-án. 2019-ben a dán hatóságok kiegészítő információkat nyújtottak be június 27-én, július 1-jén, 4-én, 5-én, 10-én, 12-én és 15-én, augusztus 21-én és 27-én, szeptember 13-án és 26-án, október 1-jén, 9-én, 11-én, 23-án, 27-én és 29-én, november 6-án, 7-én, 11-én, 14-én, 18-án, 22-én és 25-én, valamint december 10-én és 20-án. 2020-ban a dán hatóságok január 3-án, 7-én, 13-án, 15-én, 21-én, február 4-én, 6-án, 11-én, 12-én, 14-én, 20-án, 21-én, valamint március 3-án nyújtottak be kiegészítő információt. 2020. március 5-i beadványukban a dán hatóságok felülvizsgálták az eredeti bejelentést.

(18) Ezenfelül a Bizottsághoz további észrevételek érkeztek a Scandlinestól és a Stena Line-tól, amelyeket a Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon ügyben hozott ítélet ([12]) fényében a Bizottság nem köteles figyelembe venni, hiszen határidőn túl nyújtották be őket. A Bizottság 2019. október 26-án és 2020. február 20-án kapott további észrevételeket a Scandlinestól, amelyeket 2019. november 4-én, illetve 2020. február 28-án továbbított a dán hatóságoknak. A dán hatóságok ezen észrevételekre 2019. november 6-án, illetve 2020. március 3-án tettek megjegyzéseket. A Scandlines 2020. február 25-én telefonos konferencián vett részt a bizottsági szolgálatokkal, és 2020. március 5-én nyújtott be kiegészítő információkat. A Bizottság 2019. december 13-án kapott további észrevételeket a Scandlinestól, amelyeket 2019. december 23-án továbbított a dán hatóságoknak. A dán hatóságok ezen észrevételekre 2020. január 8-án tettek megjegyzéseket.

(19) A Bizottság 2019. szeptember 9-én levelet kapott a dán hatóságoktól, amelyre 2019. szeptember 30-án válaszolt.

(20) 2020. március 4-i levelében a dán hatóságok beleegyeztek abba, hogy ezt a határozatot a Bizottság angol nyelven fogja elfogadni, és hogy arról angol nyelven kapnak értesítést.

### *E határozat alkalmazási körének pontosítása*

(21) 2016. augusztus 2-án a Scandlines hivatalos bejelentést küldött a Bizottságnak, amelyben arra kérte, hogy tegyen lépéseket a Femern A/S-nek nyújtott bizonyos feltételezett támogatási intézkedések tekintetében, amelyeket a Scandlines véleménye szerint a Bizottság nem vett figyelembe a megépítési határozatában, jóllehet a Scandlines hivatkozott rájuk a panaszában.

(22) A Bizottság szolgálatai 2016. szeptember 30-i levelükben válaszoltak az említett levélre. A válaszban kifejtették, hogy a megépítési határozat két feltételezett támogatási intézkedéssel foglalkozott, nevezetesen a nem kereskedelmi vasúti díjakkal, valamint a projekt építési szakaszában ingyenesen használható állami tulajdonnal. A többi feltételezett támogatási intézkedést érintően a Bizottság úgy ítélte meg az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([13]) (a továbbiakban: eljárási rendelet) 24. cikkének (2) bekezdése értelmében, hogy a Scandlines által ismertetett tények és jogi szempontok alapján első vizsgálatot követően nem állapítható meg kellően megalapozottan a jogellenes támogatás ténye. Ezért felhívta a Scandlinest, hogy nyújtson be észrevételeket egy hónapon belül. A Bizottság ezeket az észrevételeket 2016. október 30-án kapta meg.

([10]) A Törvényszék elnökének 2019. szeptember 13-i végzése, *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH* kontra *Bizottság*, T-566/19 R, ECLI:EU:T:2019:605.

([11]) A Törvényszék 2019. november 27-i végzése, *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH* kontra *Bizottság*, T-566/19, ECLI:EU:T:2019:839.

([12]) A Bíróság 2019. december 11-i ítélete, *Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon kontra Bizottság*, C-332/18 P, ECLI:EU:C:2019:1065, 126–127. pont.

([13]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(23) 2016. december 12-én a Scandlines keresetet nyújtott be a 2016. szeptember 30-i levél megsemmisítése iránt ([14]). Ugyanezen a napon keresetet nyújtottak be a Bizottság ellen, a panaszukat érintő mulasztása miatt ([15]).

(24) 2018. július 30-án a Scandlines egy második hivatalos bejelentésben ([16]) felkérte a Bizottságot, hogy határozza meg az álláspontját a feltételezett támogatási intézkedésekről a 2016. szeptember 30-i észrevételek fényében. 2018. szeptember 28-án a Bizottság határozatot fogadott el (a továbbiakban: 2018. évi határozat) ([17]), amely megerősítette, hogy az A/S Femern Landanlæg javára nyújtott állami kezességvállalás, valamint a Femern A/S és az A/S Femern Landanlæg részére adott állami kölcsönök, továbbá a tervezési határozaton felül nyújtott, feltételezett jogellenes támogatások és az adókedvezmények formájában nyújtott támogatás nem minősülnek jogellenes állami támogatásnak. Ugyanebben a határozatban a Bizottság megállapította, hogy a Femern A/S javára tőkeinjekció formájában nyújtott, feltételezett jogellenes támogatás összeegyeztethető a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján, amennyiben a tervezési határozat által nem érintett állami támogatásnak minősül. 2019. január 4-én a Scandlines keresetet nyújtott be e határozat megsemmisítése iránt ([18]).

(25) 2018. december 13-i végzésével Törvényszék mind a 2016. szeptember 30-i bizottsági levél megsemmisítése iránti, mind a mulasztás megállapítása iránti keresetet elfogadhatatlannak nyilvánította ([19]). A Scandlines fellebbezést nyújtott be a mulasztás megállapítása iránti keresetét elutasító végzéssel szemben ([20]).

(26) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság visszavonta a 2018. évi határozatot, amennyiben az állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez a Femern A/S javára odaítélt intézkedésekre vonatkozik. Ezekre az intézkedésekre tehát kiterjed az e határozatban foglalt értékelés.

(27) Amint az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megjegyezte, ez az eljárás kiterjed az állandó összeköttetést érintő projekt tervezési szakasza szempontjából releváns valamennyi intézkedésre is.

(28) E határozat nem érinti az A/S Femern Landanlæg javára odaítélt, a hátországgal való összeköttetés finanszírozására vonatkozó intézkedéseket, amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat is tisztázta. Ezenfelül, ez az eljárás nem terjed ki a 2.4. szakaszban említettektől eltérő, más lehetséges intézkedésekre, amelyeket Dánia a Femern A/S, az A/S Femern Landanlæg, a Sund & Bælt Holding A/S vagy bármely más kapcsolt vállalkozás javára odaítélt vagy feltételezetten odaítélt.

(29) 2017. november 6-án a Scandlines további panaszt nyújtott be a Femern A/S állandó összeköttetés promóciójával és marketingjével feltételezetten összefüggő tevékenységeinek (a továbbiakban: promóciós, marketing- és információs tevékenységek) finanszírozását szolgáló feltételezett jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatási intézkedésekről. Az e levélben említett intézkedéseket az eljárás megindításáról szóló határozat alkalmazási körébe vonták, ezért azokat e határozat is vizsgálja.

## 2. A PROJEKT ÉS AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

### 2.1. A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt

(30) A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt egy parttól partig tartó infrastruktúrából (a továbbiakban: állandó összeköttetés), valamint a hátországgal való közúti és vasúti összeköttetésekből áll.

(31) Az állandó összeköttetést egy, a dániai Lolland szigetén található Rødbyt és a németországi Puttgardent összekötő süllyesztett alagútként építik meg. Az alagút megközelítőleg 19 km hosszú lesz, és kétvágányú villamosított vasútvonalat, valamint egy leállósávval is ellátott négysávos autópályát foglal magában.

(32) A dán hátországi összeköttetés a Ringsted és Rødby közötti, körülbelül 120 km-es meglévő vasúti összeköttetésből áll, amely az állami vasúti pályahálózat-működtető, a Banedanmark (Dán Vasúthálózat, a továbbiakban: Banedanmark) tulajdonában van. A Ringsted és Rødby közötti teljes vasúti szakaszt villamosítják, és új jelzőrendszerrel látják el az ERTMS ([21]) 2-es szintjének megfelelően. A dán hátországi összeköttetés magában foglalja majd a szükséges környezetvédelmi fejlesztéseket, és kiterjed a lollandi meglévő autópálya-infrastruktúra, azaz a Rødbyhavn és Sakskøbing közötti, meglévő E47 autópálya továbbfejlesztésére is. Végül, a Vordingborg és Rødby közötti, meglévő egyvágányú vasúti szakaszt kétvágányú szakaszra bővítik.

(33) A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt célja a skandináv országok és Közép-Európa közötti árufuvarozás és személyszállítás feltételeinek javítása. A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt számos más pozitív hatással is jár majd a környezetvédelmi hatásokat, a foglalkoztatást, a vidékfejlesztést, a kereskedelmi feltételek javulását és a közlekedési ágazat általános megerősítését tekintve. A Dánia és Svédország közötti, 2000 júliusa működő Øresund állandó összeköttetéssel együtt a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt így jelentősen fejleszti a Skandináviát Közép-Európával összekötő, egyik legjelentősebb szárazföldi közlekedési folyosót. A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó

([14]) *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, T-890/16, EU:T:2018:1004.
([15]) *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, T-891/16, EU:T:2018:1003.
([16]) Ezt a levelet SA.51981. számon vették nyilvántartásba.
([17]) A Bizottság határozata (2018. szeptember 28.) az SA. 51981. (2018/FC.) számú támogatásról – Dánia – A Femern A/S és a Femern Landanlæg A/S javára nyújtott feltételezett jogellenes támogatással kapcsolatos panasz (HL C 406., 2018.11.9., 1. o.).
([18]) *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, T-7/19, folyamatban.
([19]) A Törvényszék 2018. december 13-i végzései, *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004 és T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.
([20]) *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, C-173/19 P, folyamatban.
([21]) Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer.

összeköttetésre irányuló projektet a Bizottság is kiemelt projektnek ismerte el a TEN-T keretrendszerben. Ráadásul az 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([22]) I. melléklete I. részének 2. pontja szerint „előre meghatározott projektnek" minősül.

(34) Az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszul a dán hatóságok hozzátették, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt hivatalos tervezése már 1991-ben megkezdődött, amikor a dán kormány szerződést kötött a svéd kormánnyal egy Øresundon áthaladó állandó összeköttetés ([23]) kivitelezéséről. Az Øresundon áthaladó állandó összeköttetésről szóló, Dánia és Svédország között létrejött szerződés 21. cikke szerint a dán kormány úgy nyilatkozott, hogy készen áll a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés kivitelezésével kapcsolatos munkára, feltéve hogy a környezetvédelmi és pénzügyi megfontolásokat figyelembe veszik. Az 1991 és a Dánia és Németország általi 2008-as aláírás között eltelt időszakban a dán és a német kormány több előkészítő értékelést is végzett a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt kapcsán.

(35) A Dán Királyság és a Németországi Szövetségi Köztársaság közötti, a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésről szóló szerződés (a továbbiakban: a Fehmarnbelt-szerződés) ([24]) 1. cikke szerint kizárólag Dánia felel a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés finanszírozásáért, valamint a dán hátországi összeköttetések fejlesztéséért, és viseli az ezzel kapcsolatos teljes kockázatot. Németország felel a német hátországi összeköttetések finanszírozásáért és fejlesztéséért.

(36) A 2014-es bejelentés idején a dán hatóságok úgy becsülték, hogy az állandó összeköttetés tervezésének és megépítésének összköltsége 54,9 milliárd DKK (7,4 milliárd EUR ([25])) lenne 2014-es árakon. A dán hátországi összeköttetések fejlesztésének tervezésével és megépítésével összefüggő költségek 9,5 milliárd DKK-nak (1,3 milliárd EUR-nak) feletek meg 2014-es árakon. Összességében ez 64,4 milliárd DKK-t (8,6 milliárd EUR) tett ki e projekt egésze tekintetében (tervezési tevékenységek, építési költségek, tartalékok és más, az állandó összeköttetéssel és a hátországi összeköttetéssel kapcsolatos munka). Az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kételyekre válaszul a dán hatóságok felülvizsgálták a bejelentésüket, és aktualizálták az állandó összeköttetés becsült tervezési és építési költségeit. Ezen aktualizált információval e határozat 5. szakasza foglalkozik részletesen.

(37) A Bizottság 2007 és 2013 között összesen 205 millió EUR társfinanszírozott támogatást ítélt oda a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt tervezési tevékenységeihez. Az időszakot később 2015-re kitolták. A projektet felvették az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) a közlekedési ágazatnak nyújtandó uniós pénzügyi támogatásra jogosult ajánlatok listájára is ([26]). A dán hatóságok pontosították, hogy a 2007 és 2015 közötti időszakban a projekt ténylegesen 181 millió EUR-t kapott az állandó összeköttetésre. A Femern A/S 2017–2020-ra 589 millió EUR összegű CEF-támogatásra vonatkozó kötelezettségvállalásban részesült. A dán hatóságok tisztázták, hogy a Femern A/S jelenleg körülbelül 7 millió EUR-t használt fel.

(38) 2005 szeptemberében az állami tulajdonú Sund & Bælt Holding A/S létrehozta a Femern A/S vállalatot, 100 %-os tulajdonában álló leányvállalatként. A Femern A/S ezt követően a A/S Femern Landanlæg ([27]) leányvállalata lett, amely szintén a Sund & Bælt Holding A/S leányvállalata.

(39) A tervezési törvény ([28]) alapján a dán közlekedési miniszter a Femern A/S-t jelölte ki a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt tervezése felelősének. Következésképpen a Femern A/S számos felmérést végzett és előkészületi lépéseket tett a kivitelezés érdekében, különösen elemzéseket és értékeléseket folytatott le a környezeti, műszaki és biztonsági szempontokat illetően, valamint előkészítette a projekt teljesítéséhez szükséges közbeszerzési eljárásokat. A Femern A/S emellett elvégezte a szükséges vizsgálatokat és előkészítő tevékenységeket a Rødbyhavnban található jövőbeni építési terület kialakítása tekintetében. Végül, a Femern A/S felel a tájékoztatási tevékenységekért, amelyeket a helyi önkormányzatokkal együttműködésben kell folytatnia ([29]).

([22]) Az Európai Parlament és a Tanács 1316/2013/EU rendelete (2013. december 11.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 129. o.).

([23]) 1991. március 23-i kormányközi megállapodás a dán és a svéd kormány között.

([24]) A Szerződést 2008. szeptember 3-án írták alá; Dánia és Németország 2009-ben erősítette meg.

([25]) Dánia rögzítettárfolyam-politikát alkalmaz az euróval szemben, 746,038 DKK/100 EUR központi árfolyamon. Ezt az átváltási árfolyamot használja a határozat is, amikor a DKK-ban kifejezett összegek közelítő EUR egyenértékét megadja.

([26]) Lásd a többéves munkaprogram alapján 2014. szeptember 11-én kiírt ajánlattételi felhívások nyomán az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) a közlekedési ágazatnak nyújtandó uniós pénzügyi támogatásra jogosult ajánlatok listájának megállapításáról szóló, 2015. július 31-i C(2015) 5274 bizottsági végrehajtási határozatot; és a többéves munkaprogram alapján 2017. február 8-án kiírt ajánlattételi felhívások nyomán az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) a közlekedési ágazatnak nyújtandó uniós pénzügyi támogatásra jogosult ajánlatok listájának megállapításáról szóló, 2018. január 5-i C(2017) 8803 bizottsági végrehajtási határozatot.

([27]) Az A/S Femern Landanlæg 2009. november 16-án jött létre.

([28]) A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés és a dán hátországi összeköttetések tervezéséről szóló dán törvény (2009. április 15-i 285. sz. törvény).

([29]) A tervezési törvényhez fűzött magyarázó megjegyzések, 2008. december 17.

(40) A tervezési szakasz finanszírozását 2009. március 16-án jelentették be a Bizottságnak a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése értelmében, jogbiztonsági okokból. 2009. július 13-án a Bizottság úgy döntött, nem emel kifogást a tervezési szakasz finanszírozásával szemben ([30]), és azt állapította meg, hogy a tervezési szakaszban a Femern A/S hatóságként járt el, ezért e támogatások kívül esnek a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazási körén. Mindazonáltal, tekintve, hogy a Bizottság nem tudta kizárni, hogy a tervezési szakaszhoz nyújtott, közszféra általi támogatás az állandó összeköttetés jövőbeni üzemeltetőjének javára szóló állami támogatást is tartalmazhat, megvizsgálta a bejelentett intézkedések összeegyeztethetőségét, és azt állapította meg, hogy azok összeegyeztethetőek lennének.

(41) 2015. április 28-án a dán parlament elfogadta az állandó összeköttetés és a dániai hátországi összeköttetések megépítéséről szóló törvényt (a továbbiakban: megépítési törvény) ([31]). A megépítési törvény képezi az állandó összeköttetés jövőbeli üzemeltetésének jogalapját is. A törvény 2015. május 6-án lépett hatályba.

(42) 2019. február 6-án a Femern A/S megkapta az állandó összeköttetés tervének aláírt, adminisztratív jóváhagyását a német hatóságok részéről. A német adminisztratív tervjóváhagyást követően 2019. március 26-án a dán parlament felhatalmazást adott a Femern A/S részére, hogy megkezdje az állandó összeköttetéssel kapcsolatos első konkrét építési munkákat a dán oldalon. Közelebbről, a Femern A/S-t felkérték a szükséges megállapodásoknak a vállalkozókkal történő megtárgyalására, hogy meg lehessen kezdeni a következő tevékenységeket: az alagútelemek gyárának megépítése, üzemi kikötő kialakítása, az alagútportál kialakítása a dán oldalon, a telep és az adminisztrációs létesítmények kialakítása, annak garantálása, hogy az érintett vállalkozó kezdeményezze speciális tengerészeti felszerelések beszerzését, és kisebb elkészítő tevékenységek.

### 2.2. **Az állandó összeköttetés**

(43) A megépítési törvénnyel a Femern A/S-t jelölték ki az állandó összeköttetés tulajdonosának ([32]), a vállalat kizárólagos céljaként pedig az összeköttetés megépítésének, üzemeltetésének és finanszírozásának a lebonyolítását határozták meg ([33]). Ebben a minőségében a vállalat lesz az állandó összeköttetés vasútvonalának pályahálózat-működtetője is. A megépítési törvény lehetővé teszi a Femern A/S számára, hogy kölcsönöket vegyen fel és más pénzügyi eszközöket használjon fel az állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez kapcsolódóan.

(44) A Femern A/S az állandó összeköttetést finanszírozhatja nemzetközi pénzügyi piacokról szerzett kölcsönökből. A dán kormány adott esetben állami kezességvállalással biztosíthatja e kölcsönöket. Alternatív megoldásként a Femern A/S állami kölcsönökből is finanszírozhatja a projektet.

(45) A Femern A/S jogosult lesz úthasználati díjat beszedni az állandó összeköttetés közúti infrastruktúrájának használóitól. A közlekedési miniszter határozza majd meg e díjak szintjét, valamint a díjak kiigazításának elveit ([34]). A Femern A/S módosíthatja a meglévő általános kedvezményrendszereket, és új kedvezményrendszereket vezethet be, de csak amennyiben ez nem érinti jelentősen a közlekedési miniszter által meghatározott fizetési szintet. A vállalat az állandó összeköttetésen működő vasútvonal használatáért járó vasúti díjakra is jogosult lesz. Ezeket a díjakat is a közlekedési miniszter állapítja meg ([35]). A választott struktúra szerint az úthasználati díjak és a vasúti díjak fedezik az állandó összeköttetés és a dán vasúti hátországi összeköttetés üzemeltetési és fenntartási költségeit, továbbá a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt tervezése és megépítése kapcsán keletkező adóssággal összefüggő, kamatfizetéssel és törlesztőrészletekkel kapcsolatos költségeket.

(46) Az állandó összeköttetés építési munkáinak elvégzése egyenlő és megkülönböztetésmentes feltételekkel nyitva áll minden potenciális vállalkozás számára, mivel a Femern A/S közbeszerzési eljárásokat folytatott le a közbeszerzési joggal összhangban, minden építési szerződés odaítélése tekintetében.

### 2.3. **A dán ([36]) közúti és vasúti hátországi összeköttetések**

(47) Az A/S Femern Landanlæget jelölték ki a dán hátországi összeköttetések megépítésének és üzemeltetésének irányítására ([37]). A vasúti hátországi összeköttetések megépítését és üzemeltetését a Banedanmark végzi majd a dán állam nevében; a finanszírozást az A/S Femern Landanlæg nyújtja. A Banedanmark, mint a dán pályahálózat-működtető felel a dán vasúti infrastruktúra, ideértve a hátországi vasúti összeköttetést is, üzemeltetésével összefüggő valamennyi költségért. A közúti hátországi összeköttetések szükséges fejlesztésének megépítését a Dán Közúti Igazgatóság végzi majd a dán állam nevében; a finanszírozást az A/S Femern Landanlæg nyújtja. A közúti hátországi összeköttetések az általános dán közúti infrastruktúrahálózat részét képezik majd, finanszírozásukat, üzemeltetésüket és fenntartásukat a Dán Közúti Igazgatóság biztosítja.

([30]) Vö. 2. lábjegyzet.
([31]) 2015. május 4-i 575. számú törvény.
([32]) Lásd a megépítési törvény 38. §-át.
([33]) Lásd a megépítési törvény 1. és 5. §-át.
([34]) Lásd a megépítési törvény 42. §-át.
([35]) Lásd a megépítési törvény 41. §-át.
([36]) A német hátországi összeköttetések nem képezik ezen ügy tárgyát.
([37]) Lásd a megépítési törvény 2. §-át. Lásd még a fenti (32) preambulumbekezdést a hátországi összeköttetések leírása tekintetében.

(48) A Ringsted és Vordingborg között meglévő kétvágányú vasútvonal, valamint a Vordingborg és Rødby között meglévő egyvágányú vasútvonal, ideértve az e szakaszon telepített új jelzőrendszert is, a Banedanmark tulajdona. A Vordingborg és Rødby közötti új pályaszakasz, és vele együtt a pályán telepített új jelzőrendszer, valamint a Ringsted és Rødby közötti teljes szakasz villamosításához szükséges berendezések tulajdonosa az A/S Femern Landanlæg lesz.

(49) A dán hátországi vasúti összeköttetések feletti tulajdonjog megoszlik az A/S Femern Landanlæg és a Banedanmark között ([38]). Mihelyt a kivitelezés lezárul, és amiatt, mert a gyakorlatban nehéz elkülöníteni a dán hátországi összeköttetések vasúti berendezései feletti tulajdonjogot, tulajdonátruházásra kerül majd sor a Banedanmark és az A/S Femern Landanlæg között ([39]).

(50) A dán hátországi közúti összeköttetések tulajdonosa az állam marad.

(51) A Femern A/S a hátországi összeköttetéseket finanszírozhatja nemzetközi pénzügyi piacokról szerzett kölcsönökből. A dán kormány adott esetben állami kezességvállalással biztosítja e kölcsönöket. Vagylagosan a Femern A/S állami kölcsönökből is finanszírozhatja a hátországi összeköttetéseket.

(52) A Femern A/S osztalékot fizet majd az A/S Femern Landanlægnek. Ebből az osztalékból az A/S Femern Landanlæg visszafizeti a hátországi vasúti összeköttetéssel összefüggő tervezési, építési, fenntartási és újrabefektetési költségekhez, valamint a hátországi közúti összeköttetés építési költségeihez szükséges kölcsönökből eredő adósságot.

(53) A Dániában alkalmazott általános elvekkel összhangban a dán hátországi közúti összeköttetések használatáért nem számítanak fel használati díjat.

### 2.4. **A Femern A/S részére odaítélt vagy feltételezetten odaítélt intézkedések**

(54) Az eljárás megindításáról szóló határozat kétségbe vonta több bejelentett és feltételezett, az alábbiakban ismertetett támogatási intézkedés állami támogatási jellegét és összeegyeztethetőségét.

#### 2.4.1. *Tőkeinjekciók*

(55) A dán hatóságok 500 millió DKK (67,0 millió EUR) tőkeinjekciót jelentettek be, amelyet az állami tulajdonú Sund & Bælt Holding A/S folyósított a Femern A/S részére 2005-ben és 2009-ben. E tőkeinjekciók célja az volt, hogy létrehozzák a Femern A/S-t, hogy elvégezze az előkészítő munkák dán részét és elkészítse a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekttel kapcsolatos tanulmányokat ([40]). Az eljárás megindításáról szóló határozatban említettek szerint a Scandlines úgy látja, hogy a Sund & Bælt Holding A/S további tőkeinjekciókat is végrehajtott ugyanebben az időszakban, amelyek legalább 10 millió DKK-val (1,3 millió EUR) meg is haladhatták a megépítési határozat által engedélyezett összeget.

#### 2.4.2. *Állami kezességvállalások*

(56) Az eljárás megindításáról szóló határozat kiterjedt a dán hatóságok által bejelentett állami kezességvállalási modellre is. A határozat a Femern A/S által a nemzetközi pénzügyi piacokon az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének és üzemeltetésének finanszírozásához szerzett kölcsönöket vagy más pénzügyi eszközöket biztosító állami kezességvállalásokkal foglalkozik ([41]).

(57) A tervezési törvény 7. §-ának 3. és 5. bekezdése szerint a Femern A/S állami kezességvállalásban részesül az állandó összeköttetést érintő előkészítő, vizsgálati, tervezési és más szükséges intézkedések finanszírozására igénybe vett kölcsönökkel és egyéb pénzügyi eszközökkel összefüggésben őt terhelő kötelezettségeket illetően.

(58) A megépítési törvény 4. §-ának 2. bekezdése szerint a Femern A/S állami kezességvállalásban részesül az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének, üzemeltetésének és a megépítését és üzemeltetését érintő más szükséges rendelkezéseknek a finanszírozására és refinanszírozására igénybe vett kölcsönökkel és egyéb pénzügyi eszközökkel összefüggésben őt terhelő kötelezettségeket illetően.

(59) A Femern A/S-nek más közvállalkozásokhoz hasonlóan, amelyek állami kezességvállalással fedezett kölcsönökhöz jutnak hozzá, a 2014-es bejelentés szerint évi 0,15 %-os kezességvállalási díjat kell majd fizetnie a dán államnak a kezességvállalással fedezett fennálló adósság után.

(60) Az állami kezességvállalás fedezi az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének, üzemeltetésének és a tervezését, megépítését és üzemeltetését érintő más szükséges rendelkezéseknek a finanszírozásához és refinanszírozásához igénybe vett kölcsönökkel és egyéb pénzügyi eszközökkel összefüggésben a Femern A/S-t terhelő kötelezettségeket.

(61) Az állam dönthet úgy is, hogy kezességet vállal a Femern A/S más olyan pénzügyi szerződéseiért, amelyeket a projekt finanszírozásával összefüggésben kötnek (például csereügyletek) ([42]). A dán hatóságok kifejtették, hogy a dán állam kezességet vállalhat származtatott ügyletekért is. Ezek a kezességvállalások lehetővé teszik, hogy a Femern A/S olcsóbb díjak mellett szerezhesse meg e származtatott eszközöket, mivel az üzleti partnernél nem merül fel annak kockázata, hogy a Femern A/S nem teljesíti a származtatott eszközre vonatkozó szerződésből eredő kötelezettségeit. Ugyanígy, ha a Femern A/S-t biztosíték nyújtására kötelezik e származtatott eszközök tekintetében, lehívhatja ezt az állami kezességvállalást.

([38]) Lásd a megépítési törvény 39. §-át.
([39]) A Banedanmark és az A/S Femern Landanlæg eszközeinek értéke alapján.
([40]) A Sund & Bælt törvény 6. §-a szerint.
([41]) A tervezési törvény 7. §-ának 3. és 5. bekezdése, valamint a megépítési törvény 4. §-ának 2. bekezdése.
([42]) A megépítési törvény 4. §-ának 2. bekezdése, összefüggésben annak 1. §-ával.

(62) Végezetül, a kezességvállalás fedezi a Femern A/S által az építési szakasszal összefüggésben vállalt egyéb pénzügyi kötelezettségeket is ([43]).

(63) Az állami kezességvállalás csak azon kölcsönök fedezésére használható, amelyeket a Femern A/S az állandó összeköttetés finanszírozása érdekében szerez meg. Különleges célú vállalatként a Femern A/S nem szerezhet kölcsönt az állandó összeköttetés finanszírozásától, tervezésétől, megépítésétől és üzemeltetésétől eltérő más tevékenységekhez, és nem is kezdhet ilyen tevékenységekbe.

(64) Az eljárás megindításáról szóló határozatban említettek szerint a panaszosok azzal érveltek, hogy az állami kezességvállalásnak köszönhetően a Femern A/S ugyanolyan hitelminősítéssel rendelkezik, mint a dán állam (AAA), ami lehetővé teszi számára, hogy a pénzügyi piacon egyébként elérhetőnél jelentősen jobb pénzügyi feltételekkel jusson kölcsönhöz. Ezenfelül azzal érvelnek, hogy a tervezési és megépítési törvényből az derül ki, hogy az állami kezességvállalás időben és összegben korlátlan, és ténylegesen megakadályozza, hogy a Femern A/S bármikor is csődbe menjen. Ráadásul, e kezességvállalások a kezességvállalásokról szóló közlemény ([44]) egyetlen olyan feltételének sem felelnek meg, amely kizárná az állami támogatás meglétét.

(65) A panaszosok azzal is érveltek, hogy bármikor, amikor a Femern A/S új pénzügyi megállapodást köt, új kezességvállalásban részesül, amely új ad hoc támogatási intézkedést jelent.

2.4.3. *Állami kölcsönök*

(66) A bejelentett finanszírozási modell szerint a Femern A/S a források előteremtésének alternatívájaként állami kölcsönökre is jogosult ([45]). A dán hatóságok rámutattak, hogy az állami kölcsönöket terhelő kamatláb megfelel az államra alkalmazott kölcsönfeltételeknek ([46]), a 2014-ben bejelentettek szerint 0,15 %-os kamatfelárral növelve.

(67) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a panaszosok azzal érveltek, hogy a tervezési határozat nem engedélyezi állami támogatás állami kölcsönök formájában történő nyújtását. A panaszosok szerint a pénzügyminiszter járt el az állami kölcsönök odaítélése tárgyában, és nyújtotta ezt a fajta támogatást a tervezési határozatnál sokkal nagyobb összegben. A panaszosok szerint a projekt tervezési szakaszában az állam összesen 533 millió EUR-t kitevő összegben adott kölcsönt a Femern A/S és az A/S Femern Landanlæg részére ([47]). A dán hatóságok azt állították, hogy az eredetileg tervezett 194 millió EUR összegű költségvetést 2010-ben, 2011-ben és 2013-ban is megnövelték, összesen 684 millió EUR-ra (2008-as árakon), amelyből 534 millió EUR tartozott az állandó összeköttetés tervezési szakaszához (a fennmaradó rész pedig a hátországi összeköttetésekhez). A Femern A/S állami kölcsönökre kötött szerződést e kiadások fedezése érdekében. Ezeket a költségvetés-kiigazításokat a dán parlament pénzügyi bizottsága is jóváhagyta.

(68) A panaszosok azzal érveltek továbbá, hogy az állami kölcsönökre a tervezettek szerint nem vonatkozik rögzített visszafizetési időszak, futamidejük tehát határozatlan. Ilyen futamidő hiányában a Femern A/S folyamatosan halaszthatja az eredeti kölcsön törlesztését azzal, hogy később új kölcsönöket vesz fel az eredeti kölcsönök refinanszírozására.

(69) 2018 novemberében és decemberében, amikor a megépítési határozat még mindig hatályban volt, a Femern A/S 7,4 milliárd (1,0 milliárd EUR) névértékű állami kölcsönt vett fel, hogy biztosítsa az építési szakasz megkezdéséhez szükséges finanszírozást. Ezeket a kölcsönöket 2018. november és 2019. április között folyósították.

(70) A panaszosok azzal is érveltek, hogy bármikor, amikor a Femern A/S új állami kölcsönt vesz fel, új intézkedést ítélnek oda, amely új ad hoc támogatási intézkedést jelent.

Promóciós/marketing-/információs tevékenységekhez nyújtott kölcsönök

(71) Az eljárás megindításáról szóló határozatban említettek szerint a Scandlines azzal érvelt, hogy a Femern A/S számos fajta promóciós és marketingtevékenységet ([48]) folytatott, vagy önállóan, vagy vállalkozók, tanácsadók ([49]) és közvetlen beszállítók igénybevételével. A Scandlines arra is rámutatott, hogy mivel a Femern A/S egyelőre nem rendelkezik jövedelemforrással az uniós finanszírozáson túl, az ilyen típusú tevékenységek finanszírozása jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül. Vagylagosan, a szóban forgó feltételezett támogatásokat a tervezési határozat szerint engedélyezett támogatással való visszaélésnek kell tekinteni.

([43]) A megépítési törvény 4. §-ának 4. bekezdése, összefüggésben annak 1. §-ával.
([44]) Bizottsági közlemény az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL C 155., 2008.6.20., 10. o.).
([45]) Lásd: a tervezési törvény 7. §-ának 4. bekezdése, valamint a megépítési törvény 4. §-ának 3. bekezdése.
([46]) A kölcsön folyósításának napján rögzítve, az abban az időpontban érvényesülő piaci feltételek mellett.
([47]) A Scandlines szerint az eredeti, 187 millió EUR összeget négyszer növelték meg 2013-ig.
([48]) Például a sajtóosztály és 2 információs központ (Rødbyhavnban és Burgban, Fehmarn Németországhoz tartozó szigetén), egy videócsatorna működtetése, versenyek szervezése és azokon való részvétel, információs tevékenységek, a médiában és a weboldalakon megjelenő publikációk, tudományos tájékoztatás készítése és terjesztése gyártók, feldolgozók és marketingszakemberek számára, a fogyasztókra irányuló reklámkampányok, maratonok és futballfordulók szponzorálása.
([49]) Például a médialefedettség figyelemmel kísérésről szóló szerződés (2014), a marketingmenedzsment- és tanácsadási szolgáltatásokról szóló szerződés (2017).

(72) Ebben a tekintetben a dán hatóságok az előzetes vizsgálati eljárásban azt állították, hogy a Femern A/S információs tevékenységei azon feladatainak körébe tartoznak, amelyeket az állami tulajdonú vállalati minőségében, a közlekedési minisztérium nevében végzendő tevékenységeit szabályozó jogi keret meghatároz. Amikor a tagállam ilyen nagy infrastrukturális projekteket hajt végre, a megfelelő állami szervek kötelesek a lehető legátfogóbban tájékoztatni a lakosságot, hogy a polgárok értesüljenek arról, milyen téren zajlik az infrastrukturális projekt, mennyi ideig tart az építési szakasz, és milyen előnyök származnak az ezen infrastruktúra megépítésével kapcsolatos állami döntésből. Így, meglátásuk szerint ezek a tevékenységek az állam azon közfeladatának részét képezik, amelynek értelmében tájékoztatnia kell polgárait, és nem minősülnek promóciós és marketingtevékenységnek, mivel jelenleg az állandó összeköttetés üzemelése még csak a távoli jövőben várható. E tevékenységek finanszírozása tehát nem állami támogatás. A dán hatóságok kifejtették továbbá, hogy 2014 és 2015 vonatkozásában az információs tevékenységeket részben uniós forrásokból fedezték a Bizottság TEN-T programja keretében, részben pedig állami kölcsönökből. 2014-ben a tevékenységek teljes uniós finanszírozásban részsültek (a költségek 50 %-áig), 2015-ben pedig korlátozott összegű uniós finanszírozásban. A Femern A/S 2016-ban nem kapott uniós finanszírozást az információs tevékenységeiért. Így 2016-ban ezeket a tevékenységeket – csakúgy, mint a Femern A/S többi tevékenységét – állami kölcsönök felvételével finanszírozták. 2017-ben a Femern A/S a CEF-programból részesült uniós finanszírozásban, így az információs tevékenységet részben uniós forrásokból, részben állami kölcsönökből fedezték.

2.4.4. *Különös adóintézkedések*

(73) Az eljárás megindításáról szóló határozat megemlítette továbbá a Scandlines azon aggályát, amely szerint a Femern A/S-re különös adórendszer vonatkozik a dán adójogban; ezt a rendszert eredetileg a tervezési törvény vezette be.

2.4.4.1. Veszteség elhatárolása

(74) A tervezési törvény 9. §-a lehetővé tette a Femern A/S számára, hogy évről évre korlátozás nélkül veszteséget határoljon el. Kezdetben ez egybecsengett a Dániában a vállalkozásokra általában alkalmazandó szabályokkal. Ugyanakkor, 2013. január 1-jén a dán adótörvény a korlátozást vezetett be ([50]) az egy évben levonható múltbeli veszteségek ([51]) elhatárolható összegére. E rendelkezés értelmében, jóllehet a veszteségek elhatárolásához való jogot időben nem korlátozták, az elhatárolható és a következő évek nyereségeiből levonható veszteség összege évi 7,5 millió DKK-ra ([52]) (1,0 millió EUR) korlátozódik. Ha fennmarad veszteség, az csak a pozitív adóköteles jövedelem 7,5 millió DKK-t meghaladó részének 60 %-áig vonható le. Ugyanakkor, a tervezési törvény különös rendelkezései értelmében a korlátozást nem kellett alkalmazni a Femern A/S-re, amely továbbra is jogosult volt a múltbeli veszteségek korlátlan elhatárolására. Ez a jogosultság 2015 végén megszűnt ([53]).

(75) A dán hatóságok az előzetes vizsgálati eljárás során azt állították, hogy 2013 és 2015 között a Femern A/S nem rendelkezett tényleges pénzügyi előnnyel, mivel ezen intézkedést csak a projekt későbbi szakaszában tudta volna igénybe venni, azaz akkor, ha a projekt adóköteles nyereséget termel. A dán hatóságok továbbá pontosították, hogy ebben az időszakban a Femern A/S minden felmerült veszteségét arra használta fel, hogy csoportszinten ugyanabban az évben csökkentse az adóköteles jövedelmét. Adott csoporthoz tartozó más dán vállatok eljárhattak ugyanígy az általános adózási szabályok alapján.

2.4.4.2. Értékcsökkenés

(76) A Sund & Bælt törvény ([54]) 12. és 13. §-ának értelmében a Sund & Bælthez tartozó vállalatok, köztük a Femern A/S eszközeire vonatkozó leírási kulcsokat az eredeti beszerzési költség 6 %-ában határozták meg. Az állandó összeköttetés teljes építési költsége indulási beszerzési költségnek tekinthető. Ez azt jelenti, hogy egyetlen általános értékcsökkenési kulcs lenne alkalmazandó a Femern A/S minden eszközére. A Femern A/S-re vonatkozó 6 %-os leírási kulcs addig a jövedelmi évig lenne alkalmazandó, amelyben az értékcsökkenés teljes összege meghaladja az indulási beszerzési költségek 60 %-át (azaz egy tízéves időszakban), amely időponttól az éves értékcsökkenési leírási kulcs 2 %-ra csökkenne.

(77) A dán hatóságok szerint a különös értékcsökkenési szabályokat 2016. január 1-jével szintén hatályon kívül helyezték a Sund & Bælt törvény módosításával ([55]).

([50]) A dán társaságiadó-törvény módosításáról szóló, 2012. június 18-i, 591. sz. törvény 12. §-ának 2. bekezdése.
([51]) A korábbi pénzügyi években felmerült veszteségek.
([52]) 2010-es értékek – az összeget éves alapon indexálják (a 2010–2013-as időszak kivételével).
([53]) A tervezési törvény 9. §-át a 2015. május 4-i 581. sz. törvény helyezte hatályon kívül; ez utóbbi törvény 2016. január 1-jén lépett hatályba az adózási szabályokat illetően.
([54]) Lásd a 2005. június 24-i 588. sz. Lov om Sund og Bælt Holding A/S (Lov nr. 588 af 24/06/2005) (a továbbiakban: Sund & Bælt törvény) 13. és 14. §-át.
([55]) A 2015. május 4-i, 581. sz. törvényben bevezetett módosítás.

2.4.4.3. Együttes adóztatási rendszer

(78) A Femern A/S-re a Sund & Bælt Holdinggal kötelező együttes adózás vonatkozik az egy adott csoportba tartozó minden dán vállalkozásra alkalmazandó, általános együttes adóztatási rendszer szerint. A dán társaságiadó-törvény 31. cikke értelmében egy „csoportot", azaz amelynek minden vállalata Dániában telepedett le, a kötelező csoportos adóztatásra vonatkozó rendelkezések szerint kell adóztatni. A Femern A/S-re nem vonatkoznak különös szabályok ebben a tekintetben.

(79) A panaszosok azzal érveltek, hogy a Femern A/S javára szóló fenti adózási intézkedések összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek, amelyet a vonatkozó rendelkezések hatályon kívül helyezésének időpontjáig időben és összegben korlátlanra terveztek, és amely a többi állami intézkedéstől különálló előnyben részesítette a vállalatot, továbbá amelyet a saját jogán kell értékelni.

2.4.5. *Állami tulajdon ingyenes használata*

(80) A Fehmarnbelt-szerződés 8. cikke értelmében Németország és Dánia ingyenesen rendelkezésre bocsát minden, a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt kivitelezéséhez és üzemeltetéséhez szükséges földterületet (8. cikk, (1) bekezdés), ideértve a szükséges vízterületet és tengerfeneket (8. cikk, (2) bekezdés).

(81) A dán állam ingyenesen a Femern A/S rendelkezésre bocsátja azt a vízterületet és tengerfeneket, amely az állandó összeköttetés előkészítéséhez, vizsgálatához és tervezéséhez ([56]), valamint megépítéséhez és üzemeltetéséhez ([57]) szükséges.

(82) Az eljárás megindításáról szóló határozatban említettek szerint a Scandlines azzal érvelt, hogy e rendelkezések révén a Femern A/S pénzügyi előnyben részesül, mivel e rendelkezések hiányában általában piaci díjat kellene fizetni a vízterületek és a tengerfenék használatáért.

(83) A dán hatóságok ugyanakkor azt állították, hogy nincs főszabály vagy elv a dán jogban, amely megkövetelné a Femern A/S-hez hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő vállalatoktól, hogy díjat fizessenek az államnak a tengerfenék és a vízterületek használatáért. Így ugyanaz az ingyenes hozzáférési elv vonatkozik más, díjból finanszírozott közlekedési infrastruktúrára is Dániában (például az Øresund állandó összeköttetésre és a Nagy-Bælt állandó összeköttetésre). Hasonlóan, noha nincsenek közvetlenül összehasonlítható helyzetben, a kompüzemeltetők vagy más hajózási teherszállító vállalatok sem fizetnek díjat a dán államnak, ha a dán felségvizekhez tartozó tengeri területeken haladnak át. Ezenfelül, a kikötők sem fizetnek díjat a tengerfenék használatáért.

2.4.6. *Vasúti díjak*

(84) A Femern A/S jogosult az állandó összeköttetés vasúti összeköttetésének használatáért díjat kivetni a vasúti társaságokra. A közlekedési miniszter állapítja majd meg a vasúti társaságok által az állandó összeköttetésen működő vasútvonal használatáért a Femern A/S részére teljesítendő kifizetés szintjét és szabályozási elveit ([58]).

(85) Az eljárás megindításáról szóló határozat megemlítette a Scandlines azon aggályát, hogy az állam a saját vasúti társaságán, a Danske Statsbaneren (a továbbiakban: DSB) ([59]) keresztül a teljes díjbevételből évente 350 millió DKK (46,9 millió EUR) részesedést fizet határozatlan ideig. Amint látható, ez a díj az állandó összeköttetést igénybe vevő vonatok számától független, kiigazítási mechanizmus nem vonatozik rá, és határozatlan időre szól, a panaszos ezért megjegyezte, hogy a Femern A/S-nek nyújtott gazdasági előnyt tartalmaz.

(86) A dán hatóságok azt állították, hogy a megépítési törvény előkészítő dokumentumai ([60]) (a továbbiakban: a megépítési törvény előkészítő dokumentumai) úgy rendelkeznek, hogy a vasúti díjak nemcsak a vasútvonal üzemeltetése során közvetlenül felmerülő költségeket fogják tükrözni, hanem az állandó összeköttetés építési költségeinek egy részét is hosszú távon. Ezenfelül ezeket a 2012/34/EU európai parlamenti tanácsi irányelv ([61]) alapján határozzák meg, biztosítva, hogy elkerüljék a túlkompenzációt.

(87) A dán hatóságok továbbá azt várták, hogy a vasút használatából származó bevételek a teljes működési bevétel körülbelül 15 %-át teszik majd ki, míg az állandó összeköttetés vasúti részének építési költségei 51 %-ot képviselnek, ami azt jelenti, hogy végső soron a közúti összeköttetés használói fizetik meg a vasúti összeköttetés egy részét.

(88) Mivel az állandó összeköttetést használó minden vasúti társaságnak meg kell fizetne a vasúti díjakat, a dán hatóságok kifejtették, hogy a vasúti díjak megállapítása nem a Femern A/S-nek juttatott állami források felhasználásának minősül, mivel a vasúti társaságoktól a Femern A/S részére történő pénzátutalás nem érinti az állami költségvetést.

([56]) Lásd a tervezési törvény 16. §-át.
([57]) Lásd a megépítési törvény 45. §-át.
([58]) Lásd a megépítési törvény 41. §-át.
([59]) Dán Államvasutak.
([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]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

### 3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKLÁSA

(89) A Bizottság 2019. június 14-én indította meg a hivatalos vizsgálati eljárást. Az azon a napon elfogadott, eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kifejtette az intézkedések előzetes értékelését, és kétségeket fogalmazott meg a belső piaccal való összeegyeztethetőségüket illetően.

(90) A Bizottság abban a szakaszban nem tudta megállapítani, hogy a Femern A/S vállalkozásnak tekinthető-e. Közelebbről, tekintettel arra a sajátos helyzetre, amelyben a Femern A/S működik, továbbá a dán hatóságok és a panaszosok által előterjesztett érvekre és az említett ítélkezési gyakorlatra, a Bizottságnak kételyei voltak azt illetően, hogy a Femern A/S-t gazdasági tevékenységet folytató jogalanynak lehet-e tekinteni (a projekt tervezési, kivitelezési és üzemeltetési szakaszában), így vállalkozásnak minősül-e. A Bizottság azt is kétségbe vonta, hogy a promóciós/marketing-/információs tevékenységet közfeladatnak vagy gazdasági tevékenységnek kell-e tekinteni. Emellett nem volt olyan helyzetben, hogy végleges következtetést vonjon le a szelektív előny meglétéről a támogatási intézkedések némelyike tekintetében.

(91) A Bizottság nem tudta megállapítani, hogy az állami kezességvállalásokat és az állami kölcsönöket támogatási programnak vagy a tervezési és megépítési törvény hatálybalépésekor nyújtott egyedi támogatásnak, illetve olyan egyedi támogatásnak kell-e tekinteni, amelyet minden egyes olyan alkalommal nyújtanak, amikor a nemzeti hatóságok végrehajtják a Femern A/S egy pénzügyi tranzakcióját.

(92) Az összeegyeztethetőség értékelését illetően és a Bíróság ítéleteinek fényében a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy az állandó összeköttetésre irányuló projekt közös európai érdeket szolgáló fontos projekt. A Bizottság ugyanakkor kérdéseket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a támogatást részben működési támogatásnak kell-e tekinteni. A Bizottságnak emellett nehézséget okozott a támogatás szükségességének megállapítása. Tekintettel a projekt belső megtérülési rátájának (a továbbiakban: IRR) kiszámítása szempontjából megfelelő időszak körüli bizonytalanságokra és a 2014-es bejelentés óta eltelt időre, a Bizottság úgy vélte, hogy részletesen meg kell vizsgálnia a súlyozott átlagos tőkeköltség (a továbbiakban: WACC) referenciamutatót és a projekt dán hatóságok által aktualizált és megfelelő feltevések alapján javasolt IRR-szintjét. A Bizottságban ezenfelül kétségek merültek fel a vizsgált intézkedések arányosságát illetően, tekintettel a finanszírozási hiány megállapításának összetettségére és azon tényezők hiányára, amelyek lehetővé tennék az érintett támogatást számszerűsítő módszer vagy legalább egy megfelelő módszertan és a vonatkozó korlátozások alkalmazását. Jóllehet a Bizottság nem volt olyan helyzetben, hogy következtetést tudjon levonni a további támogatási intézkedések versenyre gyakorolt hatásáról, előzetesen azt állapította meg, hogy a bejelentett támogatási intézkedések csak csekély mértékű negatív hatást gyakorolnának a versenyre, amely nem nyom többet a latban, mint a projekt Unió egészére gyakorolt nyilvánvalóan pozitív hatása. Végezetül, a Bizottság úgy vélte, nem volt olyan helyzetben, hogy döntsön az állami kezességvállalások érvényesítési feltételeivel összefüggő, egyedi összeegyeztethetőségi feltételről, és nem tudta megállapítani, hogy Dánia megfelelt-e az európai közérdeket képviselő jelentős projektek megvalósításának előmozdítására nyújtott állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének elemzési kritériumairól szóló bizottsági közlemény ([62]) (a továbbiakban: a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény) 45. pontjában előírt átláthatósági feltételnek.

### 4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(93) Minden olyan érdekelt fél, amely észrevételt fűzött az eljárás megindításáról szóló határozathoz, aggályait fejezte ki a Femern A/S-nek nyújtott feltételezett támogatással kapcsolatban. A Dán Kompszövetség és az ECSA észrevételei általános jellegűek.

(94) A VDR különösen azt hangsúlyozta, hogy a Femern A/S-t gazdasági tevékenységet folytató vállalkozásnak kell tekinteni. Minthogy a Femern A/S-t közbeszerzési eljárás lefolytatása nélkül bízták meg az állandó összeköttetés megépítésével és üzemeltetésével, előnyben részesül. Ezenfelül a VDR kétségbe vonja az ösztönző hatás meglétét, és úgy véli, hogy rendelkezésre álltak más, kevésbé költséges alternatívák, így arra kéri a Bizottságot, hogy korlátozza a támogatást, és úgy véli, nagy a kockázata annak, hogy az állandó összeköttetésre irányuló projekt tisztességtelenül torzítja a versenyt.

(95) A Rostock Port először is azzal érvel, hogy a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti minden állami támogatási feltétel teljesül. A Rostock Port úgy látja továbbá, hogy a projekt hatását nem értékelték megfelelően, és hogy az ő tevékenységeikre gyakorolt hatást alábecsülték. A forgalmi előrejelzések, különösen a német hátországi összeköttetéseket érintőek, nem teljesek, nem hihetőek, és ellentmondásosak. Ezenfelül figyelmen kívül hagyják a határellenőrzés és a (Nagy-Baelt vagy az Øresund vonal javát szolgáló) áttelepítések hatásait. Így a projekt negatív hatásait nem értékelték megfelelően a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetéssel a Balti-tenger mindkét oldalán szomszédos minden kikötő tekintetében.

(96) Az Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.-től, a Rederi Aktiebolaget Nordö-Linktől, a Stena Line-tól, a Trelleborg Hamn AB-től, az FSS-től és a Scandlinestól érkező észrevételek hasonlóak egymáshoz, és nagy vonalakban a Scandlines által felhozott általános érveket tükrözik. Az olvashatóság megkönnyítése érdekében

([62]) HL C 188., 2014.6.20., 4. o.

ezekre az észrevételekre alább a „Scandlines és társaitól" érkező észrevételekként hivatkozunk. A NABU által adott válasz az összeegyeztethetőségi elemzésre összpontosít, és nagymértékben összhangban van a Scandlines észrevételeivel, amelyeket környezetvédelmi szemponttal egészít ki.

### 4.1. **Észrevételek a támogatás meglétével kapcsolatban**

#### 4.1.1. *A vállalkozás fogalma*

(97) A Scandlines és társai azt állítják, hogy a Femern A/S-t a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásnak kellene tekinteni, mivel a Femern A/S azzal, hogy díjazás ellenében közlekedési szolgáltatásokat kínál, gazdasági tevékenységet folytat. Ebből a célból a Scandlines és társai az Øresund híd megépítésének finanszírozásáról szóló, 2014. évi bizottsági határozatra (a továbbiakban: a 2014. évi Øresund-határozat) ([63]) hivatkoznak, amelyben a Bizottság megállapította az Øresund híd konzorcium által végzett ugyanilyen tevékenységekről, hogy gazdasági tevékenységnek minősülnek.

(98) Ezenfelül a Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy a Femern A/S nem közhatalom gyakorlásával összefüggésben nyújt szolgáltatásokat. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egy tevékenység csak akkor kapcsolódik közhatalom gyakorlásához, ha közérdekű célt szolgál, amely *szokásosan* egy hatóság célja ([64]). Ez nem áll a Femern A/S egyik tevékenységére sem.

(99) Ráadásul, a Scandlines és társai az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlatára és a Bizottság határozathozatali gyakorlatára hivatkoznak, és azzal érvelnek, hogy irreleváns, hogy a Femern A/S meghatározhatja-e saját árait vagy államilag szabályozott árak vonatkoznak rá. Emellett a Femern A/S széleskörű mérlegelési joggal rendelkezik azt illetően, hogy jókora engedményeket tegyen, annak révén, hogy a dán közlekedési miniszter nem határozza meg a pontos ellentételezést, csak maximumárakat állapít meg.

(100) Minthogy a Femern A/S tevékenységeit gazdasági jellegűnek kell tekinteni, a Scandlines és társai úgy vélik, hogy a tervezés, megépítés és üzemeltetés finanszírozása mellett a promóciós/marketing-/információs tevékenységek finanszírozása is állami támogatásnak minősül. A Scandlines és társai hangsúlyozzák továbbá, hogy a Femern A/S egyértelmű marketingtevékenységeket folytatott, amelyek jóval meghaladták a lakosság infrastrukturális projektről szóló tájékoztatását.

#### 4.1.2. *Szelektív előny*

(101) A Scandlines és társai megjegyzik, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlata szerint az, hogy a Femern A/S-t közbeszerzési eljárás nélkül jelölték ki az állandó összeköttetés egyedüli kivitelezőjének és üzemeltetőjének, önmagában gazdasági előnyt jelent. A Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat 2.4. szakaszában felsorolt mindegyik támogatási intézkedés a Femern A/S-nek nyújtott szelektív előnyt jelent.

(102) Ami a tőkeinjekciókat, az állami kezességvállalásokat és az állami kölcsönöket illeti, a Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy a támogatástartalom az állami kezességvállalással érintett vagy az állam által kölcsönzött teljes összegnek felel meg, és nem a Femern A/S által fizetett díj vagy kamatláb és a piacnak megfelelő díj vagy kamatláb közötti különbségnek. Ez az érvelés azon az indokláson alapul, hogy a Femern A/S olyan gyenge pénzügyi helyzetben lenne, hogy egyetlen magánhitelező vagy kezes sem kínálna neki kölcsönt vagy kezességet. A Scandlines és társai erre a gyenge pénzügyi helyzetre a Kereskedelmi érdekek vizsgálatának értelmezéséből következtetnek, amely szerint egyetlen piaci szereplő sem lenne kezese a Femern A/S-nek vagy adna neki kölcsönt. Ezen az alapon a Scandlines és társai azt állapítják meg, hogy nincs piaci kamatláb, ezért a támogatástartalom a teljes kezességvállalással és a teljes kölcsönösszeggel egyenlő.

(103) Ami a vasúti díjakat illeti, a Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy az árképzés egyetlen releváns paramétere a költség, mivel egyetlen versenytárs sem kínál a Scandlines kompjaihoz hasonló szolgáltatást a vasúti vágányok felszámolása után. Mivel a dán állam évente 350 millió DKK-t (46,9 millió EUR) vasúti díjat fizet a Femern A/S számára az állami tulajdonú vasúttársaságon, a DSB-n keresztül, olyan lefele irányuló kiigazítási mechanizmus nélkül, amely figyelembe venné az állandó összeköttetést ténylegesen használó vonatok számát, az ár nem a költségen alapul. Az FSS hozzáteszi, hogy a 350 millió DKK összeg a vasúti díjakból beszedett teljes éves bevétel konkrét hányada, és hogy e díj alkalmazása időben nem korlátozott.

(104) Ami az adóintézkedéseket illeti, a Scandlines és társai fenntartják, hogy minden intézkedés előnyt foglal magában. Megjegyzik továbbá, hogy az adóintézkedéseket mind a tervezési tevékenységekre, mind az építési munkálatokra alkalmazták.

(105) Ami az állami tulajdon ingyenes használatát illeti, a Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy a Femern A/S ingyenesen használhatja a vízterületeket és a tengerfenék egy részét, amint azt a tervezési és kivitelezési törvény kifejezetten előírta. Úgy vélik, Dánia azon állítása, hogy általában a kompüzemeltetőknek vagy más hajózási teherszállító vállalatoknak sem kell díjat fizetniük a tengeri területeken való áthaladásért, ellentmond annak, hogy az említett rendelkezéseket belefoglalták a törvénybe. Az FSS úgy véli, az, hogy a vállalatok ténylegesen nem fizetnek díjat a nemzeti tengeri területeken való áthaladásért, irreleváns.

([63]) A Bizottság határozata (2014. október 15.) az SA. 36558. (2014/NN.) számú és SA. 38371. (2014/NN.) számú ügyben – Dánia, SA. 36662. (2014/NN.) – Svédország, az Øresundsbro Konsortietnek nyújtott támogatás (HL C 437., 2014.12.5., 1. o.).

([64]) Ebből a célból hivatkoznak a Bíróság 1994. január 19-i ítéletére, *SAT Fluggelsellschaft mbH kontra Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 17. pont.

### 4.2. **Észrevételek a támogatás besorolásával kapcsolatban**

(106) A Scandlines és társai nem értenek egyet az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt indokolással, amely az állami kezességvállalásokkal és kölcsönökkel kapcsolatos támogatások három lehetséges besorolását említi: nevezetesen, i. támogatási program; ii. a tervezési és megépítési törvény hatálybalépésekor nyújtott egyedi támogatás, vagy iii. olyan egyedi támogatás, amelyet minden egyes olyan alkalommal nyújtanak, amikor a nemzeti hatóságok végrehajtják a Femern A/S egy pénzügyi tranzakcióját.

(107) A Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy a támogatást kizárólag a Femern A/S részére nyújtották egy konkrét projekthez, ezért nem lehet programnak tekinteni, hanem egyedi (azaz ad hoc) támogatásnak kell minősíteni.

(108) A Scandlines és társai értelmezésében az eljárás megindításáról szóló határozat (132) preambulumbekezdésében ismertetett, az államnak a projekt finanszírozásának biztosításával összefüggő kötelezettségét érintő bizottsági érvelés a támogatási programkénti besorolás mellett szólt. A Scandlines és társai úgy vélik, hogy ez ellentmond az eljárási rendeletnek és az Øresund-ítéletnek ([65]).

(109) A Scandlines és társai megállapítják, hogy mivel a támogatás nem sorolható be támogatási programként, szükségképpen ad hoc támogatások sorozatának minősül, amelyet a Femern A/S-nek ítélnek oda minden olyan alkalommal, amikor pénzügyi tranzakciót indít a projekt finanszírozása érdekében (azaz a iii. alternatíva). A Scandlines és társai nem terjesztettek elő további érveket vagy bizonyítékokat, hogy az ad hoc támogatást miért minden olyan alkalommal nyújtanák, amikor egyedi tranzakciót indítanak, és nem akkor, amikor a tervezési és megépítési törvény hatályba lépett (azaz a ii. alternatíva).

(110) Az FSS úgy véli, hogy a támogatást nem lehet támogatási programnak tekinteni, de nem tesz megjegyzést a támogatásnyújtás időpontjára.

### 4.3. **Észrevételek az összeegyeztethetőség értékelésével kapcsolatban**

#### 4.3.1. *A projekt minősítése a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekre vonatkozó szabályok szerint*

(111) A Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy a Bizottság helytelenül állapította meg, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt közös európai érdeket szolgáló fontos projekt. A NABU azzal érvel, hogy az, hogy a projektet TEN-T hálózati projektként jelölték ki (a vasúti részét tekintve), és hogy uniós finanszírozásra jogosult, önmagában nem bizonyítja a közös európai érdeket. A Scandlines és társai úgy vélik, hogy az állandó összeköttetés eljárás megindításáról szóló határozatban hivatkozott pozitív társadalmi-gazdasági megtérülése következetlen és elavult, 2015-ben készült tanulmányokon alapul ([66]). A Scandlines és társai különösen hangsúlyozzák, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban számításba vett elemzés nem megfelelően veszi figyelembe a komppiacon zajló verseny hatásait, és úgy véli, hogy a számított társadalmi-gazdasági megtérülés alapjául szolgáló forgalmi előrejelzések nem naprakészek. Ennek alátámasztására a Scandlines és társai a PWC 2019. januári ([67]) és Knud Erik Andersen 2019. augusztusi tanulmányaira ([68]) hivatkoznak (a továbbiakban: a PWC-jelentés, illetve Knud Erik Andersen tanulmánya). A PWC-jelentést a német hatóságok számára készítették a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekthez nyújtandó német tervjóváhagyással összefüggésben. A jelentés elsődlegesen a kompok állandó összeköttetés megnyitását követő versenyképességével foglalkozott. Knud Erik Andersen tanulmánya alapján a Scandlines és a Stena Line azzal érvel, hogy a Scandlines költségeit a 2015-ös tanulmányok jelentősen túlbecsülték, mert azt sugallták, hogy a Scandlines súlyos veszteségek mellett működött. Ha ezeket a költségeket megfelelően határoznák meg, a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt társadalmi-gazdasági megtérülése negatív lenne. Ezenfelül a Scandlines és a Stena Line úgy vélik, hogy a 2015-ös tanulmányok tévesek a német hátország megnövekedett költségei miatt, amelyek tovább csökkentik a társadalmi-gazdasági megtérülést. A NABU hozzátette, hogy a tanulmányok nem veszik kellően figyelembe a környezetre gyakorolt hatást.

(112) A Scandlines és társai azzal érvelnek továbbá, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés nettó európai haszna negatív, és a megtérülési rátája egyértelműen jóval elmarad a 4 %-tól, amelyet egy infrastrukturális projekt dániai megkezdéséhez szükséges, megalapozott minimális megtérülésnek tekintenek.

(113) Az FSS ezzel összefüggésben nem tett észrevételt.

(114) A NABU úgy véli, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt nem jár a dán hatóságok által állított haszonnal, mivel nem javítja a közlekedési feltételeket, és nem vezet az állítólagos időmegtakarításhoz sem, ezáltal nem járul hozzá pozitívan a Németország és a skandináv államok közötti szállításhoz.

([65]) A Törvényszék 2018. szeptember 19-i ítélete, *HH Ferries és társai kontra Bizottság*, T-68/15, ECLI:EU:T:2018:563.

([66]) A Scandlines és társai a 2015. január 5-i „eredeti tanulmányra", továbbá a 2015. március 27-i „aktualizált tanulmányra" hivatkoznak, amelyek az Incentive által készített és a dán közlekedési minisztérium által megrendelt költség-haszon elemzéseket tartalmazzák.

([67]) A Scandlines és társai egy 2019. január 29-i PWC-jelentésre hivatkoznak.

([68]) Knud Erik Andersen, „*Udfordringer ved samfundsokonomisk analyse af transportprojekter*", közzétéve az „*Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet*" (Közlemények az Aalborg Egyetemen tartott éves közlekedési konferenciáról) elektronikus újságban, ISSN 1603-9696.

4.3.2. *A működési támogatás nyújtása*

(115) A Scandlines és társai meglátása szerint a működési támogatás tilos és nem engedélyezhető. A Scandlines és társai úgy vélik, hogy a működési támogatás nem egy konkrét projektszakasszal (például az üzemeltetési szakasszal) függ össze, hanem a költségek jellegével. A működési költségeket fedező bármely támogatás működési támogatás. A finanszírozási hiány számításából tehát ki kell venni minden vonatkozó működési költséget. Az FSS hozzáteszi, hogy az Øresund-ítéletet úgy értelmezik, hogy bármely, egy korábbi kölcsön refinanszírozására felvett kölcsön automatikusan működési költségnek minősül, ezért az ilyen refinanszírozáshoz nyújtott támogatás tilos. A Femern A/S-nek nyújtott bármely támogatás engedélyezése tehát nem fedezheti a refinanszírozási kölcsönök költségeit. Az FSS meglátása szerint az úthasználati díjaknak a költségeken kell alapulniuk, és az árdömpinget ki kell zárni. A NABU a működési támogatással összefüggésben nem tett észrevételt.

4.3.3. *A finanszírozási hiánnyal kapcsolatos észrevételek*

(116) A Scandlines és társai azt állítják, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban leírt finanszírozási hiány három okból sem helytálló: 1) magában foglalja a megnövelt és nem elszámolható költségeket i. az A/S Femern Landanlægnek a hátországi összeköttetésekért kifizetett osztalékokkal és ii. a működési költségekkel összefüggésben; 2) mesterségesen alacsony bevételekkel számol azáltal, hogy i. kizárja a TEN-T támogatásokat és ii. elfogadja, hogy a Femern A/S a költségei alatt határozza meg az útdíjakat; és 3) az állandó összeköttetésre irányuló projekt élettartama túl rövid. A Scandlines és társai úgy vélik, hogy ezek a tényezők mesterségesen magas finanszírozási hiányt, ezáltal szintén túlzottan magas megengedett legnagyobb támogatási összeget eredményeznek.

(117) Ami az elszámolható költségeket illeti, a Scandlines és társai emlékeztetnek arra, hogy a Bizottság korában megállapította, hogy ha egy támogatott projekt gazdasági és nem gazdasági tevékenységeket is tartalmaz, csak a gazdasági tevékenységhez köthető költségeket lehet figyelembe venni a finanszírozási hiány kiszámításakor. Ennek alapján azzal érvelnek, hogy a hátországi költségeket és a működési költségeket nem lehet beleszámítani a finanszírozási hiányba, mivel ezek a költségek nem képezik az állandó összeköttetésre irányuló projekt részét. Ezenfelül, minthogy az osztalékfizetés nem költségtétel, hanem a nyereség elosztása, nem vehető figyelembe a finanszírozási hiány elemzésekor. Az FSS hozzáteszi, hogy a 2013-ban megkezdett előkészítő munkálatok építési költségek, ezért tervezési célra nem engedélyezhetők elszámolható költségekként. Ezenfelül, az FSS meglátása szerint a tervezési költségek nem képezik az eljárás megindításáról szóló határozat 1. táblázatban feltüntetett építési költségek részét.

(118) Ami a bevételeket illeti, a Scandlines és társai azt állítják, hogy a TEN-T támogatásokat nem vették figyelembe a finanszírozási hiány 2014-es elemzésekor. E támogatások beszámítása jelentősen alacsonyabb finanszírozási hiányt eredményezne. Ráadásul, a bevételek mesterségesen alacsonyak, mivel a Femern A/S úthasználati díjai nem a költségeken alapulnak, hanem a Scandlines kompdíjain. A Bizottságnak tehát elő kell írnia, hogy abban az időszakban, amikor a Femern A/S állami támogatásban részesül majd, az állandó összeköttetés árait olyan szinten határozzák meg, amely tükrözi az összes költséget, ideértve az adósság visszafizetését. Erre a legutolsó tényezőre az FSS nem hivatkozott. Ami a projekt élettartamát illeti, a Scandlines és társai emlékeztetnek arra, hogy a finanszírozási hiány és az IRR elemzésének mindig a beruházás élettartamán kell alapulnia és nem az 55 éves törlesztési időn, amint azt a Törvényszék is megerősítette. A Femern A/S weboldalából kitűnik, hogy az alagút élettartama 120 év.

4.3.4. *A támogatás összege és időtartama*

(119) A Scandlines és társai szerint a támogatás összegét alulbecsülték, mivel az csak a Femern A/S által az állami kölcsönök, illetve az állami kezességvállalás után fizetendő és a megfelelő piaci kamatlábak/díjak közötti különbséget jeleníti meg.

(120) A Scandlines és társai azzal érvelnek továbbá, hogy a támogatás tartamának 55 évnél rövidebbnek kell lennie. Emellett az egyes állami kezességvállalások és állami kölcsönök időben korlátozottak kell legyenek. A Femern A/S támogatásának akkor kell lejárnia, amikor a bevételek fedezni tudják az üzemeltetési költségeket és a piaci feltételek szerint számított, adóssághoz kapcsolódó költségeket. A Scandlines és társai a Nagy-Bælt és az Øresund állandó összeköttetés éves jelentéseire hivatkoznak, és azt javasolják, hogy az egyes egyedi állami kezességvállalások és állami kölcsönök az állandó összeköttetés megnyitását követő 4–5 évre korlátozódjanak, és hogy az állami kezességvállalás vagy állami kölcsön igénybevételének lehetősége szintén az állandó összeköttetés megnyitását követő 4–5 évre korlátozódjon.

4.3.5. *Ösztönző hatás*

(121) A Scandlines és társai azt állítják, hogy a Femern A/S 2013-ban megkezdte az állandó összeköttetés építési munkálatait, jóllehet a dán hatóságok legkorábban 2015-ben, a megépítési törvény elfogadásával vállalták, hogy támogatást nyújtanak. A Femern A/S-nek nyújtott támogatásnak tehát nem lenne meg az előírt ösztönző hatása. A Scandlines és társai bírálják a Bizottságot azért is, mert azt állapította meg, hogy az állami tulajdonú vállalatoknak mentességet kell adni azon követelmény alól, hogy a támogatásnak ösztönző hatásúnak kell lennie, és azt állítják, hogy ez a megközelítés az állami tulajdonú vállalatok javára alkalmazott megkülönböztetés példája, amely ellentétes a Szerződés 345. cikkével.

4.3.6. *A kontrafaktuális forgatókönyv*

(122) A Scandlines és társai azt állítják, hogy valójában több alternatív projekt létezett. A Bizottság kontrafaktuális elemzése tehát nem alapulhat alternatív projekt hiányán. Az a tény, hogy a Femern A/S saját maga nem dönthet alternatív projektekről, irreleváns. A Scandlines és társai úgy vélik, hogy a 2001-es Kereskedelmi érdekek vizsgálatára való hivatkozás téves, mivel nem igazolja, hogy nincsenek támogatásban nem részesülő alternatív projektek. Ráadásul, a tanulmány nem naprakész, mivel 17 évvel ezelőtt született, és más projektre vonatkozik. A NABU tovább részletezte a támogatásban nem részesülő alternatív projektek meglétét. A NABU a Hanseatic Transport Consultancy egy 2019-es tanulmányára ([69]) (a továbbiakban: HTC-jelentés) hivatkozott, és megjegyezte, hogy a jelenleg becsült forgalom jóval elmarad attól a szinttől, amelyet a Fehmarnbelt-szerződés 2008-as aláírásakor becsültek. Közelebbről: a HTC-jelentés azt állítja, hogy nem lehetséges kimutatni az aktuális piaci adatok alapján, hogy hol keletkezne forgalomnövekedés az állandó összeköttetés gazdaságilag életképes használatához. Ezenfelül, a NABU a HTC-jelentésre hivatkozott, amikor azt állította, hogy még a jelenlegi forgalmi szintet sem érik majd el a határokon átnyúló, strukturális forgalmi problémák miatt. Ezt szem előtt tartva a NABU azt állítja, hogy a Bizottságnak mérlegelnie kell egy kizárólag vasútvonal megépítésének és egy kompmegoldásnak a kombinációjában álló alternatívát. Környezetvédelmi szempontból ez lenne a legkevésbé költséges és a legjobb megoldás, összhangban a TEN-T azon célkitűzésével, hogy a forgalmat a közútról a vasútra irányítja át. A NABU ezenfelül úgy véli, hogy a süllyesztett alagút megoldásának alternatívájaként mérlegelni kellene a fúrt alagutat is. Ezenfelül, a választott megoldás környezeti hatását bele kellene foglalni a Bizottság általi költség-haszon számításokba és az alternatív projektek elemzésébe.

4.3.7. *Belső megtérülési ráta és súlyozott arányos tőkeköltség*

(123) A Scandlines és társai úgy vélik, az IRR- és WACC-számítások hibásak. Az IRR-t a projekt élettartamára és nem 55 évre kellene számítani, valamint ki kellene venni a nem elszámolható költségeket. A 11 %-os WACC túl magas. A Scandlines és társai szerint a WACC-nek az 5,68–6,71 % közötti tartományba kellene esnie. A Scandlines és társai két tanulmányt is átadtak, amelyek szintén rögzítik a WACC-számítással kapcsolatos álláspontjukat: egy 2018. februári tanulmányt, másfelől 2014-ből származó hivatkozásokat Damodarantól.

4.3.8. *A verseny indokolatlan torzulásainak megelőzése és a mérlegelési teszt*

(124) A Scandlines és társai azt állítják, hogy a Bizottságnak értékelnie kellene, mennyire súlyos a versenytorzulás. Ennek az elemzésnek túl kell mutatnia annak megállapításán, hogy a támogatás torzítja a versenyt, mivel ez már beleértendő az állami támogatáskénti minősítésbe. A társadalmi-gazdasági jelentés és a 2014-es forgalmi előrejelzések alapján úgy tűnik, a Femern A/S jelentős piaci erővel, sőt monopóliummal rendelkezne. Ezenfelül, a Femern A/S valószínűleg visszaélne piaci erejével. A Scandlines szerint az, hogy a dán kormány visszautasította a Scandlines uniós finanszírozás iránti kérelmének támogatását ([70]), valamint az állami támogatás feltételezett igénybevétele a puttgardeni kikötőhöz csatlakozó felvonulási utak visszaminősítésére azt jelenti, hogy a Femern A/S-nek nyújtott támogatás jogellenesen torzítja a versenyt. A Scandlines és társai azt állítják továbbá, hogy fennáll a kapacitásfelesleg kockázata, és hogy a társadalmi-gazdasági haszon alacsonyabb lesz a 4 %-os dán küszöbértékénél, ha a kompszolgáltatás fennmarad.

(125) A NABU hozzátette, hogy a környezetre gyakorolt hatás a mérlegelési teszt részét kell képezze. A támogatás negatív hatásai nem korlátozhatók a versenytorzulásra.

4.3.9. *Az állami kezességvállalás érvényesítésének feltételei*

(126) A kezességvállalásokról szóló közleményre hivatkozással a Scandlines és társai emlékeztették a Bizottságot, hogy nem jogosult állami kezességvállalás formájában nyújtott támogatást engedélyezni, hacsak nem tudja előzetesen, hogy melyek e kezességvállalás lehívásának feltételei. Az FSS kéri, hogy a dán hatóságok vállaljanak kötelezettséget arra, hogy az állami kezességvállalások érvényesítésének feltételei megfelelnek majd a kezességvállalásokról szóló közlemény követelményeinek.

## 5. **DÁNIA ÉSZREVÉTELEI**

(127) Ez a szakasz a dán hatóságok eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit, illetve az érdekelt feleknek a dán hatóságok részére nem bizalmas formában átadott beadványaira tett észrevételeit tartalmazza.

(128) Összességében a dán hatóságok nem értenek egyet az érdekelt felek észrevételeivel. A dán hatóságok további információkat és ellenérveket közöltek, amelyek az alábbiakban kerülnek összefoglalásra.

([69]) Hanseatic Transport Consultancy (HTC), *„Bedarfsbezogene Verkehrsmarktuntersuchungen im Kontext der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)”*, 2019. június 17. A jelentést a NABU rendelte meg.

([70]) A Scandlines a CEF-finanszírozás iránti kérelmére hivatkozik, amely finanszírozásból a kibocsátásmentes teherszállító kompok Rødby és Puttgarden kikötőjében történő mozgatásának lehetőségéről szóló, 2019–2020-as műszaki megvalósíthatósági tanulmányt kívánta finanszírozni („Kapacitásnövelés fenntartható szállítógépek tekintetében – Felkészülés a kibocsátásmentes működésre”).

### 5.1. **A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt leírásával és a finanszírozási intézkedésekkel kapcsolatos kiegészítő észrevételek**

(129) A dán hatóságok ténybeli pontosításokkal szolgáltak az eljárás megindításáról szóló határozat leíró részét illetően. Azt is kifejtették, hogy amit az eljárás megindításáról szóló határozat 1. táblázata „építési költségként" tüntet fel, az a tervezési költséget is magában foglalja.

(130) Ezenfelül a dán hatóságok pontosították a tőkeinjekciót magában foglaló intézkedést is. 2005-ben a Femern A/S-t a Sund & Bælt törvény 6. §-a értelmében hozták létre. A bejegyzéskor a Femern Bælt A/S (jelenleg: Femern A/S) jegyzett tőkéje 10 millió DKK (1,3 millió EUR) volt. A jegyzett tőkét 40 millió DKK (5,4 millió EUR) ázsióval fizették meg, azaz összesen 50 millió DKK (6,7 millió EUR) befizetésére került sor. A tőke-hozzájárulást a Sund & Bælt Holding A/S teljesítette a Sund & Bælt Holding A/S-ről szóló törvény 6. §-a alapján. 2009. július 24-én a Femern Bælt A/S jegyzett tőkéjét 10 millió DKK-ról 500 millió DKK-ra (67,0 millió EUR) növelték egy, a Sund & Bælt Holding A/S által a Femern Bælt A/S részére teljesített 460 millió DKK (61,7 millió EUR) összegű készpénztőke-injekcióval, valamint 30 millió DKK (4,0 millió EUR) összegű „ingyenrészvény-kibocsátással" (dánul: Fondsemission). Az ingyenrészvény-kibocsátás keretében a Femern A/S sajáttőke-tartalékait részvénytőkévé alakították át, ami a tőke megnövelésével jár, de nem egyenértékű a tőkeinjekcióval. A készpénztőke-hozzájárulást a tervezési törvény 7. §-ának 2. bekezdése szerint végezték el. Így a Femern A/S-be folyósított tőkeinjekció teljes összege 510 millió DKK-t (68,4 millió EUR) tett ki, amelyből 500 millió DKK-t részvénytőkeként injektáltak és jegyeztek. 2009 óta nem került sor tőkeinjekcióra.

(131) A kezességvállalások kapcsán a dán hatóságok további összefüggésekkel szolgáltak a megépítési törvény 4. §-a 4. bekezdésének értelméről. E rendelkezés szerint az állami kezességvállalás fedezi a Femern A/S-nál az állandó összeköttetés megépítésével összefüggésben felmerült egyéb kötelezettségeket. A dán hatóságok kifejtették, hogy ez a rendelkezés azt jelenti, hogy az állami kezességvállalás fedezi például az állandó összeköttetés megépítésével összefüggő munkálatokat érintő választottbírósági ügyeket. Ez a rendelkezés az üzemeltetési szakaszra nem terjed ki. Olyan kezességvállalásként funkcionál, amellyel az építési vállalkozókat fizetik ki abban az esetben, ha a Femern A/S nem fizetne. Tekintve, hogy az építési költségeket már állami kölcsönök vagy állami kezességvállalással biztosított kölcsönök fedezik, ez nem jelent további előnyt a Femern A/S számára.

(132) A dán hatóságok továbbá átadták a Bizottságnak a már foganatosított finanszírozási intézkedések áttekintését.

(133) A közlekedési miniszter az első alkalommal 2018. november 19-én engedélyezte a Femern A/S számára, hogy állami kölcsönt vegyen fel az építési költségek finanszírozására. Ilyen kölcsönökben ezt követően 2018 novemberében és decemberében állapodtak meg.

### 5.2. **Észrevételek a támogatás meglétével kapcsolatban**

(134) A dán hatóságok két fő érvet hoztak fel azon általános álláspontjuk alátámasztására, hogy az állandó összeköttetés állami finanszírozása nem tartozik a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.

(135) Konkrétabban: a dán hatóságok fenntartják, hogy 1) az állandó összeköttetés tervezése, megépítése és üzemeltetése nem „gazdasági tevékenység", hanem közhatalom gyakorlása; 2) az állandó összeköttetés esetleges pozitív és negatív hatásai, amelyek a szomszédos piacokon vagy általában az EU-ban keletkeznek, nem minősülnek „versenytorzulásnak".

(136) A dán hatóságok úgy vélik továbbá, hogy a Femern A/S semmiképpen nem végez gazdasági tevékenységet, mielőtt az üzemeltetést megkezdené, mivel nem kínál szolgáltatásokat a piacon.

#### 5.2.1. *A Femern A/S közhatalmat gyakorol*

(137) A dán hatóságok álláspontja szerint az állandó összeköttetés tervezése, megépítése és üzemeltetése klasszikus példái a tervezési közhatalom gyakorlásának, amely példákra nem vonatkozik, és nem is vonatkozhat a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése. Következésképpen, az állami intézkedések, köztük nevezetesen a Femern A/S javára nyújtott állami kezességvállalás és állami kölcsönök nem tartoznak az uniós versenypolitika hatálya alá.

(138) A Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban alkalmazott módszertannal szemben a dán hatóságok azt állítják, hogy a Femern A/S tevékenységeinek átfogó értékeléséből, tekintettel azok jellegére, céljára és az alkalmazandó szabályokra, az a következtetés kellene adódjon, hogy a Femern A/S közhatalmat gyakorol, vagy legalábbis az, hogy a Femern A/S közhatalmat gyakorol az üzemeltetés megkezdéséig.

(139) A dán hatóságok azzal érvelnek, hogy a dán és a német állami tulajdonban lévő vasúti és közúti infrastruktúra összekapcsolásának célja sokkal tágabb, mint más állami beruházásoké például a közművek ágazatában. Ugyanígy, a Femern A/S jellege és tevékenységei szintén alapvetően különböznek például a kompüzemeltetőktől és a komptevékenységektől, mivel a Femern A/S-t kizárólag azzal a céllal hozták létre, hogy végrehajtsa a dán állam egy konkrét infrastruktúra (az állandó összeköttetés) megépítésével kapcsolatos döntéseit. A Femern A/S így tehát különleges célú gazdasági egység, amelyre nem vonatkozik a nyereség maximalizálásával kapcsolatos szabály, és az alkalmazandó szabályok szerint nem folytathat nem kapcsolódó tevékenységeket.

(140) A dán hatóságok szerint a Femern A/S létrehozása mögött húzódó tágabb politikai megfontolások értékelése alátámasztja azt az elképzelést, hogy a Femern A/S nem folytat gazdasági tevékenységet, hanem közhatalmat gyakorol.

(141) Az, hogy úthasználati díjat vetnek ki, önmagában nem változtat e tevékenység jellegén, mivel meg kell vizsgálni, hogy a díjszabás elválasztható-e a közhatalom gyakorlásától. Csak akkor lehet a szolgáltatásért felszámított díj kivetését gazdasági tevékenységnek tekinteni, ha e két tevékenység elválasztható ([71]).

(142) A dán hatóságok szerint egyértelmű, hogy a Femern A/S általi díjbeszedés, amelyet a jogszabály értelmében a közlekedési miniszter határoz meg, nem választható el a közhatalomhoz köthető tevékenységek folytatásától, amilyen az állami tulajdonú általános közúti és vasúti infrastruktúrához való hozzáférés biztosítása és az infrastruktúra karbantartása. Így tehát a Femern A/S valamennyi tevékenységét együttvéve közhatalom gyakorlásának kell tekinteni.

(143) A dán hatóságok azt is pontosítják, hogy a közlekedési miniszter még nem döntötte el, hogy az úthasználati díjakat hogyan és milyen szinten állapítja meg. Az eljárás megindításáról szóló határozatban és az érdekelt felek észrevételeiben említett díjak pusztán költségvetési feltevéseken alapuló elgondolások. Megjegyzendő továbbá, hogy az úthasználati díjak fő célja és funkciója az állami költségvetés egyensúlyba hozatala.

(144) Amennyiben a Bizottság szerint nem elfogadható, hogy a Femern A/S tevékenységeit együttvéve közhatalom gyakorlásának kell tekinteni, a dán hatóságok azt állítják, hogy kizárólag az üzemeltetést lehet észszerűen gazdasági tevékenységként kezelni. A dán hatóságok álláspontja szerint a Lipcse-Halle ügyben hozott ítéletben ([72]) alkalmazott érvelés erre az ügyre nem alkalmazható, többek között mivel az egy liberalizált piacon folytatott, már meglévő gazdasági tevékenység kapacitásbővítésére vonatkozott.

(145) A dán hatóságok továbbá arra kérik a Bizottságot, hogy gondosan értékelje, mely időszakban indulnának a potenciális gazdasági tevékenységek, és az ítélkezési gyakorlatra hivatkozva azzal érvelnek, hogy ha lehetséges e tevékenységeket elkülöníteni, azokat különálló állami támogatási elemzésnek kell alávetni.

(146) Ezenfelül azzal érvelnek, hogy nincs sok értelme azt feltételezni, hogy amikor a megépítési törvény hatályba lépett és feljogosította a Femern A/S-t az állandó összeköttetés megépítésére és üzemeltetésére, a Femern A/S részére ezt megelőzően nyújtott minden finanszírozási támogatás *visszaható hatállyal* állami támogatássá vált.

(147) A dán hatóságok elutasították továbbá a Scandlines és társai érvét, amely szerint a Femern A/S-nek bizonyos engedmények megtételével kapcsolatban engedett eltérés azt bizonyítja, hogy a miniszter nem határozza meg az úthasználati díjak pontos összegét. A dán hatóságok azzal érvelnek, hogy a Femern A/S nem határozhatja meg szabadon, saját óhaja szerint a díjakat, hanem csak korlátozott szabadsággal rendelkezik bizonyos díjak lefelé korrigálásában, amennyiben ez nem érinti jelentősen a díjak szintjét. Megjegyzik továbbá, hogy a Femern A/S kedvezményrendszerek módosításával és új rendszerek bevezetésével kapcsolatos szabadságát az euromatrica-irányelv ([73]) is korlátozza.

5.2.2. *A Femern A/S információs tevékenységei*

(148) A dán hatóságok meglátása szerint kétség sem férhet ahhoz, hogy a Femern A/S információs tevékenységei közfeladatnak és nem gazdasági tevékenységnek minősülnek. A Femern A/S egyik feladata, amelyet a tervezési törvény ró rá, az „információs tevékenység", amelyet a helyi önkormányzatokkal együttműködésben kell folytatnia. Ez olyan feladat, amely egyetlen kereskedelmi infrastruktúra-magánüzemeltetőt sem terhel. Ez a helyi közösséget érintő állami infrastrukturális projektek tervezésével és megépítésével összefüggő közfeladatok elválaszthatatlan része. Ezenfelül a dán hatóságok megjegyzik, hogy ha az információs tevékenységet nem tekintik közfeladatnak, azt úgy kell tekinteni, hogy elválaszthatatlanul kapcsolódik a projekt megvalósításához, ezért a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény szerint támogatható.

5.2.3. *A Femern A/S tevékenységei nem torzítják a versenyt*

(149) A dán hatóságok meglátása szerint a Bizottságnak konkrétan vizsgálnia kell, hogy a verseny torzult-e vagy sem. E vizsgálat során alaposan elemezni kell az állami közúti infrastruktúrát Dániában, hogy meg lehessen határozni, vajon az állami közutak valódi versenyviszonyban állnak-e más szállítási módokkal, így a kompokkal, légitársaságokkal, vasúti üzemeltetőkkel stb.

([71]) A dán hatóságok hivatkoznak a Bíróság 1994. január 19-i ítéletére, *SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 28. pont, a Bíróság 1997. március 18-i ítéletére, *Diego Calí és Figli Srl kontra Servizi Ecologici Porto di Genova SpA*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 24. pont, továbbá általánosabban az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közleményre (C/2016/2946, HL C 262., 2016.7.19., 1. o.), 15. pont.

([72]) A Törvényszék 2011. március 24-i ítélete, *Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt és társai kontra Bizottság*, T-443/08 és T-455/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:117; amelyet fellebbezést követően helybenhagyott a Bíróság 2012. december 19-i ítélete, *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH kontra Bizottság*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([73]) Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.), 7b. cikk.

(150) A dán hatóságok nem gondolják, hogy az állandó összeköttetés közvetlen versenyben állna például a kompokkal, amint a vasúti infrastruktúra sem áll közvetlen versenyben a közúti közlekedéssel, az autóbuszokkal vagy a repülőterekkel. A dán hatóságok konkrétan hivatkoznak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény ([74]) (a továbbiakban: az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény) 220. pontjára, valamint a közutakra, hidakra, alagutakra és belvízi utakra vonatkozó infrastrukturális elemzési hálózatra ([75]). Megjegyzik továbbá, hogy az állandó összeköttetés minden felhasználó számára megkülönböztetésmentes feltételekkel rendelkezésre áll, és hogy nem egy adott vállalkozás vagy ágazat javára építik meg.

(151) Ezen az alapon a dán hatóságok azt állítják, hogy bármely lehetséges gazdasági hatás, amelyet a Femern A/S tevékenységei gyakorolhatnak más kereskedelmi üzemeltetőkre, nem tekinthető a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett versenytorzulásnak. Különösen az egyértelmű, hogy a Femern A/S nem torzítja a versenyt semmilyen piacon, amíg az állandó összeköttetést tervezi és építi.

(152) Végezetül, a dán hatóságok e tekintetben megjegyzik, hogy a Femern A/S helyzete nagyon különbözik a Lipcse-Halle repülőtér további futópályájának építésével összefüggő ténybeli körülményektől ([76]), mivel a Femern A/S nem nyújt szolgáltatásokat a piacon, amíg az infrastruktúrát meg nem nyitják a forgalom számára. A Lipcse-Halle repülőtér más repülőterekkel állt versenyben a regionális repülőterek piacán, hogy vevőket vonzzon, és amikor felmerült a bővítés szükségessége, állami támogatást kapott új infrastruktúra építéséhez.

### 5.3. **Észrevételek a támogatás besorolásával kapcsolatban**

(153) A dán hatóságok úgy vélik, hogy a Femern A/S a megépítési törvény 2015. május 4-i elfogadásával törvényen alapuló jogot szerzett tevékenységeinek finanszírozására, mivel a törvény egyértelműen feltételezi, hogy a Femern A/S adósságait állami kezességvállalással és állami kölcsönökből finanszírozza. A támogatást tehát ebben az időpontban nyújtották. A dán hatóságok megjegyzik ugyanakkor, hogy az állami kezességvállalást és az állami kölcsönöket a Femern A/S nem vehette igénybe, azok tehát nem juttatták gazdasági előnyhöz azelőtt, hogy a közlekedési miniszter erre utasította volna a Femern A/S-t.

(154) A dán hatóságok tehát nem értenek egyet a Scandlinesszal és társaival, amelyek azzal érvelnek, hogy az állami kezességvállalással és állami kölcsönökkel összefüggő támogatás ad hoc támogatások sorozatának minősül. A dán hatóságok megjegyzik ugyanakkor, hogy még ha a támogatást ad hoc támogatások sorozatának is kellene tekinteni, semmi nem akadályozza a Bizottságot abban, hogy elvégezze az összeegyeztethetőség értékelését és késedelem nélkül, előzetes alapon jóváhagyja az összes ilyen jövőbeni támogatást. A dán hatóságok részletesebb információkat is benyújtottak a pénzügyminiszter konkrét kölcsönmegállapodásokkal kapcsolatos mérlegelési jogkörének hiányáról.

(155) Megjegyzik továbbá, hogy a Scandlines és társai álláspontja úgy értelmezhető, hogy a Femern A/S-nek inkább a kezdetekkor kellene egy nagy kölcsönt felvennie állami kezességvállalás mellett, a megengedett felső határig. A dán hatóságok szerint ez a módszer nem lenne alkalmas a támogatás minimalizálására, így ellentétes lenne a Bizottság által lefolytatandó összeegyeztethetőségi értékelésre irányadó általános követelményekkel, mint amilyeneket a közös európai érdeket szolgáló fontos projektről szóló közlemény 28. pontja is megfogalmaz.

(156) A dán hatóságok úgy vélik továbbá, hogy a felfüggesztési kötelezettséget teljesítették. Úgy vélik, a megépítési törvény hatálybalépése előtt elvégzett valamennyi tevékenység jogalapja a tervezési törvény 2. §-a. A tervezési törvény elfogadása óta a dán parlament pénzügyi bizottsága később háromszor is beleegyezését adta a tervezési szakasz költségvetésének növelésébe. A beleegyezés minden ilyen alkalommal a tervezési törvény 2. §-ában ismertetett konkrét tervezési tevékenységekre (az úgynevezett előkészítő munkálatokra) vonatkozott.

(157) Amikor a megépítési törvényt elfogadták, a közlekedési miniszter arra utasította a Femern A/S-t, hogy ne kezdje meg az építési szakaszt és ne írjon alá építési szerződéseket, amíg a miniszter ezt nem engedélyezi a számára. 2018 novemberében és decemberében a Femern A/S állami kölcsönöket vett fel, hogy garantálja az építési szakasz megkezdéséhez szükséges finanszírozást. A dán hatóságok ugyanakkor kifejtették, hogy a Femern A/S csak 2019. március 26-án kapott engedélyt arra, hogy az állandó összeköttetéssel kapcsolatos első konkrét építési munkálatokat megkezdje. A Femern A/S e munkálatok egyikét sem kezdte még meg.

### 5.4. **A feltételezett támogatási intézkedésekkel kapcsolatos észrevételek**

#### 5.4.1. *Vasúti díjak*

(158) A dán hatóságok fenntartják, hogy a vasúti díjak nem tartalmaznak a Femern A/S-nek nyújtott állami támogatást, így elutasítják a Scandlines és társai által előterjesztett érveket. A vasúti díjak a Femern A/S számára jövőbeli jövedelemforrást jelentenek, amelyeket – az úthasználati díjakhoz hasonlóan – a közlekedési miniszter fog szabályozni. Közelebbről, a miniszter meghatározza az állandó összeköttetés használóinak (pl. vasúti társaságoknak) felszámított díjak szintjével és szabályozásának elveivel kapcsolatos szabályokat. Ezeket a díjakat az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelvvel összhangban állapítják meg. A

([74]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (C/2016/2946, HL C 262., 2016.7.19., 1. o.).
([75]) https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_roads_en.pdf
([76]) Vö. 72. lábjegyzet.

dán hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Femern A/S-t illető vasúti díjakat a Femern A/S nevében a Banedanmark ([77]) szedi be, és nem maga a Femern A/S, amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat feltételezte. A Banedanmark szedi be ezeket a díjakat az állami tulajdonban lévő teljes dán vasúti infrastruktúra mentén. Ezért az tűnt a leghasznosabbnak, ha a Banedanmarkot kérik meg, hogy ugyanezt végezze el az állandó összeköttetés tekintetében. Ezeket a pénzeszközöket közvetlenül átutalják a Femern A/S részére, és a Banedanmark nem veheti igénybe azokat a saját céljaira. Az állandó összeköttetés használatáért beszedett és a Femern A/S részére átutalt díjakat feltüntetik az éves állami költségvetésben. A Banedanmark által beszedett díjak szolgáltatás ellentételezésnek és nem illetéknek/adónak tekinthetők. A Banedanmark, mint a dán pályahálózat-működtető felel a dán vasúti infrastruktúra üzemeltetésével összefüggő valamennyi költségért.

5.4.2. *Adóügyi intézkedések*

(159) A dán hatóságok megjegyzik, hogy a Femern A/S soha nem alkalmazta az eszközök értékcsökkenési leírására és a veszteségek elhatárolására vonatkozó, korábban hatályos szabályokat. Így, függetlenül attól, hogy ezek a szabályok potenciálisan szelektív előnyben részesítették a Femern A/S-t, a vonatkozó időszakban ilyen előny ténylegesen nem merült fel.

5.4.3. *A tengerfenék ingyenes használata*

(160) Az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatos megjegyzéseikben a dán hatóságok kifejtik, hogy a megépítési törvény pusztán a kételyek eloszlatása végett pontosítja, hogy a Femern A/S nem köteles díjat fizetni a tengerfenék használatáért. Megismétlik, hogy ezek a rendelkezések nem részesítik a Femern A/S-t a hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő jogalanyoktól eltérő bánásmódban.

### 5.5. **Észrevételek az összeegyeztethetőség értékelésével kapcsolatban**

5.5.1. *Közös európai érdeket szolgáló projekt*

(161) A dán hatóságok úgy vélik, hogy a Scandlines és a Stena Line által benyújtott tanulmányok irrelevánsak, de mindenképpen pontatlanok. Knud Erik Andersen tanulmányával kapcsolatban a dán hatóságok megjegyzik, hogy a szerző a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt ismert ellenzője, és hogy a tanulmány helytelen számítási feltevéseken alapul, ami a forgalmi előrejelzéseket és az építési költségeket illeti. A dán hatóságok emellett elutasítják a Scandlines és a Stena Line azon érvét, amely szerint a 2015-ös tanulmány felértékelte a Scandlines költségeit, olyan mértékben, amelynek eredményeként az a feltevés adódott, hogy a Scandlines súlyos veszteségek mellett működik. A dán hatóságok úgy vélik, hogy ez a 2015-ös „eredeti tanulmányban" foglalt számítások pontatlan és torzított bemutatása, mivel az említett tanulmány arra a feltevésre épül, hogy a kompok bevételei meghaladják a működési költségeket (a bevételek és költségek közötti különbséget megközelítőleg a költségek 15 %-ára becsülik). A dán hatóságok ezenfelül azzal érvelnek, hogy a tanulmányok nem válnak tévessé azért, mert az alrészek vagy a körülmények változnak, és megjegyzik, hogy a társadalmi-gazdasági hatások új kiszámítására nincs szükség minden olyan alkalommal, amikor az alrészek megváltoznak. A dán hatóságok így azt is visszautasítják, hogy a 2015-ös tanulmányok tévesek lennének a német hátország megnövekedett költségei miatt.

(162) A dán hatóságok azzal érvelnek továbbá, hogy a nagy infrastrukturális projektekhez kapcsolódó politikai döntéshozatalnak mindig részét képezik a társadalmi-gazdasági számítások. Ugyanakkor, a jelentés és az érdekelt felek állításaival ellentétben nincs olyan követelmény, amely szerint a társadalmi-gazdasági megtérülésnek el kell érnie a 4 %-ot. A dán hatóságok azt is megjegyezték, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projektet teljes egészében tekintették határokon átnyúló, kiemelt TEN-T projektnek, nem csak a vasúti szakaszt illetően. Ami a forgalmi előrejelzéseket illeti, a dán hatóságok benyújtottak egy további, az Intraplan/TSS Trimode által készített, a HTC-jelentésre reagáló jelentést. Összességében az Intraplan/TSS Trimode arra a következtetésre jutott, hogy a HTC-jelentés téves, félrevezető, és nem kérdőjelezi meg a kifejezetten a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre vonatkozó forgalmi előrejelzést. A dán hatóságok emellett hivatkoznak a Dán Közúti Igazgatóság által közzétett jelentésre ([78]), amelyből az olvasható ki, hogy a Dániába irányuló, illetve onnan kiinduló közúti forgalom jelentősen növekszik. Közelebbről, a jelentésből az derül ki, hogy a tehergépkocsi-forgalom 38 %-kal nőtt 2010 és 2018 között a dán–német határon, az Øresund állandó összeköttetésen és az Øresund- és a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó kompjáratokon, ami szintén ellentmond a HTC-jelentésnek.

([77]) A Banedanmark feladatáról és hatásköréről szóló, 2015. november 20-i 1276. sz. rendelet (Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser (BEK nr. 1276 af 20/11/2015)) szerint a Banedanmark felel a dán vasúti infrastruktúra mentén az üzemeltetőktől történő díjbeszedésért.

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

5.5.2. *Nem folyósítanak működési támogatást*

(163) A dán hatóságok meglátása szerint a működési támogatás az infrastruktúra üzemeltetéséhez nyújtott támogatás. Minden, az építési szakaszban felmerült kiadást, ideértve az építési projekt napi adminisztrációjához kötődő kiadásokat építési költségeknek kell tekinteni. A Femern A/S-nek nem lesz szüksége állami kölcsönökre, sem állami kezességvállalással fedezett kölcsönökre, hogy az üzemeltetési szakaszban a napi működését fedezze.

5.5.3. *Finanszírozási hiány*

(164) A dán hatóságok aktualizált feltevéseket közöltek a finanszírozási hiány és a támogatástartalom (vagy bruttó támogatástartalom) kiszámításához. Kiindulásként a feltevések a projekt legutóbbi, teljesen felülvizsgált pénzügyi elemzésére épülnek, amelyet „A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés, többek között a dán földmunkák pénzügyi elemzése, 2016. február" című dokumentum ([79]) (a továbbiakban: a 2016-os pénzügyi elemzés) tartalmaz.

(165) A megépítési törvény előkészítő dokumentumaiban egyértelműen megemlítették, hogy a projekt teljes pénzügyeit újraértékelik. Az építési szerződések aláírása előtt a költségek csökkentésére irányuló folyamatot kellett indítani. 2015. április 28-án a pénzügyminiszter arra utasította a Femern A/S-t, hogy ne írja alá a projekt nagyobb építési szerződéseit, mielőtt el nem végzik a mindenre kiterjedő, új pénzügyi értékelést. A 2016-os pénzügyi elemzés szerint az építési költségek csökkentéséhez hozzájáruló fő tényező a 2014-es pénzügyi elemzésben feltételezett 6,5 éves építési idő 8,5 évre történő meghosszabbítása a 2016-os pénzügyi elemzésben. A 2016-os pénzügyi elemzés kimondta, hogy az e meghosszabbított, 8,5 éves építési idővel számoló közbeszerzési eljárás eredményeként a Femern A/S megkapta a vállalkozók ([80]) végleges és kötelező ajánlatait. A Femern A/S elemezte a pénzügyi számítások egyéb paramétereit is, aminek nyomán aktualizált számos feltevést a megépítési törvény alapjául szolgáló elemzéshez képest. Az állandó összeköttetés szempontjából releváns, a 2016-os pénzügyi elemzésben szereplő aktualizált adatok többek között a következőkre vonatkoznak: aktualizált építési költségvetés, a működési költségek aktualizált becslése, karbantartás és újrabefektetés, a menetrend felülvizsgálata, a forgalmi bevétel felülvizsgált menetrendből eredő kiigazítása, az uniós finanszírozás aktualizálása, egyes műszaki feltevések aktualizálása. Ezenfelül, annak biztosítása érdekében, hogy a Bizottság értékelése a legpontosabb és aktualizált pénzügyi feltevéseken alapuljon, a dán hatóságok elvégeztek néhány további korrekciót a 2016-os pénzügyi elemzést illetően, az alábbiak szerint. Adott esetben a dán hatóságok valós számadatokat is közöltek, többek között a már felvett kölcsönök vagy az infláció vonatkozásában. Az alábbi preambulumbekezdések további részleteket tartalmaznak a finanszírozási hiányra alkalmazott modell feltevéseiről.

(166) A 2014-es bejelentés szerint az építési költségek 54,9 milliárd DKK-t (7,4 milliárd EUR) tettek ki, 2014-es rögzített áron. Ez az összeg megfelel a 2015. évi megépítési törvényben említett építési költségeknek: 55,1 milliárd DKK (7,4 milliárd EUR) 2015-ös rögzített áron. A Femern A/S-hez 2015 szeptemberében érkeztek be ajánlatok. Következésképpen, a Femern A/S elkészítette az építési költségvetés aktualizált változatát, és az állandó összeköttetés tervezési és építési költségeinek előrejelzése 2015-ös árakon 52,6 millió DKK-ra (7,1 milliárd EUR), illetve névleges áron 62,2 milliárd DKK-ra (8,3 milliárd EUR) csökkent. Ez magában foglal egy 2015-ös árakon 7,3 milliárd DKK-nak (1,0 milliárd EUR) megfelelő kötelező tartalékot. A tartalékot a Femern A/S kockázati nyilvántartása alapján számították ki, és az azokat a költségeket tükrözi, amelyek a projekt tekintetében a legnagyobb eséllyel felmerülnek majd. P-értékként P80-at vettek alapul. Amint a dán hatóságok kifejtették, ez azt jelenti, hogy 80 % annak valószínűsége, hogy a tartalékköltségvetés elegendő lesz az azonosított kockázatok fedezésére. Az Ernst & Young elvégezte az állandó összeköttetéshez kapcsolódó tartalékok és kockázatok független minőségbiztosítását.

(167) A pénzügyi számítások feltételezik, hogy az állandó összeköttetés az építési költség 10 %-át elérő uniós finanszírozásban részesül az építés időszakában; ez ugyanaz a szint, amellyel a 2016-os pénzügyi elemzés is számolt. A tervezési szakaszhoz kapcsolódó finanszírozást szintén figyelembe vették a pénzügyi modellben.

(168) A forgalmi előrejelzést a német Intraplan és a BVU tanácsadó cég készítette, és azt keresztellenőrzésnek vetették alá más modellekkel, például az Európai Bizottság Trans Tools modelljével. A forgalmi előrejelzést 2014 novemberében mutatták be. A 2016-os pénzügyi elemzésben kifejtettek szerint a COWI tanácsadó csoport elvégezte az előrejelzés független minőségbiztosítását, és azt állapította meg, hogy a feltevések észszerűek és összhangban vannak a szakma forgalmi előrejelzéssel kapcsolatos gyakorlatával. A 2014-es forgalmi előrejelzésben az volt az alapfeltételezés, hogy a meglévő párhuzamos kompszolgáltatás nem folytatódik, ha megnyit az állandó összeköttetés. Ugyanakkor, a 2014-es forgalmi előrejelzés tartalmazta egy olyan forgatókönyv különálló elemzését, amely szerint a kompszolgáltatás (párhuzamosan) egy órában folytatódna. 2014 óta a Scandlines több alkalommal is megerősítette, hogy szándékában áll a kompüzemeltetés fenntartása az állandó összeköttetés megnyitása után is. A dán hatóságok tehát úgy vélték a pénzügyi finanszírozási hiány kiszámítási modelljében, hogy egyórás kompszolgáltatás fog működni Rødby és Puttgarden között. A dán hatóságok kifejtették, hogy ez összhangban van a PWC tanulmányával, amely a német hatóságok számára készült az állandó összeköttetés német tervjóváhagyási folyamatával összefüggésben; a tanulmányt a Scandlines és társai nyújtották be az eljárás megindításáról

([79]) Femern A/S – Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg, februar 2016.
([80]) Az ajánlattevő vállalkozókat a megépítési törvény sorolja fel.

szóló határozattal kapcsolatos észrevételeik mellékleteként. Ezenfelül, a KPMG tanácsadói által a dán közlekedési minisztérium nevében készített, „Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Puttgarden" című, 2016. január 24-i tanulmány megerősítette, hogy a kompszolgáltatás nagyon csekély határmegtérülés mellett fennmaradhat. Az egyórás folytatódó kompszolgáltatás forgalom nagyságára gyakorolt hatásaként, a 2014-es forgalmi előrejelzésben már megbecsültek szerint, a személygépkocsik mennyisége 14 %-kal csökken az állandó összeköttetés megnyitását követő első évben, ami 12 %-os csökkenésre mérséklődik a megnyitást követően 13 évvel. A tehergépkocsi-forgalom tekintetében a párhuzamos kompszolgáltatást igénybe vevők arányát 15 %-ra becslik. A 2016-os pénzügyi elemzést követő második aktualizált változat a Nagy-Bælt összeköttetés 2023. január 1-jétől hatályos 25 %-os díjcsökkentésének hatására vonatkozik. Ez enyhén mérsékli az állandó összeköttetés forgalmának nagyságát.

(169) Ami közúti közlekedés díjait illeti, a dán közlekedési miniszter határozza meg a végleges díjakat, közvetlenül az állandó összeköttetés megnyitása előtt. A dán hatóságok kifejtették, hogy az úthasználati díjak a 2007-es kompdíjak extrapolációi; abban az időben a Rødby–Puttgarden kompjárat a dán és a német állam tulajdonában álló törvényi monopóliumba tartozott. A dán hatóságok kifejtették, hogy a kompdíjakat észszerű és áttekinthető referenciaértéknek tekintik, különösen figyelembe véve, hogy az állandó összeköttetés jövőbeni használó mennyit lesznek hajlandóak fizetni, anélkül hogy veszélybe kerülnének az állandó összeköttetés átfogóbb céljai. A feltételezett és átlagos díj a személygépkocsik esetében 494 DKK (66,2 EUR), a tehergépkocsik esetében pedig 2 092 DKK (280,4 EUR) 2015-ös árakon.

(170) A finanszírozási hiány számítási modellje szerint a vasúti bevételeket körülbelül 400 millió DKK-ra (53,6 millió - EUR) becslik évente (2015-ös árakon). A díjakat a 2012/34/EK irányelvvel összhangban határozzák majd meg. A dán hatóságok közzétettek egy jelentést a Consultancy TetraPlantól „A vasúti infrastruktúrával kapcsolatos kifizetések elemzése a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés tekintetében" címen, amely 2003 márciusában készült és 2008-ban aktualizálták. A 2003-as dokumentum azt elemzi gyakorlatilag, hogy a vasút képes lesz-e fizetni egy állandó összeköttetés használatáért. Az elemzés célja annak indoklása, hogy a vasúti pálya használatáért járó becsült kifizetések várhatóan megvalósulnak-e. A TetraPlan elemzései feltételezik, hogy a Hamburgból induló, illetve oda érkező, a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetést használó vonatok tekintetében a teljes vasúti díj egyenlő a Nagy-Bælt állandó összeköttetésen közlekedő vonatok tekintetében megállapított teljes vasúti díjjal.

(171) Az állandó összeköttetés üzemeltetésének, karbantartásának és az újrabefektetésnek a költsége évi 468 millió DKK-t (62,7 millió EUR) tesz ki (2015-ös árakon). Ez a becslés összhangban van a 2016-os pénzügyi elemzéssel, minthogy a dán hatóságok nem tartották szükségesen e számadatok kiigazítását. A dán hatóságok értékelték a csökkent forgalom üzemeltetési, karbantartási és újrabefektetési költségekre gyakorolt hatását. Azt állapították meg, hogy a csökkent forgalom csak csekély hatást gyakorol az üzemeltetési és karbantartási költségekre, és nincs érzékelhető hatása az állami támogatások kiszámítására és a kezességvállalási időszakra.

(172) A finanszírozási hiány számításához a különböző cash-flow-kat (például az építési költségeket, a kamatfizetés és adózás előtti eredményt) diszkontálni kell, amihez a dán hatóságok a WACC-t használták diszkontrátának. A Bizottság által a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán kifejtett azon aggályra válaszul, miszerint a WACC fontos alkotóelemét képező, 5 %-os átlagos, kockázatmentes névleges kamatláb túl magas lehet az aktuális piaci viszonyok között, a dán hatóságok évi 3,5 % átlagos kockázatmentes kamatláb alkalmazását javasolják. Ez a pénzügyminisztériumnak a dán gazdaságra, többek között az államháztartásra 2025 tekintetében vonatkozó, aktualizált hivatalos előrejelzésén alapul ([81]). A dán hatóságok meglátása szerint a pénzügyminisztérium előrejelzésein alapuló feltevések a leginkább objektív előrejelzései a Dániában elérhető jövőbeni kamatlábaknak, ezért megbízható referenciaértéknek tekinthetők. Ez figyelembe veszi azt is, hogy a Femern A/S a gyakorlatban nem tud annyi hitelt szerezni, amely azonnal fedezné teljes finanszírozási szükségletét, így azt is, hogy az aktuális piaci kamatlábat nem lehet hosszú időszakra vetítve használni, amelynek során a Femern A/S hitelt vesz fel és gyakran refinanszíroz.

(173) A Bizottság azon aggályaira válaszul, amelyek szerint még egy évi 3,5 %-os átlagos kockázatmentes kamatláb is túl magas lehet, a dán hatóságok kifejtették, hogy mivel sürgősen szükségük lenne az állami támogatással kapcsolatos határozatra, hajlandók 1,5 %-os kockázatmentes kamatlábbal számolni a finanszírozási hiány meghatározása céljából, ha a Bizottság úgy ítélné meg, hogy ez kell a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségéhez.

(174) Ennek megfelelően a dán hatóságok két modellt mutattak be a finanszírozási hiány kiszámítására. Az egyik modell 3,5 %-os átlagos kockázatmentes (időben változó, a kezdetekkor alacsony szintű, de idővel növekvő) kamatlábra épült (a továbbiakban: a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó első modell), a második pedig alternatív modellként 1,5 %-os kockázatmentes kamatlábbal számolt (a továbbiakban: a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell).

([81]) https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019 A jelentés szerint a tízéves államkötvény kamatlába 2019-ben évi -0,1%-ra várható, 2025-ben évi 1,6 %-ra, 2040-ben pedig 4,5 %-ra. Ez a megközelítőleg évi 3,5 %-os névleges fix kamatlábnak felel meg.

(175) Az eredményként adódó WACC-számadat tehát az alkalmazandó modelltől függ. A pénzügyminisztérium előrejelzésein alapuló számítások eredményeként a WACC 4,2–8,3 % között van a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó első modellben, míg a 1,5 %-os kockázatmentes kamatlábra épülő számítások (azaz a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell) szerint állandó 5,59 %-os WACC adódik. A dán hatóságok kifejtették, hogy a WACC-szintet olyan feltételekkel becsülték meg, amelyeket egy átlagos befektető megkövetelne egy hasonló kockázatokkal jellemzett projekt esetében. A dán hatóságok teljes részletességgel beszámoltak arról, hogy ezt a WACC-t hogyan állapították meg.

(176) A dán hatóságok 40 éves üzemi időszakra vonatkoztatva számították ki a finanszírozási hiány modelljét. Ebben nem szerepeltek a hátországgal összefüggő osztalékfizetések.

5.5.4. *A támogatás összege és időtartama*

(177) Az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kételyek eloszlatása érdekében a dán hatóságok felülvizsgálták a bejelentést, és mérsékelték az állami kezességvállalások és állami kölcsönök igénybevételét. Az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök a tervezési és építési szakaszban felmerülő költségek fedezéséhez szükséges finanszírozásra fognak korlátozódni. A Femern A/S az állandó összeköttetés üzemeltetésének megkezdését követően legkésőbb 16 évvel megszüntet minden állami kezességvállalással biztosított kölcsönt, és visszafizet minden állami kölcsönt (a továbbiakban: maximális kezességvállalási időszak). Az állandó összeköttetés üzemeltetésének kezdete az az időpont, amikor az állandó összeköttetést megnyitják a közúti és a vasúti forgalom számára. A Femern A/S nem vehet fel állami kezességvállalással biztosított kölcsönt és állami kölcsönt, ha azok együttesen meghaladnák a legfeljebb 69,3 milliárd DKK (9,3 milliárd EUR) összeget („kezességvállalással fedezhető maximális összeg"). A maximális összeg a Femern A/S-nél várhatóan felmerülő teljes nettó építési hitelnek felel meg, és tartalmazza a tervezési és építési szakaszban felhalmozódott kamatköltségeket is. Ehhez az összeghez 2,0 milliárd DKK (0,27 milliárd EUR) likviditási tartalékot, valamint egy 2,5 milliárd DKK (0,34 milliárd EUR) értékű „építésiköltség-puffert" adtak (2015-ös árakon). A likviditási tartalék a projekt kifizetéseinek rövid távú ingadozásaival összefüggő kockázatot hivatott fedezni. A dán hatóságok kifejtették, hogy a további építésiköltség-pufferre azért van szükség, mert ha az építési költségek meghaladnák a várakozásokat (a várható építési költségeket 80 %-os kockázati valószínűséggel számították ki), a Femern A/S nem lenne képes – az építési szakaszban – kölcsönt felvenni a piacon. A puffer a kockázat valószínűsége 99 %-ra emelésének felel meg. A dán hatóságok ugyanakkor kötelezettséget vállaltak egy újraszámítási mechanizmusra, amely lefelé korrigálja a kezességvállalással fedezhető maximális összeget és a maximális kezességvállalási időszakot, ha az építés során ténylegesen felmerült költségek alapján úgy tűnik, hogy az építésiköltség-pufferre nincs szükség, ezáltal biztosítva, hogy a támogatás teljes összege ne haladja meg a finanszírozási hiányt. A dán hatóságok vállalták, hogy ezt az újraszámítást legkésőbb az üzemeltetés megkezdését követően öt évvel elvégzik.

(178) A Femern A/S-nek díjat kell fizetnie az állami kezességvállalásokkal és az állami kölcsönökkel összefüggésben. A megépítési törvény előkészítő dokumentumaiban kifejtettek szerint (11.1. szakasz), ez a díj 0,15 %-os. Ez a Femern A/S által a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó, a felülvizsgált bejelentésben foglalt első modell szerint fizetendő díjnak felel meg. A finanszírozási hiány kiszámításra irányadó alternatív modell szerint ez a díj magasabb, 2 % lenne.

(179) A Femern A/S továbbá nem használja az állami kölcsönöket, illetve az állami kezességvállalással biztosított kölcsönöket arra, hogy a tulajdonosa, az A/S Femern Landanlæg felé fennálló osztalékfizetési kötelezettségét finanszírozza. Így tehát a Femern A/S csak akkor kezdheti meg az osztalékok kifizetését az A/S Femern Landanlæg részére, ha teljes mértékben törlesztette adósságát és a megszűnt az a lehetősége, hogy új állami kölcsönöket vegyen fel és állami kezességvállalást vegyen igénybe a jövőbeni adósságainak finanszírozására.

(180) Ezenfelül a dán hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a Femern A/S csere-/származtatott ügyleteit piaci feltételekkel köti meg. A Femern A/S tehát piaci díjat fizet az egyedi tranzakciók névértéke után a dán állam számára az állami kezességvállalásért, valamint azért a biztosítékért, amellyel a Femern A/S-nek adott esetben rendelkeznie kell, amikor csere-/származtatott ügyletet kíván kötni.

(181) A dán hatóságok azt állították emellett, hogy mivel a kezességvállalással fedezett maximális összeg a tervezési és építési költségekre korlátozódik (ideértve a kapcsolódó pénzügyi költségeket), úgy vélik, a működési támogatás kizárható. Ennek további bizonyítására a dán hatóságok garantálják, hogy a Femern A/S évente beszámol készpénzforgalmáról.

5.5.5. *Ösztönző hatás*

(182) A Scandlines és társai által megfogalmazott érvekre tett észrevételükben a dán hatóságok úgy vélték, hogy a Bizottság formális ösztönző hatással kapcsolatos megközelítése, amelyet a Törvényszék is elfogadott a 2018. december 13-i ítéleteiben, nem alkalmaz hátrányos megkülönböztetést a magánvállalkozásokkal szemben, és nem sérti azt az alapvető követelményt, hogy az állami támogatásnak ösztönző hatással kell bírnia. Azzal érveltek továbbá, hogy az ösztönző hatást számtalan módon lehet bizonyítani ([82]). Annak előírása, hogy egy állami különleges célú gazdasági egység a tagállamtól kérelmezze a támogatást, nagyon mesterséges lenne. Ennek oka, hogy a különleges célú gazdasági egység nem feltétlenül tudja támogatás nélkül elindítani a projektet, mivel más

([82]) A Törvényszék 2011. szeptember 20-i ítélete, *Regione autonoma della Sardegna és társai kontra Bizottság*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 és T-454/08,ECLI:EU:T:2011:493, 226. pont, amelyet helybenhagyott a Bíróság 2013. június 13-i ítélete, *HGA és társai kontra Bizottság*, C-630/11 P – C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, 108–109. pont, valamint a Bíróság 2019. március 5-i ítélete, *Eesti Pagar*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, 78. pont.

jövedelme nincs. Ez más, mint a magánvállalatokra kirótt, támogatás iránti kérelem benyújtásával kapcsolatos, észszerű követelmény. A Femern A/S nincs egy konkrét infrastrukturális projekthez szükséges támogatást kérelmező magánvállalkozáshoz hasonló helyzetben. Az ösztönző hatás bizottsági vizsgálata tehát nem alkalmaz megkülönböztetést a köz- és a magánvállalkozások között. Akárhogy is, a Bizottság állandó gyakorlatából az következik, hogy a támogatásnak akkor van ösztönző hatása, ha a projekt nem folytatódhatna/zárulhatna le a támogatás nélkül, függetlenül attól, hogy a kérelmet a projekt megindítását követően nyújtották be ([83]).

5.5.6. *A kontrafaktuális forgatókönyv*

(183) A dán hatóságok álláspontja szerint nem sok értelme van kontrafaktuális forgatókönyv vizsgálatának egy olyan általános közlekedési infrastruktúra esetében, mint az állandó összeköttetés, mivel a projektről két állam döntött, átfogóbb közcélokból, és azt egy törvény által létrehozott, más tevékenységekkel vagy érdekeltségekkel nem rendelkező, állami különleges célú gazdasági egység hajtja majd végre. E különleges célú gazdasági egység tekintetében bármely kontrafaktuális forgatókönyv teljesen spekulatív lenne. Ennélfogva a kontrafaktuális forgatókönyv az alternatív projekt hiányát jelenti.

5.5.7. *Nem következik majd be jogellenes versenytorzulás*

(184) A Scandlines és társai által megfogalmazott érvekre tett észrevételeikben a dán hatóságok a Törvényszék 2018. december 13-i ítéleteire hivatkoznak. Azzal is érvelnek, hogy az állandó összeköttetés új versenyt teremt, nem pedig korlátozza a versenyt, hogy a piaci erőfölénnyel való esetleges visszaélés puszta feltételezés, hogy a dán és a német állam dönt a vasúti hozzáférés megszüntetéséről és az állandó összeköttetés kapacitásáról, továbbá hogy a dán közlekedési miniszter dönt a díjakról. Azt illetően, hogy a dán kormány nem támogatta a Scandlines CEF-támogatás iránti kérelmét, a dán hatóságok pontosították, hogy a közlekedési miniszter nem támogathatott egy olyan projektet, amelynek célja a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó kompműveleteket érintő jelentős új beruházásokban rejlő potenciál kiaknázása volt, mivel ez nem állt összhangban a CEF-rendelet I. mellékletén alapuló közlekedéspolitikával. A dán hatóságok megjegyezték továbbá, hogy a CEF-bizottság is 2019. szeptember 27-én olyan okok alapján utasította el a Scandlines kérelmét, amelyek nem függtek össze azzal, hogy a dán hatóságok megtagadták a kérelem társaláírókénti aláírását. Végezetül a dán hatóságok visszautasították azt az állítást, amely szerint a Femern A/S-nek nyújtott támogatás felhasználható a puttgardeni kikötőhöz csatlakozó felvonulási utak finanszírozására, így a visszaminősítésükre is, amely felvonulási utakat német hátországi csatlakozásnak tekintenek. Ennek oka, hogy kizárólag Németország felel az állandó összeköttetés hátországi összeköttetéseinek fejlesztéséért és finanszírozásáért.

5.5.8. *Az állami kezességvállalások érvényesítésének feltételei*

(185) A dán hatóságok előírtak minimumfeltételeket az érvényesítéshez.

5.5.9. *Átláthatóság*

(186) A dán hatóságok vállalták, hogy megfelelnek a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 45. pontjának.

## 6. AZ INTÉZKEDÉS/TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

### 6.1. Állami támogatás fennállása

(187) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

6.1.1. *A vállalkozás fogalma*

(188) Az állami támogatási szabályokat csak akkor kell alkalmazni, ha a támogatás kedvezményezettje „vállalkozás”. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a vállalkozás fogalma minden gazdasági tevékenységet végző jogalanyra kiterjed, azok jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül ([84]). Bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül ([85]).

([83]) A Bizottság határozata (2009. április 1.) az N 356/2008. és N 602/2004. számú állami támogatásról – Dánia, Környezetbarát villamosenergia-termelés támogatása; a Bizottság határozata (2013. december 13.) az SA.36893. számú ügyben, A görög autópálya-koncessziós projektek újraindítása – Központi autópálya (E65), 99. és 102. pont; a Bizottság határozata (2013. december 13.) az SA.36877. számú ügyben, A görög autópálya-koncessziós projektek újraindítása – Égei autópálya, 74. pont.

([84]) A Bíróság 2000. szeptember 12-i ítélete, *Pavlov és társai kontra Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, C-180/98–C-184/98 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2000:428.

([85]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, *Bizottság* kontra *Olaszország*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. pont; a Bíróság 1998. június 18-i ítélete, *Bizottság kontra Olasz Köztársaság*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36. pont; a Bíróság 2000. szeptember 12-i ítélete, *Pavlov és társai kontra Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, C-180/98–C-184/98 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2000:428.

(189) Az Aéroports de Paris ügyben hozott ítéletben ([86]) a Törvényszék kimondta, hogy a repülőtér-üzemeltetést gazdasági tevékenységnek kell tekinteni. A közelmúltban a Lipcse-Halle ügyben hozott ítéletek ([87]) megállapították, ha egy repülőtéri futópályát gazdasági tevékenységre használnak, annak megépítése is gazdasági tevékenységnek minősül, így finanszírozása az állami támogatási szabályok hatálya alá tartozhat. Míg ezek az ügyek konkrétan repülőterekhez kapcsolódnak, az uniós bíróságok által megfogalmazott elvek minden egyéb infrastruktúra építésére alkalmazandók ([88]) ([89]), amint azt a belga kikötők ügyben hozott ítélet ([90]) is megerősítette nemrég.

(190) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban már kimondta, hogy első látásra úgy tekinthető, a Femern A/S gazdasági tevékenységet folytat, tehát vállalkozásnak minősül. A dán hatóságok ugyanakkor úgy látják, hogy a Femern A/S átfogó értékelése alapján, tekintettel a vállalat jellegére, céljára és az alkalmazandó szabályokra, azt a következtetést kellene levonni, hogy a Femern A/S közhatalmat gyakorol. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése valóban nem alkalmazandó azokban az esetekben, amikor az állam „közhatalmat gyakorol" ([91]), vagy amikor közjogi jogalanyok „hatósági jogkörükben járnak el" ([92]). Egy jogalany akkor tekinthető közhatalmat gyakorlónak, ha a szóban forgó tevékenység az állam alapvető funkcióinak részét képezi, vagy ezekhez a funkciókhoz jellegénél, céljánál és a rá vonatkozó szabályoknál fogva kapcsolódik ([93]). A dán hatóságok e tekintetben azt állítják, hogy az állandó összeköttetés *célja* sokkal átfogóbb a közszolgáltatás-nyújtásnál, amelyet a közművek, a postai szolgáltatók és a tömegközlekedési szolgáltatók végeznek. Ennek oka, a dán hatóságok véleménye szerint, hogy az állandó összeköttetés egy intenzívebb kulturális és gazdasági együttműködés szükséges feltételeit teremtené meg az Európai Unió, a két állam és a Fehmarnbelt-szorossal határos régiók javára. Az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének és üzemeltetésének *jellege* a dán hatóságok álláspontja szerint szintén egyértelműen közhatalom gyakorlásához kapcsolódik, mivel arról van szó, hogy Dánia egy kormányközi megállapodást hajt végre, illetve a dán állam egy jelentős tervezési döntést hoz. A tevékenységek jellege a dán hatóságok álláspontja szerint jobban hasonlít a nemzetközi és a nemzeti közlekedési hatóságok (például az Eurocontrol vagy a dán vasúti és közúti hatóságok) tevékenységéhez, mint egy magánfuvarozóéhoz. A dán hatóságok úgy látják emellett, hogy a Femern A/S-re egyedi *szabályok* vonatkoznak, például nem áll a nyereségmaximalizálási norma hatálya alatt. Különleges célú gazdasági egységként az a veszély sem áll fenn, hogy a finanszírozását olyan tevékenységek keresztfinanszírozására használják fel, amelyek nem kötődnek azokhoz a konkrét tevékenységekhez, amelyek elvégzésére a Femern A/S-t létrehozták.

(191) A Bizottság e tekintetben úgy véli, hogy átfogó értékelésre van szükség, és ahhoz, hogy a Femern A/S közhatalmat gyakorlónak minősülhessen, a tevékenységének jellegénél, céljánál *és* a rá vonatkozó szabályoknál fogva kapcsolódnia kell az állam alapvető funkcióihoz. A Bizottság nem ért egyet a dán hatóságok azon érvelésével, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (85)–(88) preambulumbekezdésében foglalt előzetes elemzése téves. A dán hatóságok céllal, jelleggel és szabályokkal kapcsolatos érve nem elegendő ahhoz, hogy érvénytelenítsék az említett elemzést, és hogy meg lehessen állapítani, hogy a Femern A/S közhatalmat gyakorolva jár el.

(192) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a gazdasági tevékenység minősítésének ténybeli elemeken kell alapulnia, azaz az áruk és szolgáltatások adott piacon való nyújtásán. A Femern A/S, mint az állandó összeköttetés tulajdonosa és üzemeltetője, közlekedési szolgáltatást kínál díjazás ellenében polgároknak és vállalkozásoknak. A Femern A/S díjat (úthasználati díjat) fog beszedni az állandó összeköttetés közúti szakaszának használóitól azért, hogy áthaladhassanak a Fehmarnbelt-szoroson. Ezenfelül, a vasúti társaságok is díjat fizetnek az állandó összeköttetésen áthaladó vasúti infrastruktúrához való hozzáférésért. A Femern A/S közúti és vasúti bevételei az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének és üzemeltetésének teljes költségét hivatottak finanszírozni, de emellett, az állami kezességvállalással biztosított kölcsönök és az állami kölcsönök visszafizetése után a hátországi összeköttetések építési költségeit is, az anyavállalatnak történő osztalékfizetésen keresztül.

(193) A Fehmarnbelt-szoroson történő áthaladásnak van piaca, különösen, mivel a meglévő kompüzemeltető, amely egyértelműen piaci viszonyok között működő magánvállalkozás, már biztosítja a szolgáltatást díjazás ellenében. A Femern A/S által biztosított közlekedési szolgáltatások tehát versenyeznek majd a kompüzemeltetők

([86]) A Törvényszék 2000. december 12-i ítélete, *Aéroports de Paris kontra Bizottság*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 125. pont, amelyet helybenhagyott a Bíróság 2002. október 24-i ítélete, *Aéroports de Paris kontra Bizottság*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.
([87]) Vö. 72. lábjegyzet.
([88]) A Bíróság 2015. január 14-i ítélete, *Eventech kontra The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 40. pont; a Törvényszék 2018. március 15-i ítélete, *Naviera Armas* kontra *Bizottság*, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, 78. pont.
([89]) Lásd még az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 202. pontját.
([90]) A Törvényszék 2019. szeptember 20-i ítélete, *Havenbedrijf Antwerpen és Maatschappij van de Brugse Zeehaven kontra Bizottság*, T-696/17 ECLI:EU:T:2019:652, 107. pont.
([91]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, *Bizottság kontra Olaszország*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. és 8. pont.
([92]) A Bíróság 1988. május 4-i ítélete, *Bodson*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18. pont.
([93]) Lásd különösen: a Bíróság 1994. január 19-i ítélete, *SAT kontra Eurocontrol* C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30. pont; a Bíróság 1997. március 18-i ítélte, *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22–23. pont.

által nyújtott közlekedési szolgáltatásokkal. Emellett az állandó összeköttetés más közlekedési útvonalakkal is versenyez, amelyek a Fehmarnbelt-szoroson való átkelés alternatívái. Ebből következően a Femern A/S piacon fog szolgáltatásokat nyújtani.

(194) Meg kell jegyezni, hogy a Femern A/S nem kapott konkrét közhatalmi jogosítványokat, hanem gazdasági szereplőként építi meg és üzemelteti majd az infrastruktúrát. A nagy infrastrukturális projektek kivitelezése és üzemeltetése önmagában nem jelent közhatalom-gyakorlást, és az állandó összeköttetés megépítésére és üzemeltetésére gazdasági logika irányadó, tekintve, hogy nagymértékben a felhasználók díjaiból finanszírozzák ([94]). A Femern A/S tevékenységei valójában nagyon különböznek azoktól, amelyekről a múltban azt állapították meg, hogy közhatalmi tevékenység részei, mint például a hadsereg vagy a rendőrség, a légi közlekedés biztonsága és ellenőrzése, a tengeri közlekedés ellenőrzése és biztonsága, a légszennyezés nyomon követése, a szabadságvesztés-büntetések megszervezése, finanszírozása és végrehajtása, az állami földterületek hatóságok általi fejlesztése és revitalizációja, valamint az állami felhasználásra szánt adatok gyűjtése a vállalkozásoknak az ilyen adatok közlése tekintetében előírt jogszabályi kötelezettsége alapján ([95]).

(195) Az, hogy a Femern A/S nem törekszik a nyereség maximalizálására, nem mérvadó. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatási szabályok alkalmazása nem függ attól, hogy egy adott jogalany nyereségszerzés céljával jött-e létre ([96]).

(196) Akárhogy is, amint azt a 2014-es Øresund-határozat is tanúsítja, ahol a tulajdonosról/üzemeltetőről megállapították, hogy gazdasági tevékenységet folytat, egyértelmű, hogy a dán hatóságok piaci mechanizmus bevezetéséről döntöttek. Az Øresund hídhoz/alagúthoz hasonlóan, az állandó összeköttetést is kereskedelmi célra hasznosított, úthasználati díjból finanszírozott infrastruktúraként üzemeltetik. Ez szembemegy azzal az érvvel, hogy a tevékenység közhatalom gyakorlásának minősülne.

(197) Igaz, hogy a megépítési törvény szerint az állandó összeköttetés használatáért fizetendő díjakat nem a Femern A/S, hanem közvetlenül az állam határozza meg a közlekedési miniszteren keresztül. Ugyanakkor, a megépítési törvény 42. §-ának 3. bekezdéséből következik, hogy a 2. bekezdéstől függetlenül a Femern A/S bizonyos korlátok között módosíthatja a meglévő engedményrendszereket vagy újakat vezethet be. Emellett, a Fehmarnbelt-szerződés 6. cikkének (2) bekezdése szerint a Femern A/S működésére az általános üzleti elvek irányadók ([97]). A Bizottság következésképpen megállapítja, hogy a Femern A/S rendelkezik bizonyos mozgástérrel a saját árszabásával kapcsolatos döntés során. Akárhogy is, annak meghatározása céljából, hogy egy vállalkozás gazdasági tevékenységet folytat-e, nem az a döntő, hogy a vállalkozás határozza-e meg az árait vagy államilag szabályozott árak hatálya alatt áll-e ([98]). Az ítélkezési gyakorlat azt sugallja, hogy a jogalany azon képessége, hogy a szolgáltatásaiért felszámított árat befolyásolja, pusztán csak egyike számos figyelembe veendő tényezőnek ([99]). A tevékenység ugyanis gazdasági, ha áruk és szolgáltatások adott piacon (például az infrastruktúra kereskedelmi célú hasznosításán keresztül) történő kínálatából áll. Amint a Bíróság a közelmúltban megerősítette, az, hogy egy szolgáltatást nyereségszerzési cél nélkül nyújtanak (ami előfordulhat, például, mert az állam határozza meg az árképzési politikát), nem akadályozza meg az ilyen műveleteket folytató jogalany vállalkozássá minősítését, ha ajánlata nyereségszerzésre törekvő más vállalkozásokéval versenyez ([100]).

([94]) A Bíróság 1980. október 29-i ítélete, *Van Landewyck*, 209/78–215/78 és 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, 88. pont; a Bíróság 1995. november 16-i ítélete, *FFSA és társai*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, 21. pont; a Bíróság 2008. július 1-jei ítélete, *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, 27. és 28. pont.

([95]) A Bizottság (2011. december 7.) határozata az Egyesült Királyság által a Forensic Science Services részére nyújtott SA.32820. (2011/NN.) számú állami támogatásról (HL C 29., 2012.2.2., 4. o.), 8. pont; a Bíróság 1994. január 19-i ítélete, *SAT kontra Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 27. pont; a Bíróság 2009. március 26-i ítélete, *Selex Sistemi Integrati kontra Bizottság*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71. pont; a Bizottság határozata (2002. október 16.) a Belgium által a kikötői hatóságok részére nyújtott N 438/02. számú állami támogatásról (HL C 284., 2002.11.21., 2. o.); a Bíróság 1997. március 18-i ítélete, *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22. pont; a Bizottság határozata (2006. július 19.) a Litvánia által a javítóintézeteket vezető állami vállalkozások részére nyújtott N 140/06. számú állami támogatásról (HL C 244., 2006.10.11., 12. o.); a Bizottság határozata (2014. március 27.) a Németország által a GRW ipari, kereskedelmi és lakossági használatra való területfejlesztési programhoz nyújtott SA.36346. számú állami támogatásról (HL C 141., 2014.5.9., 1. o.); a Bíróság 2012. július 12-i ítélete, Compass-Datenbank GmbH, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, 40. pont.

([96]) Lásd például: a Bíróság 2012. december 19-i ítélete *Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle* kontra *Bizottság*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, 50. pont; a Bíróság 2006. január 10-i ítélete, *Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 122. és 123. pont.

([97]) A 6. cikk (2) bekezdése a következőket rögzíti: „*A vállalat a dán jognak megfelelően jön létre. A vállalat tevékenységeire az általános üzleti elvek, valamint a nemzetközi kötelezettségek, többek között a közösségi jogból eredő kötelezettségek irányadók.*"

([98]) A Bíróság 2012. július 12-i ítélete, *Compass-Datenbank GmbH kontra Republik Österreich* C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([99]) A Bíróság 1994. január 19-i ítélete, *SAT Fluggesellschaft kontra Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; a Bíróság 1997. március 18-i ítélte, *Calì & Figli kontra Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; a Bíróság 2012. július 12-i ítélete, *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449; a Törvényszék 2019. szeptember 20-i ítélete, *Havenbedrijf Antwerpen és Maatschappij van de Brugse Zeehaven kontra Bizottság*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652.

([100]) A Bíróság 2018. november 6-i ítélete, *Scuola Elementare Maria Montessori kontra Bizottság*, C-622/16 P–C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, 104. pont. A Bíróság 2017. június 27-i ítélete, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, C-74/16, ECLI:EU:2017:496, 47. és 48. pont.

(198) A Bizottság tehát megállapítja, hogy az állandó összeköttetés üzemeltetése gazdasági tevékenység. A Lipcse-Halle ügyben hozott ítéletből ([101]) az következik, hogy a Femern A/S által üzemeltetett infrastruktúra megépítése is gazdasági tevékenység, így a rá vonatkozó támogatási intézkedések állami támogatással járhatnak. A Femern A/S-t tehát vállalkozásnak kell tekinteni a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése alkalmazásában, e tevékenységek tekintetében.

(199) Minthogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban nem tudta megállapítani a Femern A/S fő tevékenységének jellegét, nem volt abban a helyzetben, hogy végleges következtetést vonjon le a Femern A/S által folytatott úgynevezett promóciós/marketing-/információs tevékenységről.

(200) Mivel a dán hatóságok úgy vélik, hogy a Femern A/S állandó összeköttetés tervezésével és megépítésével kapcsolatos tevékenységei közhatalom gyakorlásának minősülnek, úgy gondolják, hogy a promóciós/marketing-/információs tevékenység is közhatalom-gyakorlás. A hatóságoknak gyakran kell közleményeket kiadniuk és tájékoztatást adniuk tevékenységeikről és projektjeikről, és ezek az információs tevékenységek a dán hatóságok meglátása szerint nem minősülnek marketingnek, amint azt a Scandlines és társai állították. A dán hatóságok azzal is érvelnek, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt megvalósításához alapvetően szükséges, hogy fokozott párbeszédet folytassanak az érintett csoportokkal Németországban és Dániában és együttműködjenek a nem kormányzati szervezetekkel, valamint a dán és német helyi önkormányzatokkal.

(201) A Bizottság úgy véli, hogy a promóciós/marketing-/információs tevékenységek egyértelműen az állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez járultak hozzá, amit mind a Scandlines és társai, mind a dán hatóságok tevékenységleírásai megerősíteni látszanak. A marketingtevékenységek a Scandlines és társai értelmezésében egyértelműen hozzájárulnak a Femern A/S gazdasági tevékenységeihez. Ugyanakkor, még ha a promóciós/marketing-/információs tevékenységeket tájékoztatási tevékenységnek kell tekinteni, amint a dán hatóságok is értelmezik, e tevékenységek akkor is a Femern A/S gazdasági tevékenységeihez járulnak hozzá. A Scandlines és társai azt is állították, hogy nem szokatlan, hogy a vállalatoknak tájékoztatniuk kell a lakosságot tevékenységeikről. E tájékoztatási kötelezettség általában nem tekinthető közhatalom gyakorlásának. A Bizottság úgy véli, hogy ebben az értelemben nem releváns, hogy a tevékenységeket promóciós/marketing-/információs tevékenységként sorolják be. Az állami támogatássá minősítés szempontjából az számít, hogy e tevékenységek a gazdasági tevékenységhez járulnak-e hozzá. A Bizottság tehát úgy véli, hogy a promóciós/marketing-/információs tevékenységek is gazdasági tevékenységek.

6.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(202) Ami az intézkedések alkalmazásából eredő előny államnak való betudhatóságát illeti, a támogatás fogalma tágabb, mint a szubvencióé. E fogalom nemcsak az olyan pozitív juttatásokat foglalja magában, mint maguk a szubvenciók és a tőkeinjekciók, hanem azon beavatkozásokat is, amelyek különbözőféleképpen könnyítenek a terheken, amelyek általában a vállalkozás költségvetését terhelik, és amelyek ugyanolyan természetűek, és azonos hatásúak anélkül, hogy a szó szoros értelmében szubvenciónak minősülnének ([102]).

(203) A piaci viszonyokat nem tükröző tőkeinjekciók pozitív hasznot hoznak. Egy olyan intézkedés, amelynek révén a hatóságok kedvezőbb adóügyi megítélésben részesítenek bizonyos vállalkozásokat, jóllehet nem jár források tényleges átutalásával, de pénzügyileg kedvezőbb helyzetbe hozza a kedvezményezetteket, mint a többi adóalanyt, állami források átruházásának minősül ([103]). Ezenfelül, az állami források átruházásának megállapításához elegendő, ha megteremtik a kockázatát annak, hogy az államra a jövőben további teher fog nehezedni olyan feltételekkel történő kezességvállalás vagy kölcsönzés révén, amelyek nem felelnek meg a piaci feltételeknek ([104]). Ugyanez igaz például, ha a tagállam úgy vállal kezességet, hogy nem írja elő a piaci feltételekkel megállapított díj megfizetését a kezességvállalás kedvezményezettje számára. Állami források átruházásáról van szó akkor is, ha az állam nem szabja ki azt az összeget, amelyet szokásosan felszámítanak a köztulajdonhoz vagy az állami erőforrásokhoz, például a tengerfenékhez vagy a vízterületekhez való hozzáférésért.

(204) Minthogy a fenti intézkedéseket (tőkeinjekció, adóintézkedések, állami kölcsönök, állami kezességvállalások és a tengerfenék ingyenes használata) Dánia nyújtotta, ezért azok meghatározásuknál fogva az államnak tudhatók be.

(205) Ami a vasúti díjakat illeti, azok a Femern A/S jövőbeni jövedelemforrásának minősülnek, amelyeket az úthasználati díjakkal együtt a közlekedési miniszter határoz majd meg. E díjak az állandó összeköttetés használatért járó ellentételezésnek tekinthetők. Az, hogy az egyik vasúti társaság a dán állam tulajdonában álló vasúti társaság, azaz a DSB, nem elegendő annak megállapításához, hogy a Femern A/S részére a Banedanmarkon keresztül az

([101]) Vö. 72. lábjegyzet.

([102]) Lásd többek között: a Bíróság 2001. november 8-i ítélete, *Adria-Wien Pipeline GmbH és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH kontra Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 38. pont; a Bíróság 2004. július 15-i ítélete, *Spanyolország kontra Bizottság*, C-501/00, ECLI:EU:C:2004:438, 90. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a Bíróság 2005. december 15-i ítélete, *Olaszország kontra Bizottság*, C-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, 77. pont; a Bíróság 2006. január 10-i ítélete, *Ministero dell'Economia e delle Finanze kontra Cassa di Risparmio di Firenze*,C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 131. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([103]) Lásd például: a Bíróság 1994. március 15-i ítélete, *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 14. pont; a Bíróság 2014. október 9-i ítélete, *Ministerio de Defensa és Navantia*, ECLI:EU:C:2014:2262.

([104]) A Bíróság 1998. december 1-jei ítélete, *Ecotrade Srl kontra Altiforni e Ferriere di Servola SpA (AFS)*, C-200/97, ECLI:EU:C:1998:579, 41. pont; a Bíróság 2013. március 19-i ítélete, *Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai*, C-399/10 P és C-401/10 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:175, 137., 138. és 139. pont.

említett társaság által fizetett vasúti díjak állami forrást tartalmaznak, mivel az állandó összeköttetést használó minden vasúti társaságra objektív és megkülönböztetésmentes díjszabás vonatkozik ([105]). Ráadásul, a Banedanmarkot nem jelölték ki állami támogatás beszedésére/kiosztására. A forrásokat ehelyett közvetlenül átutalják a Femern A/S részére. A Bizottság ezen az alapon megállapítja, hogy a vasúti díjak nem minősülnek állami beavatkozásnak, sem állami források révén megvalósított beavatkozásnak.

6.1.3. *Szelektív előny*

(206) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint annak megállapítása érdekében, hogy valamely állami intézkedés állami támogatásnak minősül-e, meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás részesül-e olyan gazdasági előnyökben, amelyeket szokásos piaci feltételek mellett – vagyis állami beavatkozás nélkül – nem kapott volna meg ([106]). Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem ([107]). Ennek vizsgálatához össze kell hasonlítani a vállalkozás intézkedés utáni pénzügyi helyzetét azzal a pénzügyi helyzettel, amelyben a vállalkozás az intézkedés nélkül lenne.

6.1.3.1. A tőkeinjekciók, az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök

(207) Úgy tekinthető, hogy a Sund & Bælt Holding A/S által nyújtott tőkeinjekciók előnyben részesítik a Femern A/S-t. Tekintettel a projekt jövedelmezősége körüli bizonytalanságokra és a projekt nagy kockázatára, valószínű, hogy egy magánszereplő nem igyekezett volna tőkeinjekciót nyújtani a Femern A/S részére bizonyos fajta állami támogatás hiányában. Ezenfelül, egy kedvezményes feltételekkel nyújtott állami kezességvállalás vagy állami kölcsön előnyhöz juttathatja a kölcsönvevőt azzal, hogy lehetővé teszi a számára, hogy olyan kamatláb és költségek mellett vegyen fel kölcsönt, amelyek számára kezességvállalás nélkül ([108]) vagy állami kölcsön hiányában nem lettek volna elérhetők a piacon. A szóban forgó ügyben a Femern A/S-nek az állami kezességvállalással fedezett fennálló adósság után, valamint az állami kölcsönök fennálló összege után éves díjat kell fizetnie a dán állam számára. Ez a díj, még ha 2 %-ot ([109]) is tesz ki a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell szerint, vitathatatlanul elmarad a piaci feltételektől különös tekintettel a projekt kockázataira. Ráadásul, a Femern A/S szerződéses jogviszonyaiból származó kötelezettségeket fedező állami kezességvállalás eltüntetni a szokásos szerződéses kötelezettségekkel összefüggő kockázatot, amely bármely magánszereplőnél felmerülne szokásos piaci feltételek esetén. Ebben az esetben azzal, hogy állami kezességvállalást adott a kölcsönökre, illetve állami kölcsönt adott anélkül, hogy a piaci feltételeknek megfelelő díjat vagy piaci kamatlábban írt volna elő, a dán állam előnyt nyújtott a Femern A/S-nek. Ami a promóciós/marketing-/információs tevékenységeket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy azokat a tervezési tevékenységhez nyújtott kölcsönökből finanszírozzák, és nem az e tevékenységekre felvett további állami kölcsönökből.

(208) Az elmondottak szerint az előnyök konkrétan a Femern A/S-re vonatkoznak, ezért de jure szelektívek. A tőkeinjekciók, a kölcsönökhöz nyújtott állami kezességvállalások és az állami kölcsönök a Femern A/S javára nyújtott, a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett szelektív előnyt jelentenek.

6.1.3.2. A származtatott ügyletekhez nyújtott állami kezességvállalások

(209) A tervezési és a megépítési törvény lehetőséget biztosít arra is, hogy állami kezességvállalást lehessen igénybe venni a származtatott ügyletekhez. A Femern A/S egyelőre nem kötött ilyen ügyleteket. Ami a jövőbeni származtatott ügyleteket biztosító kezességvállalásokat illeti, a dán hatóságok díj fizetését írják elő, amelyet a piaci feltételekkel összhangban állónak ítélnek.

(210) A kezességvállalásokról szóló közlemény 3.1. pontja kimondja, hogy ha az állam által vállalt egyedi kezesség vagy az állam részvételével működő kezességvállalási program nem jár előnnyel egy vállalkozás számára, úgy nem minősül állami támogatásnak. A kezességvállalásokról szóló közlemény 3.2–3.5. pontja több feltételt felsorol, amelyek elegendők a támogatás hiányának megállapításához. A kezességvállalásokról szóló közlemény 3.6. pontja szerint „*[a]z, hogy a kezességvállalás vagy a kezességvállalási program nem felel meg a 3.2–3.5. pontban megállapított feltételek bármelyikének, nem jelenti azt, hogy a kezességvállalást vagy a kezességvállalási programot automatikusan állami támogatásnak kell tekinteni*”. A kezességvállalásokról szóló közlemény 1. pontjából az következik, hogy a rendelkezések céljuk szerint közvetlenül alkalmazandók, noha nem kizárólag egy meghatározott ügylethez, például egy kölcsönhöz kapcsolódó kezességvállalásokra. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a származtatott ügyleteket biztosító kezességvállalások közvetlenül

([105]) A Bíróság 2017. szeptember 13-i ítélete, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 23–37. pont.
([106]) Lásd: a Bíróság 1996. július 11-i ítélete, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) és társai kontra La Poste és társai*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. pont; a Bíróság 1999. április 29-i ítélete, *Spanyolország kontra Bizottság*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. pont.
([107]) A Bíróság 1974. július 2-i ítélete, *Olaszország kontra Bizottság*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13. pont.
([108]) A Bíróság 2011. december 8-i ítélete, *Residex Capital kontra Gemeente Rotterdam*, C-275/10, ECLI:EU:C:2011:814, 39. pont.
([109]) Ezt a díjat eredetileg 0,15 %-ban határozták meg; ez a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó első modellnek megfelelő díj. A finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell 2 %-os díjat vesz alapul.

nem hasonlíthatók egy kölcsönt biztosító kezességvállaláshoz, és hogy helyénvaló eseti alapon elemzést készíteni az ilyen típusú, származtatott ügyleteket biztosító kezességvállalásokról a kezességvállalásokról szóló közlemény 1.4. pontja értelmében.

(211) Egy származtatott ügyletet biztosító kezességvállalás eltér egy kölcsönt biztosító kezességvállalástól. A származtatott eszköz olyan kétirányú kötelezettségvállalás, amelynek a szerződés megkötésekor a piaci értéke nulla. Az idő előrehaladtával a piaci érték az egyik fél javára (és a másik fél hátrányára) változhat, például a kamatláb-változás függvényében. A Femern A/S származtatott eszközökkel történő kereskedését az egyes pénzügyi üzleti partnerekkel kötött általános megállapodások (az úgynevezett ISDA-megállapodások) szabályozzák, amelyek egy hiteltámogatási mellékletet (a továbbiakban: CSA) is tartalmaznak. A kétirányú CSA-megállapodás értelmében az egyes felek kötelesek a két fél közötti teljes származtatott portfólió nettó negatív piaci értékével egyenértékű biztosítékot letenni. A biztosítékadásra a Femern A/S által elkülönített likvid eszközök más célokra nem használhatók fel. A biztosíték kezelése zárt rendszerben, külön számlákon történik. A származtatott ügyletet biztosító állami kezességvállalás a Femern A/S származtatott ügylet értelmében fennálló fizetési kötelezettségeire és a Femern A/S azon képességére nyújtott kezességvállalás, hogy likvid tőkét tudjon rendelkezésre bocsátani az üzleti partnernek történő biztosítékadás céljára; e kezességvállalás az ügylet potenciálisan negatív piaci értékét fedezi.

(212) Egy származtatott ügylet árazását a piaci értékben esetlegesen bekövetkező változásokkal összefüggő hitel- és finanszírozási kockázat határozza meg. Kezességvállalás és kétirányú biztosítéki megállapodás nélkül a bank mint üzleti partner ezeket a kockázati elemeket hozzáadja az árhoz. A dán hatóságok kifejtették, hogy ezek a pótlólagos kockázati összegek jóval alacsonyabbak, mint egy ugyanilyen tőkeösszegű kölcsön kockázati prémiuma.

(213) A dán hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a Femern A/S a piacnak megfelelő díjat fog fizetni minden, származtatott ügylethez kapcsolódó állami kezességvállalásért. A piacnak megfelelő díjat a következőképpen határozzák majd meg. A Femern A/S két kötelező érvényű ajánlatot szerez be legalább két különböző magánbanktól, mielőtt új származtatott ügyletet kötne. A bankok kétféle ügylet tekintetében adnak ki kötelező érvényű ajánlatot: a) állami kezességvállalással és kétirányú CSA-megállapodással biztosított származtatott ügylet és b) ugyanezen ügylet a támogató elemek nélkül. Az ajánlatok a Femern A/S pénzügyi helyzetének a bank általi egyedi értékelésén alapulnak. A Femern A/S ezt követően választhat a kétféle ügylet közül. Ha a Femern A/S az a) ügyletet választja, az a) ügyletre adott ajánlat és a b) ügyletre adott ajánlat közötti különbséget fizeti meg a dán államnak díjként. A díjat az ügylet tőkeösszegének százalékos arányában határozzák meg, és az ügylet teljes tartama során évente kell megfizetni.

(214) A Bizottság úgy véli, hogy a két kötelező érvényű ajánlat összevetésének módszertana és az eredményül adódó különbség dán államnak díjként való megfizetése alapján az állam nem juttatja semmilyen előnyhöz a Femern A/S-t azzal, hogy kezességet vállal a származtatott ügyletekre. Ennek megfelelően ez az intézkedés nem minősül állami támogatásnak. Így tehát nem szükséges vizsgálni, hogy az intézkedés mennyiben alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt vagy érintse a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.3.3. Vasúti díjak

(215) Az előző szakaszban a Bizottság azt állapította meg, hogy a vasúti díjak kiszabása nem minősül az állami források Femern A/S javára történő, államnak betudható felhasználásának. A teljesség kedvéért, és mivel az eljárás megindításáról szóló határozat nyitva hagyta ezt a kérdést, a Bizottság tovább elemezte, hogy a Femern A/S részesül-e szelektív előnyben a vasúti díjak tekintetében.

(216) A dán hatóságok kifejtették, hogy az infrastruktúradíjak felhasználói díjak, azaz szolgáltatásért járó kifizetések, nem illetékek/adók. A Scandlines azon állítása, hogy az állam a saját vasúti társaságán, a DSB-n keresztül az állandó összeköttetést használó vonatok számától függetlenül, kiigazítási mechanizmus nélkül és határozatlan ideig évente fizeti meg az összes díj egy adott arányát a Femern A/S részére, nem helytálló. A dán hatóságok megerősítették, hogy a díjakat a 2012/34/EK irányelvvel összhangban határozzák majd meg és azok az állandó összeköttetést használó bármely vasúti társaságra vonatkozni fognak. A vasúti díjakat a díjat beszedő Banedanmark fizeti meg a Femern A/S-nek.

(217) A Bizottság megjegyzi, hogy a vasúti díjak a Femern A/S által a vasúti társaságok részére nyújtott szolgáltatások ellentételezésének minősülnek. Tekintettel az e határozat (87) preambulumbekezdésében kifejtett pontosításokra, nincs olyan indok, amely alapján feltételezhető lenne, hogy a vasúti bevételek túlzottan magasak.

(218) Így tehát, ami a vasúti díjakat illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a Femern A/S nem részesül szelektív előnyben.

6.1.3.4. A különös adóintézkedések

(219) Ahhoz, hogy egy adóintézkedés a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozzon, meg kell állapítani, hogy egy állami intézkedés *egyes vállalkozásokat vagy egyes termelőtevékenységeket* az adott jogrendszer célkitűzései tekintetében összemérhető ténybeli és jogi helyzetű többiekhez képest előnyben részesít-e ([110]). Ugyanakkor, ha egy tagállam ad hoc intézkedéseket fogad el bizonyos jogalanyok javára, az előny meghatározása alapján főszabályként vélelmezhető annak szelektív jellege ([111]). Ennek oka, hogy rendszerint könnyen megállapítható, hogy ezek az intézkedések szelektív jellegűek, mivel egy vagy néhány vállalkozást részesítenek kedvezőbb bánásmódban ([112]).

(220) Ebben az esetben az értékcsökkenésre és a veszteség elhatárolására vonatkozó különös adórendszer csökkenti a Femern A/S adókötelezettségét ahhoz képest, amelyet teljesítenie kellett volna ezen intézkedések hiányában, ezáltal gazdasági előnyhöz juttatja a Femern A/S-t. Ilyen körülmények között a Femern A/S-t kell az adóügyi intézkedések közvetlen kedvezményezettjének tekinteni.

(221) A Bizottság az uniós bíróságok által megállapított szokásos háromlépcsős elemzés ([113]) szerint vizsgálta meg az adóügyi veszteségek elhatárolásával és a különös értékcsökkenési szabályokkal kapcsolatos intézkedéseket. Elsőként meg kell határozni a referenciarendszert. A második lépésben meg kell állapítani, hogy egy adott intézkedés az említett rendszertől való eltérésnek minősül-e, azaz különbséget tesz-e a rendszerből fakadó célok tekintetében hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő gazdasági szereplők között. Ha az intézkedés eltér a referenciarendszertől és ezért prima facie szelektív, az elemzés harmadik lépésében meg kell állapítani, hogy a rendszer jellege és általános felépítése igazolja-e az eltérést. Ebben az összefüggésben a tagállamnak kell bizonyítania, hogy az eltérő adóügyi megítélés közvetlenül a rendszer alapvető vagy irányadó elveire vezethető vissza ([114]).

*Adóügyi veszteség elhatárolása*

(222) A Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapította, hogy a veszteségek elhatárolására vonatkozó, a Femern A/S-re 2013 és 2015 között irányadó különös szabályok különbséget tettek olyan gazdasági szereplők között, amelyek első látásra hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak az érintett adórendszer által kitűzött cél tekintetében. A Femern A/S-re ebben az időszakban alkalmazandó szabályok így tehát első látásra szelektívek. Az érintett tagállam feladata bizonyítani, hogy az intézkedést, amely első látásra szelektív, az adórendszer jellege és általános felépítése indokolja ([115]). Ugyanakkor, az eljárás megindításáról szóló határozatot követően a dán hatóságok nem terjesztettek elő ilyen indokolást az általános rendszer által kitűzött cél tekintetében.

(223) A dán hatóságok úgy vélik, hogy a szóban forgó intézkedés a projekt tervezési szakaszát érinti, és – akárhogy is – az intézkedés a gyakorlatban soha nem valósult meg, mert a Femern A/S nem szerzett nyereséget az említett időszakban. A Femern A/S nem határolt el korábbi évekből származó veszteségeket. Ezért tehát nem került sor a korábbi évekből elhatárolt veszteségek levonására, amikor a csoport adóköteles jövedelmét 2013–2015-ben, azaz a különös szabályok alkalmazandóságának idején kiszámították. A Femern A/S minden felmerült veszteségét arra használta fel, hogy csoportszinten ugyanabban a pénzügyi évben csökkentse az adóköteles jövedelmét. Adott csoporthoz tartozó más dán vállatok eljárhattak ugyanígy az általános adózási szabályok alapján.

(224) Így, noha a Femern A/S 2013 és 2015 között a különös szabályok hatálya alatt állt, a vállalat pénzügyi helyzete az említett években úgy alakult, hogy e szabályok Femern A/S-re történő tényleges alkalmazására soha nem került sor. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy mivel a potenciális veszteségelhatárolás soha nem valósult meg és nem is valósulhat meg a jövőben sem, a veszteségek elhatárolására vonatkozó különös szabályok nem juttatták és nem juttathatják gazdasági előnyhöz a Femern A/S-t ([116]).

*Értékcsökkenés*

(225) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban már megállapította, hogy a Femern A/S-re vonatkozó értékcsökkenési szabályok első látásra szelektívek voltak. A dán hatóságok nem terjesztettek elő indokolást az általános rendszer által kitűzött cél tekintetében.

([110]) A Törvényszék 2013. január 22-i ítélete, *Salzgitter kontra Bizottság*, T-308/00, ECLI:EU:C:2004:199, 79. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([111]) A Törvényszék 2017. december 13-i ítélete, *Görög Köztársaság kontra Bizottság* , T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, 78. és 79. pont.

([112]) A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, *Bizottság kontra MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. és azt követő pontok; Mengozzi főtanácsnok 2013. június 27-i indítványa, *Deutsche Lufthansa*, C-284/12, EU:C:2013:442, 52. pont.

([113]) A Bíróság 2011. szeptember 8-i ítélete, *Bizottság kontra Hollandia*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62. pont; a Bíróság 2001. november 8-i ítélete, *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

([114]) A Bíróság 2011. szeptember 8-i ítélete, *Paint Graphos és társai*, C-78/08–C/80/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2011:550, 49. és azt követő pontok; a Bíróság 2004. április 29-i ítélete, *GIL Insurance*, C-308/01, ECLI:EU: C:2004:252.

([115]) A Bíróság 2011. november 15-i ítélete, *Bizottság és Spanyolország kontra Government of Gibraltar és Egyesült Királyság*, C-106/09 P és C-107/09 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2011:732, 146. pont; a Bíróság 2004. április 29-i ítélete, *Hollandia kontra Bizottság*, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, 43. pont; a Bíróság 2006. szeptember 6-i ítélete, *Portugália kontra Bizottság*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

([116]) A Bíróság 2018. szeptember 19-i ítélete, *Bizottság kontra Franciaország és IFP Énergies nouvelles*, C-438/16, ECLI:EU:C: 2018:737, 117–118. pont.

(226) A dán hatóságok úgy vélik, hogy a szóban forgó intézkedés a projekt tervezési szakaszára vonatkozik, és hogy jóllehet 2009 és 2015 között különös értékcsökkenési szabályok voltak hatályban, a Femern A/S e különös szabályok előnyeit nem élvezhette, mivel a létesítményeket még nem lehetett használni és ténylegesen nem kerül sor értékcsökkenésre. A Femern A/S 2016. január 1. óta a rendes dán adójog, ideértve a minden dán vállalatra alkalmazandó értékcsökkenési szabályok hatálya alatt áll.

(227) A Femern A/S tehát szelektív előnyben részesülhetett a 2009 és 2015 közötti időszak vonatkozásában. Ugyanakkor, a Bizottság megállapítja, hogy mivel az előny soha nem valósult meg és nem is valósulhat meg a jövőben sem, a Femern A/S-re alkalmazandó különös leírási kulcs nem juttatta és nem juttathatja gazdasági előnyhöz a Femern A/S-t ([117]).

*Együttes adóztatási rendszer*

(228) Az együttes adóztatási rendszer tekintetében a referenciarendszert a dán társaságiadó-törvényben foglalt kötelező adózási rendelkezések alkotják. Mivel az együttes adóztatási rendszer minden olyan dán vállalkozásra vonatkozik, amely egy adott csoport része, nem csak kifejezetten a Femern A/S-re, ezért úgy tekinthető, hogy a Femern A/S nem részesült szelektív előnyben ([118]). A Bizottság tehát megállapítja, hogy a Femern A/S nem részesül további szelektív előnyben azáltal, hogy együttes adóztatási rendszerben vesz részt.

6.1.3.5. Állami tulajdon ingyenes használata

(229) A dán hatóságok szerint nincs főszabály vagy elv a dán jogban, amely megkövetelné a Femern A/S-hez hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő vállalatoktól, hogy díjat fizessenek az államnak a tengerfenék és a vízterületek használatáért. Így tehát az ingyenes hozzáférés elve minden állandó összeköttetést biztosító infrastruktúrára alkalmazandó. Hasonlóan, a kompüzemeltetők vagy más hajózási teherszállító vállalatok sem fizetnek díjat a dán államnak, ha a dán felségvizekhez tartozó tengeri területeken haladnak át. A hatóságok szerint ráadásul a kikötők sem fizetnek díjat a tengerfenék használatáért.

(230) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeikben a Scandlines és társai azzal érvelnek, hogy mivel a Femern A/S tengerfenékhez való ingyenes hozzáférését a megépítési törvény kifejezetten előírja, ez arra utal, hogy a Femern A/S-nek egyébként díjat kellene fizetnie az általános (referencia-) rendszer értelmében.

(231) A Fehmarnbelt-szerződés 8. cikkének (2) bekezdése és a megépítési törvény 45. §-a pontosítja, hogy a Femern A/S-nek nem kell díjat fizetnie a tengerfenék használatáért. A dán hatóságok kifejtették, hogy e rendelkezést kizárólag a kétségek elkerülése végett illesztették be a törvénybe. A dán hatóságok szerint ahhoz, hogy bizonyos szolgáltatásokért cserébe elő lehessen írni a dán hatóságok részére történő díjfizetésben álló kötelezettséget, a dán jog értelmében jogalap kell. E határozat (229) preambulumbekezdésében kifejtettek szerint nincs ilyen jogalap, és semmi nem utal arra, hogy Dánia más infrastruktúraüzemeltetőkre díjat vetne ki a tengerfenék és a vízterületek használatáért. A Bizottság tehát úgy véli, hogy még ha a megépítési törvény 45. §-a nem is létezett volna, a dán hatóságok konkrét jogalap hiányában akkor sem állapíthattak volna meg díjat azért, hogy a Femern A/S a tengerfeneket használhassa. Ugyanakkor, az, hogy ezek az aktusok kifejezetten rendelkeznek a vízterületek és a tengerfenék ingyenes használatáról, nem jelenti, hogy a Femern A/S-nek egyébként az általános (referencia-) rendszer szerint díjat kellett volna fizetnie.

(232) Ilyen körülmények között, és a tengerfenék és a vízterületek használatáért járó díj megfizetéséről rendelkező általános jogi keret hiányában, valamint minden olyan tényszerű bizonyíték hiányában, hogy ilyen díjakat kellett fizetni a múltban, a Bizottságnak nincs oka úgy tekinteni, hogy létezik ilyen általános rendszer. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a Femern A/S e tekintetben nem részesül szelektív előnyben.

6.1.4. *Versenytorzulás és a tagállamok közti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(233) Ha egy tagállam által nyújtott támogatás egy vállalkozás pozícióját az Unión belüli kereskedelemben részt vevő versenytársaival szemben erősíti, akkor úgy kell tekinteni, hogy a támogatás érinti e versenytársakat ([119]). Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, ha feltehetően javítja a kedvezményezett versenytársaival szembeni versenypozícióját.

(234) A Bizottság már előzetesen azt állapította meg az eljárás megindításáról szóló határozatban, hogy amennyiben a Femern A/S-t a Fehmarnbelt-szoroson történő áthaladást biztosító közlekedési szolgáltatások piacán aktív vállalkozásnak kellene tekinteni, a szelektív előny odaítélése erősítheti pozícióját az említett piacon aktív más vállalkozásokhoz, különösen a kompszolgáltatókhoz és a kikötőüzemeltetőkhöz képest.

([117]) Ugyanott.

([118]) Lásd még: a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH kontra Bizottság*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 278–282. pont.

([119]) A Bíróság 2015. január 14-i ítélete, *Eventech kontra The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 66. pont; a Bíróság 2013. május 8-i ítélete, *Libert és társai*, C-197/11–C-203/11 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:288, 77. pont; a Törvényszék 2001. április 4-i ítélete, *Friulia Venezia Giulia* kontra Bizottság, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, 41. pont.

(235) Az eljárás megindításáról szóló határozatra tett észrevételeikben ugyanakkor a dán hatóságok úgy gondolják, hogy az állandó összeköttetés nem áll közvetlen versenyben például a kompokkal, amint a vasúti infrastruktúra sem áll közvetlen versenyben a közúti közlekedéssel, az autóbuszokkal vagy a repülőterekkel. E tekintetben az állami támogatás fogalmáról szóló közlemény 220. pontjára hivatkoznak. A dán hatóságoknak az a véleménye, hogy az állandó összeköttetésre irányuló projekt állami finanszírozása nem torzítja a versenyt.

(236) A Bizottság nem ért egyet a dán hatóságok érvelésével. Úgy véli, hogy a Femern A/S-t szelektív előnyben részesítő intézkedések megerősítik az említett vállalkozás pozícióját a vele a tagállamok közötti kereskedelemben versenyben álló más vállalkozásokhoz képest. Különösen nem tagadható, hogy a Femern A/S versenyezni fog a tagállamok közötti kereskedelemben alternatív közlekedési szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal.

(237) Először, a Femern A/S által készített 2016-os pénzügyi elemzés elismeri, hogy „a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés várhatóan elnyeli a Skandinávia/Kelet-Dánia és Németország közötti átmenő forgalom egy részét, amely forgalom jelenleg a Nagy-Bælt hídon halad át, továbbá a Balti-tenger nyugati részén közlekedő kompok forgalmának egy részét, mivel az utasok egy része vonzóbbnak találja majd az állandó összeköttetés használatát". A Törvényszék 2018. december 13-i ítéleteiben azt is kimondta, hogy a Femern A/S helyzete megerősödik a kompok kárára: „Észszerű azt a megállapítást tenni, hogy egy olyan infrastruktúra építésében álló projekt, amely alternatívat kínál a meglévő közlekedési módokon felül, azzal a kockázattal jár, hogy ez utóbbi közlekedési módok eltűnnek, és mivel e projekt olyan megoldást nyújt, amely egészében pozitív eredményeket hoz […]" ([120]).

(238) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy amikor a dán hatóságok az állami támogatás fogalmáról szóló közlemény 220. pontjára hivatkoztak annak alátámasztására, hogy a közutak – ideértve a díjköteles útszakaszokat (és asszociációval élve a hidakat is), mint amilyen az állandó összeköttetés – állami finanszírozása bizonyos felsorolt feltételek mellett nem torzítja a versenyt, elmulasztotta megemlíteni a kapcsolódó 327. lábjegyzetet, amely egyértelműen kimondja, hogy „*Az állami támogatás nem zárható ki például egy olyan nem tipikus helyzetben, ha két tagállam között olyan híd vagy alagút lenne, amely nagymértékben helyettesíthető szolgáltatást kínálna a kereskedelmikomp-üzemeltetők által nyújtott szolgáltatásokkal szemben, vagy egy olyan díjköteles útszakasz megépítése, amely egy másik díjköteles útszakasz közvetlen versenytársa lenne (például két, egymással párhuzamosan haladó és ezért nagymértékben helyettesíthető szolgáltatásokat nyújtó díjköteles útszakasz)*".

(239) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy az Øresund állandó összeköttetés tekintetében, amely a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetéshez nagyon hasonló tevékenységekkel, célkitűzéssel és finanszírozással rendelkező infrastruktúra, a Bizottság a 2014-es Øresund-határozatban úgy vélte, a verseny torzulhat az Øresund-szoroson áthaladó közlekedési szolgáltatások piacán, mivel „*a konzorcium más közlekedési módok üzemeltetőivel, például kompszolgáltatásokkal áll versenyben* ([121]).

(240) Így a fent említett okokból a Bizottság úgy vélte, hogy a szelektív előnnyel járó intézkedésekről úgy tekinthető, hogy érintik az Unión belüli kereskedelmet és alkalmasak arra, hogy torzítsák a versenyt.

6.1.5. *A támogatás meglétére vonatkozó következtetés*

(241) Ezen értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a tőkeinjekciók, a kölcsönöket biztosító állami kezességvállalások és az állami kölcsönök állami támogatásnak minősülnek a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Ami az eszközök értékcsökkenésével, az adóügyi veszteségelhatárolással, az együttes adóztatási rendszerrel, a vasúti díjakkal és az állami tulajdon (ingyenes) használatával kapcsolatos intézkedéseket illeti, a Bizottság megállapítja, hogy nem minősülnek a Femern A/S javára nyújtott állami támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. A Bizottság emellett úgy véli, hogy tekintettel a felülvizsgált bejelentésre, a származtatott ügyleteket biztosító kezességvállalások sem minősülnek állami támogatásnak.

6.2. **Az intézkedések egyedi támogatásként vagy támogatási programként történő besorolása**

(242) Az eljárás megindításáról szóló határozat (133) preambulumbekezdésében a Bizottság felvetette, hogy az állami kezességvállalásokat és az állami kölcsönöket támogatási programnak vagy a tervezési és megépítési törvény hatálybalépésekor nyújtott egyedi támogatásnak, illetve olyan egyedi támogatásnak kell-e tekinteni és besorolni, amelyet minden egyes olyan alkalommal nyújtanak, amikor a nemzeti hatóságok végrehajtják a Femern A/S egy pénzügyi tranzakcióját.

(243) Annak meghatározása érdekében, hogy az intézkedések támogatási programnak vagy egyedi támogatási intézkedésnek minősülnek-e, a Bizottságnak meg kell határoznia az intézkedések jellegét az eljárási rendelet fogalommeghatározásainak fényében.

(244) Az eljárási rendelet 1. cikkének d) pontja értelmében támogatási programnak minősül minden „olyan jogi aktus, amely alapján – anélkül, hogy további végrehajtási intézkedésre volna szükség – egyedi támogatásokat lehet megítélni azon vállalkozások számára, amelyeket a jogi aktusban általános vagy elvont módon jelöltek meg, illetve

([120]) A Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Stena Line Scandinavia AB és társai* kontra *Bizottság*, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944, 227. pont; a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Scandlines Danmark ApS, Scandlines Deutschland GmbH és társai kontra Bizottság*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 256. pont.

([121]) A Bizottság határozata (2014. október 15.) az SA. 36558. (2014/NN.) számú és SA.38371. (2014/NN.) számú ügyben – Dánia – SA.36662. (2014/NN.) számú állami támogatás – Svédország – az Øresundsbro Konsortietnek nyújtott támogatás (HL C 418., 2014.11.21., 8. o.).

olyan jogi aktus, amelynek alapján a meghatározott projekthez nem kapcsolódó támogatást egy vagy több vállalkozásnak lehet megítélni határozatlan időre és/vagy meghatározatlan összegben". Ezzel szemben ugyanezen rendelet 1. cikkének e) pontja szerint az egyedi támogatás „olyan támogatás, amelyet nem egy támogatási program alapján ítéltek oda, és azon támogatás, amely támogatási program alapján kötelező bejelentés alá tartozik".

(245) A Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozat (129) preambulumbekezdésében úgy vélte, hogy a támogatási program meghatározásában szereplő első helyzet nem tekinthető alkalmazhatónak a vizsgált intézkedésekre, mivel ezen intézkedések nem olyan vállalkozásokra irányulnak, *„amelyeket a jogi aktusban általános vagy elvont módon jelöltek meg"*, hanem kifejezetten a Femern A/S-re.

(246) Mind a dán hatóságok, mind a Scandlines és társai azzal érveltek, hogy a fogalommeghatározásban vázolt második helyzet nem alkalmazható ebben az esetben, mivel a Femern A/S-nek odaítélt támogatás egy konkrét projekthez, az állandó összeköttetéshez kapcsolódott. Mivel a tőkeinjekciók, az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök formájában nyújtott támogatás kizárólag az állandó összeköttetés megtervezésének és megépítésének finanszírozásához kötődött, kizárva más projekteket vagy tevékenységeket, a Bizottság megállapítja, hogy a támogatás valóban egy meghatározott projekthez kapcsolódott. Ráadásul, az eljárás megindításáról szóló határozatot követő (és e határozat (177) preambulumbekezdésében említett) felülvizsgált bejelentés alapján nem lehet úgy tekinteni, hogy a támogatást határozatlan időre és/vagy meghatározatlan összegben ítélték oda.

(247) Következésképpen, a Bizottság megállapítja, hogy az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök nem tekinthetők az eljárási rendelet 1. cikkének d) pontja értelmében vett támogatási programnak. Ezért tehát egyedi támogatásnak kell minősíteni őket.

(248) Már csak azt kell meghatározni, hogy az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök egy vagy több, a tervezési és megépítési törvényhez kapcsolódó egyedi támogatási intézkedést testesítenek-e meg, vagy olyan egyedi támogatások sorozatát, amelyeket akkor ítélnek oda, amikor a dán hatóságok végrehajtják a Femern A/S egy pénzügyi tranzakcióját.

(249) Az uniós bíróságok több bizottsági iránymutatásban és rendeletben ([122]) is megjelenő állandó ítélkezési gyakorlata ([123]) alapján, a támogatás nyújtásának napja az a nap, amelyen az alkalmazandó nemzeti jogrendszer értelmében a támogatás igénybevételének jogát a kedvezményezettre ruházzák.

(250) A Femern A/S finanszírozásának nemzeti jogalapja a 2009. április 15-i tervezési törvény, amely 2009. április 17-én lépett hatályba, valamint a 2015. május 4-i megépítési törvény, amely 2015. május 6-án lépett hatályba.

(251) A tervezési törvény 7. §-a és a megépítési törvény 4. §-a biztosítják a jogalapot az említett törvény alkalmazási körébe tartozó tevékenységek finanszírozására. A dán hatóságok kifejtették, hogy a két szakasz lényegében megegyezik. A megépítési törvény 4. §-a kimondja, hogy a Femern A/S kölcsönt vehet fel és igénybe vehet egyéb pénzügyi eszközöket a tervezési, megépítési és üzemeltetési, valamint egyéb szükséges intézkedések finanszírozására és refinanszírozására, és hogy ezeket a kölcsönöket a pénzügyminiszter határozza meg (1. bekezdés); a pénzügyminiszter jogosult államkincstári kezességvállalást nyújtani e kötelezettségekre (2. bekezdés); a pénzügyminiszter jogosult a finanszírozási szükségleteket állami újrahitelezéssel (azaz állami kölcsönökkel) fedezni (3. bekezdés); a dán központi kormányzat kezességet vállal a Femern A/S projekt kivitelezésével kapcsolatos más pénzügyi kötelezettségvállalásaiért (4. bekezdés). A tervezési törvény 7. §-a hasonlóan épül fel.

(252) A Bizottság megjegyzi, hogy az említett 4. és 7. § nyelvezete önmagában nem egyértelmű a Femern A/S e finanszírozási formákhoz kapcsolódó törvény szerinti jogait, illetve a pénzügyminiszter azon mérlegelési jogkörét illetően, hogy jóváhagyja vagy elutasítsa a Femern A/S-nek nyújtandó állami kölcsönöket vagy állami kezességvállalásokat.

(253) A dán hatóságok további pontosításokkal szolgáltak a megépítési törvény előkészítő dokumentumai alapján, amelyeket a megépítési törvény 4. §-a hiteles értelmezési forrásának tekintenek. Az 1. bekezdés kapcsán az előkészítő dokumentumok pontosítják, hogy a kölcsönöket a pénzügyminiszter által meghatározottak szerint kell felvenni, hogy a lehető legjobb feltételeket érjék el. A dán hatóságok kifejtették továbbá, hogy e rendelkezés értelmében a pénzügyminiszter hatáskörébe tartozik olyan kötelező erejű iránymutatások kiadása a Femern A/S részére, hogy hogyan vegye fel a kölcsönöket, milyen eszközöket vegyen igénybe és milyen követelményeket kell megállapítani. A 2. és 3. bekezdés tekintetében az előkészítő dokumentumok kifejtik, hogy *„A választott szervezeti forma nem korlátozza az állam szóban forgó építési munkával kapcsolatos felelősségét. Következésképpen a törvény kimondja, hogy az állam kezességet vállal a vállalatok olyan kölcsönökkel és más pénzügyi eszközökkel kapcsolatos kötelezettségei tekintetében, amelyeket az építési projekt létesítésével összefüggő előkészítés, építés, üzemeltetés, illetve az egyéb szükséges intézkedések végrehajtása finanszírozására és refinanszírozására használnak. Az állami kezességvállalás azt jelenti, hogy a Femern A/S és az A/S Femern Landanlæg olyan feltételekkel vehet majd fel kölcsönt, mint amelyek az államra is irányadók"* (10. fejezet). Az előkészítő dokumentumok 12. fejezete kifejti, hogy *„az uniós támogatásokkal finanszírozott részen felül*

([122]) Például: a Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.), 2. cikk 28. pont.

([123]) A Törvényszék 2018. január 25-i ítélete, *BSCA kontra Bizottság*,T-818/14, ECLI:EU:C:2018:33, 72. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

*az építési projekt építési költségeit a nemzetközi tőkepiacokon felvett kölcsönökből finanszírozzák a dán állam által nyújtott kezességvállalás mellett vagy állami újrahitelezéssel. A kölcsönök kamatait és tőkerészleteit a parttól partig tartó projektre megállapított úthasználati díjakból, valamint a Banedanmark által a vállalatoknak a vasút használatért folyósított kifizetésekből fedezik. A dán állam kezességet vállal a vállalatok által az építési szakaszban felvett kölcsönökért és egyéb pénzügyi kötelezettségeikért.*" Ebből az következik, hogy a megépítési törvény egyértelmű kötelezettségvállalást tartalmaz az állam részéről az építési költségek állami kölcsönökből (illetve a fent említettek szerint „állami újrahitelezéssel") és/vagy állami kezességvállalásokból történő fedezésére. Kizárólag a pénzügyminiszter jogosult dönteni az állami kölcsönök kontra állami kezességvállalások elegyéről.

(254) A dán hatóságok további pontosításokkal szolgáltak az említett állami kölcsönök és állami kezességvállalások megépítési törvény (és analógia útján tervezési törvény) értelmében történő végrehajtásáról. Tisztázták továbbá a pénzügyminiszter sajátos szerepét is, aki csak csekély mérlegelési jogkörrel rendelkezik e végrehajtást illetően.

(255) Dániában az államadósságot a Nationalbanken (a Dán Központi Bank) keretében működő Államadósság-kezelő Hivatal kezeli a pénzügyminisztérium nevében. *A Dán Központi Bank és a Pénzügyminisztérium között az államadósság terén történő munkamegosztásról szóló megállapodás* ([124]) rendelkezik a felelősség megosztásáról. E megállapodás 6. szakasza értelmében a Nationalbanken állami kezességvállalást nyújt a pénzügyminiszter nevében és állami kölcsönöket folyósít a kormány nevében azoknak a vállalatoknak, amelyek a törvény szerint jogosultak állami kezességvállalással biztosított kölcsönöket vagy állami kölcsönöket felvenni. A pénzügyminiszter értesíti a Nationalbankent mielőtt új jogszabályt vagy a meglévő jogszabályok módosítását stb. kezdeményezné a vállalatok olyan állami kölcsönökhöz és/vagy állami kezességvállalásokhoz való hozzájutását illetően, amelyeket a Nationalbanken kezel vagy fog kezelni. A pénzügyminiszter tájékoztatja a Nationalbankent, ha ezen önálló jogalapot alkalmazni kell.

(256) 2017. május 29-én a Femern A/S megállapodást kötött a Nationalbankennel, a pénzügyminisztériummal és a közlekedési minisztériummal, amely meghatározza a finanszírozás nyújtására irányadó szabályokat. A megállapodás a Nationalbanken által készített szabványos megállapodás, hasonló azokhoz, amelyeket az állam más állami ellenőrzés alatt álló vállalatokkal kötött. A megállapodás meghatároz bizonyos kiemelt feltételeket, köztük azt, hogy a Femern A/S felelőssége garantálni, hogy a felvett kölcsönök megfelelnek a finanszírozási szükségleteinek, és hogy a kölcsönök ne haladják meg a kölcsönösszegekre alkalmazandó hatályos korlátozásokat. A Femern A/S-nek gondoskodnia kell arról is, hogy az állami kezességvállalás mellett végrehajtott ügyletek az állami kezességvállalásra irányadó megfelelő jogalapra épüljenek. Ebből a megállapodásból az következik, hogy a Nationalbanken nem kíséri ezt figyelemmel minden egyes, új állami kölcsönre vagy állami kezességvállalásra irányuló kérelem esetében. Emellett, a Femern A/S köteles a Nationalbanken kérésére a várható finanszírozási szükségletekről szóló tervet benyújtani. A megállapodásból az következik, hogy a Nationalbanken el fog fogadni az új kölcsön felvételére irányuló bármely kérelmet, ha az általában megfelel a tervnek, kivéve, ha (1) a kölcsön nincs összhangban a monetáris politikával, (2) a Nationalbanken nem tud kielégítő árazást elérni a pénzügyi piacon uralkodó rendkívüli körülmények vagy illikviditás miatt vagy (3) a kérelem jelentősen eltér a benyújtott tervtől. Az állami kölcsönök és állami kezességvállalással biztosított kölcsönök egyedi feltételeire a Nationalbanken pénzügyi ügyletekre vonatkozó standard iránymutatásai vonatkoznak. A pénzügyminiszter tehát sem elméletben, sem gyakorlatban nem hagy jóvá vagy utasít el a Femern A/S által felvett egyedi kölcsönöket. A Nationalbanken ugyanakkor rendszeresen ellenőrzi, hogy azok a kölcsönök, amelyekre a Femern A/S állami kezességvállalást kér, a pénzügyminiszter iránymutatásának, valamint a pénzügyi ügyletekre irányadó iránymutatásnak az alkalmazási körébe tartozik-e. Sem a Nationalbanken, sem a pénzügyminisztérium nem utasított el soha egyetlen kölcsönnel kapcsolatos okiratot sem, amelynek tekintetében például az A/S Storebælt vagy az A/S Øresund állami kezességvállalást kért.

(257) Ezen az alapon a Bizottság megállapítja, hogy a megépítési törvény hatálybalépése ruházta a Femern A/S-re a törvény szerinti jogot, hogy az állandó összeköttetés tervezését és megépítését állami kezességvállalással biztosított kölcsön vagy állami kölcsönök útján finanszírozza. Így a megépítési törvény hatálybalépése jelenti az egyedi támogatás Femern A/S részére történő nyújtását.

(258) A dán hatóságok szintén megerősítették, hogy a megépítési törvény 4. §-ának 4. bekezdése ([125]) azt vonja maga után, hogy a dán központi kormányzat további végrehajtási intézkedések nélkül kezeséget vállal azért, hogy a

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

([125]) A megépítési törvény előkészítő dokumentumai kifejtik, hogy „*A 4. bekezdés értelmében a központi kormányzat az egyes esetekben alkalmazandó külön értesítés nélkül kezességet vállal a Femern A/S és a A/S Femern Landanlæg mindazon pénzügyi kötelezettségeiért, amelyeket a 2. bekezdés szerint nem biztosítanak. E rendelkezés értelmében az állami kezességvállalás azokra a kötelezettségekre korlátozódik, amelyet a két konkrét vállalat az építési projekt kivitelezésével összefüggésben vállalt, de alkalmazandó lesz az építési projekt kivitelezésével összefüggő azon kötelezettségekre is, amelyeket a vállalatok a struktúrák használatbavétele előtt vállaltak, de amelyek csak azután szűnnek meg, hogy e struktúrákat használatba vették. A rendelkezés azt jelenti például, hogy az építési projekttel összefüggő, az állandó összeköttetés használatbavételéig elvégzett munkákat érintő választottbírósági ügyekre kiterjed a központi kormányzat felelősségvállalása, akkor is, ha a választottbírósági eljárás csak a használatbavétel után zárul le vagy indul meg. Ugyanakkor, például az állandó összeköttetés javításával, üzemeltetésével és karbantartásával, továbbá bármely olyan új munkával kapcsolatos kötelezettség, amely munkára a használatbavétel után kerül sor, nem terjed ki a központi kormányzat felelőssége a 4. bekezdés értelmében. Ugyanígy, a központi kormányzat felelőssége nem terjed ki azokra a pénzügyi kötelezettségekre sem, amelyeket a vállalatok az építési szakaszban vállaltak fel, de nem kapcsolódnak az építési projekt tényleges kivitelezéséhez.*

Femern A/S vállalkozóit a dán állam kifizeti abban az esetben, ha a Femern A/S nem teljesítené a kifizetést ([126]). Így tehát, mihelyt a Femern A/S építési szerződést ír alá a vállalkozók egyikével, a dán állam felel az említett szerződésből eredő teljes pénzügyi kötelezettségért. Ez a kezességvállalás szintén a megépítési törvény megszavazásától hatályos volt, ami azt jelenti, hogy attól a naptól a dán állam ténylegesen felelt, minden további végrehajtási intézkedés nélkül, a Femern A/S megépítési törvény szerinti tevékenységeiből eredő bármely költségért.

(259) A Bizottság megállapítja, hogy a dán hatóságok több egyedi támogatást nyújtottak a Femern A/S részére. Először is, 2005-ben tőkeinjekciót biztosítottak a bejegyzéskor. Ezt követően egy egyedi támogatást nyújtottak a tervezési törvény 2009. április 17-i hatálybalépésének napján az állandó összeköttetéssel kapcsolatos előkészítő, vizsgálati, tervezési és más szükséges intézkedések finanszírozására. E támogatás a következő eszközök kombinációja: tőkeinjekció, állami kezességvállalások és állami kölcsönök. Az eredeti költségvetést 1 210 millió DKK-ban (162,2 millió EUR) állapították meg (2008-as árakon). További támogatást folyósítottak 2010. június 3-án, 2011. június 23-án, illetve 2013 márciusában, amikor a tervezési törvény eredeti költségvetését 1 881 millió DKK-val (252,1 millió EUR), 2 812 millió DKK-val (376,9 millió EUR), illetve 3 992 millió DKK-val (535,1 millió EUR) növelték (az összegek 2008-as árakon értendők). A megépítési törvény 2015. május 6-i hatálybalépésekor állami kölcsönöket és kezességvállalásokat ötvöző további egyedi támogatást nyújtottak az állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez, üzemeltetéséhez és a megépítésével és üzemeltetésével kapcsolatos más szükséges intézkedésekhez.

### 6.3. **A támogatás jogszerűsége**

(260) A Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a tagállamok tájékoztassák a Bizottságot az észrevételei megtételéhez szükséges időben minden támogatás nyújtására irányuló szándékról. Ezenfelül, az ugyanezen cikkben foglalt felfüggesztési kötelezettség értelmében a tagállamok nem léptethetik hatályba a javasolt intézkedést, amíg a Bizottság jogerős határozatot nem hozott.

(261) 2009. március 16-án a dán hatóságok a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése értelmében, jogbiztonsági okokból bejelentették az 1 445 millió DKK (193,7 millió EUR) összegű költségvetéshez a tervezési szakasz finanszírozása érdekében nyújtott állami támogatást. 1 210 millió DKK (162,2 millió EUR) az állandó összeköttetésre, 185 millió DKK (24,8 millió EUR) a hátországi összeköttetésekre vonatkozott. 2009. július 13-án a tervezési határozatában a Bizottság úgy döntött, nem emel kifogást a tervezési szakasz finanszírozásával szemben, és azt állapította meg, hogy a tervezési szakaszban a Femern A/S hatóságként járt el, ezért e támogatások kívül esnek a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazási körén. Mindazonáltal, tekintve, hogy a Bizottság nem tudta kizárni, hogy a tervezési szakaszhoz nyújtott, közszféra általi támogatás az állandó összeköttetés jövőbeni üzemeltetőjének javára szóló állami támogatást is tartalmazhat, megvizsgálta a bejelentett intézkedések összeegyeztethetőségét, és azt állapította meg, hogy összeegyeztethetőek lennének a belső piaccal.

(262) Az e határozat (259) preambulumbekezdésben említettek szerint az állandó összeköttetés tervezésének költségvetését több alkalommal, nevezetesen 2010 júniusában, 2011 júniusában, illetve 2013 márciusában is kiigazították, összesen 3 992 millió DKK-ra (535,1 millió EUR) (2008-as árakon). Ezeket a költségvetés-kiigazításokat a dán parlament pénzügyi bizottsága is jóváhagyta. A jóváhagyás minden alkalommal a tervezési törvény 2. §-ában foglalt konkrét tervezési tevékenységekre vonatkozott. A Bizottság úgy véli, hogy a dán hatóságok a tervezési törvényre tekintettel döntöttek a költségvetés e megnöveléseiről, azon vélelem alapján, hogy e költségvetés-növelésekkel nem részesítik állami támogatásban a Femern A/S-t, vagy legalábbis, amennyiben állami támogatásról lenne szó, az összeegyeztethető. A költségvetésre vonatkozó e jóváhagyásokkal a Femern A/S konkrét állami kölcsönöket vett fel. A dán hatóságok megerősítették, hogy ezen állami kölcsönök mindegyike tekintetben megadtak lejárati napot, amely a kölcsön esedékességének napja. A dán hatóságok kifejtették továbbá, hogy a tényleges tervezési költségeket folyamatosan finanszírozták a rövid távú költség-előrejelzésekre és az EU TEN-T/CEF-támogatásra tekintettel.

(263) A Bizottság úgy véli, hogy a dán hatóságok joggal vélelmezhették, hogy a 3 992 millió DKK tervezési költségvetés állami kezességvállalásokkal és állami kölcsönökkel történő támogatása a tervezési határozat hatálya alá tartozik. A tervezési határozatban ugyanis a Bizottság azt állapította meg, hogy a Femern Belt A/S hatóságként járt el, amennyiben a tervezési szakaszban való részvételéről van szó, és hogy a számára ebből a célból nyújtott, közszféra általi finanszírozás nem minősül állami támogatásnak. Ha a Femern Belt A/S-t választanák ki a projekt későbbi szakaszainak felelőseként és a kapcsolódó kereskedelmi tevékenységek elvégzésére, a tervezési szakasz közszféra általi finanszírozása összeegyeztethető állami támogatásnak lenne minősíthető. Igaz, hogy a tervezési határozat kifejezetten nem vizsgálta az állami kölcsönöket, hanem csak az állami kezességvállalásokat és a tőkeinjekciót. Ugyanakkor a (Bizottságnak bejelentett) tervezési törvény kifejezetten rendelkezik az állami kölcsönök lehetőségéről, és mérlegelési jogkörrel ruházza fel a pénzügyminisztert, hogy az állandó összeköttetéssel kapcsolatos előkészítő,

([126]) Ez a kezességvállalás csak a projekt építési költségeire vonatkozik. Az állandó összeköttetés javításával, üzemeltetésével és karbantartásával, továbbá bármely olyan új munkával kapcsolatos kötelezettség, amely munkát az állandó összeköttetés használatbavétele után végeznek el, szigorúan nem tartozik ide.

vizsgálati, tervezési tevékenységek és más szükséges intézkedések finanszírozásának optimális összetételéről döntsön. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a tervezési határozat – az összehasonlító összeegyeztethetőségi elemzésében – nem kötött ki feltételként maximális támogatási összeget vagy támogatási intenzitást.

(264) 2014. november 28-án a dán közlekedési miniszter megküldte a „*Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés és a dániai hátországi összeköttetések megépítéséről szóló törvénytervezetet*” nyilvános konzultációra. E tervezett megépítési törvény szerint a Femern A/S-t jelölnék ki az állandó összeköttetés építésének, üzemeltetésének és finanszírozásának megvalósítására is. A dán hatóságok következésképpen 2014. december 22-i bejelentették a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt finanszírozási modelljét a Bizottságnak. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a dán hatóságok teljesítették azt a kötelezettségüket, hogy a Bizottságot az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatják az állandó összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez és üzemeltetéséhez nyújtandó támogatásra irányuló tervükről.

(265) Minthogy a Femern A/S 2018. november 21-én és december 5-én államikölcsön-előleget vett fel összesen 7,4 millió DKK (1,0 milliárd EUR) értékben, minthogy ebből az összegből 1,85 milliárd DKK-t (0,2 milliárd EUR) 2018-ban, a fennmaradó részt pedig 2019 februárja és áprilisa között fizettek ki, és mivel 2019. március 26-án a közlekedési miniszter arra utasította a Femern A/S-t, hogy kezdje meg az építési munkák egy csomagját, a Bizottság megállapítja, hogy a megépítési törvény alapján nyújtott támogatás legalább egy részét jogellenesen vezették be.

### 6.4. **Az összeegyeztethetőség értékelése**

(266) A dán hatóságok azzal érvelnek, hogy ha a Bizottság úgy is vélné, hogy a támogatási intézkedések állami támogatásnak minősülnek, összeegyeztethetőségüket a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján kell értékelni, amely lehetővé teszi valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdításához nyújtott támogatást.

(267) A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerint a valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósításának előmozdítására nyújtott támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető. A Bizottság az európai közérdeket képviselő jelentős projektek megvalósításának előmozdítására nyújtott állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének elemzési kritériumairól szóló közleményében ([127]) (a továbbiakban: a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény) határozza meg azokat az elveket, amelyek mentén az ilyen projektek állami finanszírozását értékeli.

(268) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 51. pontja szerint: „[a] Bizottság az e közleményben megállapított alapelveket minden olyan bejelentett támogatási projekt esetében alkalmazza, amely tekintetében határozathozatalra kérik fel a közleménynek az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét követően, akkor is, ha a projekteket még a közzétételt megelőzően jelentették be”. Következésképpen, a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közleményben megállapított elveket alkalmazni kell ebben az ügyben.

#### 6.4.1. *Közös európai érdeket szolgáló fontos projekt*

(269) Ahhoz, hogy a támogatásra legyen jogosult a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésnek b) pontja alapján, a közös európai érdeket szolgáló fontos projektnek a következő jellemzőkkel kell rendelkeznie:

— olyan önálló projektnek kell lennie, amelynek egyértelműen meghatározottak a célkitűzései, valamint a végrehajtási feltételei, beleértve annak résztvevőit és finanszírozását is ([128]);

— közös európai érdeket kell szolgálnia ([129]);

— mennyiségi vagy minőségi szempontból jelentősnek kell lennie ([130]).

##### 6.4.1.1. A projektnek egyértelműen meghatározottak a célkitűzései, valamint a végrehajtási feltételei.

(270) A Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte, hogy a projekt ebben az ügyben az állandó összeköttetés tervezéseként, megépítéseként és üzemeltetéseként határozható meg. A Fehmarnbelt-szerződés 2. cikke kimondja, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetést Puttgarden és Rødbyhavn között kell megépíteni, összetett vasúti és közúti szakaszként, amely egy villamosított, kétvágányú vasútvonalat és egy négysávos, autópálya műszaki minőségű közúti szakaszt foglal magában. Általánosabban, a Fehmarnbelt-szerződés egyértelműen leírja a projekt célkitűzéseit és végrehajtási feltételeit, ideértve a résztvevőket és a finanszírozást is. Ezenfelül a megépítési törvény és mellékletei részletes műszaki leírással szolgálnak a projektről, ideértve a földrajzi elhelyezkedést, a tervet, a megépítést, a finanszírozást és az üzemeltetést. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a projekt egyértelműen meghatározott projektnek tekinthető.

##### 6.4.1.2. A projektnek közös európai érdeket kell szolgálnia

(271) A Bizottság úgy véli, hogy a projekt akkor szolgál közös európai érdeket a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében, ha konkrét, egyértelmű és azonosítható módon hozzájárul egy vagy több uniós

([127]) HL C 188., 2014.6.20., 4. o.
([128]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 12. pont.
([129]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 14. pont.
([130]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 24. pont.

célkitűzéshez, és jelentős hatást gyakorol az Unió versenyképességére, a fenntartható növekedésre és az értékteremtésre az Unió jelentős részében. A Bizottság a tervezési határozatban és később az eljárás megindításáról szóló határozatban elismerte, hogy a projekt közös európai érdeket szolgál.

(272) A projekt jelentősen hozzájárul az Unió célkitűzéseihez, mivel kiemelt jelentőségű a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) és energiahálózat ([131]) szempontjából. A projekt hozzájárul a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséhez, és kiemelt TENT-T projektnek tekinthető, amely rendkívül fontos az Unió közlekedési stratégiája szempontjából ([132]). A projekt a Skandináviát a Földközi-tengerrel összekötő TEN-T törzshálózati folyosó hiányzó láncszeme, amint az európai koordinátor harmadik munkaprogramja azonosította ([133]). Ennek megfelelően a projekt hozzájárul a skandináv országok és Közép-Európa közötti összeköttetés javításához, valamint a közúti és vasúti közlekedéshez köthető nagyobb rugalmassághoz és időmegtakarításhoz. Ez határozottan jelzi, hogy a projekt közös európai érdeket szolgál.

(273) A projektben két tagállam vesz részt, Dánia és Németország. Ennek ellenére, az előnyök e két tagállamon túl az Unió jelentős részében is jelentkeznek ([134]). A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt célja ugyanis a skandináv országok és Közép-Európa közötti árufuvarozás és személyszállítás feltételeinek javítása. A Skandináviát a Földközi-tengerrel összekötő folyosó ([135]) hiányzó láncszemének pótlásával a projekt várhatóan a folyosó mentén található minden ország számára előnyös lesz, Finnországtól Máltáig (az 1315/2013/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([136]) 44. cikkének (2) bekezdésével összhangban).

(274) A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt egyértelműen meghatározott előnyeit a dán közlekedési minisztérium által készített költség-haszon elemzés részletesebben ismertette ([137]), és azok nem korlátozódnak a projekttel érintett vállalkozásokra vagy ágazatra ([138]). A költség-haszon elemzés azt mutatja, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt jelentős előnyökkel jár Európa számára, a hatalmas beruházási költségekkel együtt is. A költség-haszon elemzést az *Incentive* tanácsadó cég végezte el; a tanulmány eredeti verziója 2015. január 5-én, aktualizált verziója pedig 2015. március 27-én készült. Az eredeti változatot új építési becslésekkel aktualizálták. Az elemzésben azonosított legfőbb előnyök a Fehmarnbelt-szoroson való áthaladáshoz köthető időmegtakarítás és nagyobb rugalmasság, a belső piac működésének javítása, valamint a skandináv országok és Közép-Európa közötti gazdasági és társadalmi kohézió erősítése.

(275) Ezenfelül a költség-haszon elemzés számszerűsíti a nettó hasznot, figyelembe véve a közvetlen és közvetett hatásokat. A közvetett hatások tartalmazzák például a környezeti és éghajlati hatásokat és a kompok bevételeire vonatkozó korrekciót. Az aktualizált tanulmány szerint a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt nettó haszonnal jár, és 4,7 %-os lesz a társadalmi-gazdasági megtérülése ([139]), ha az összes ország költségeit és hasznait belefoglalják az elemzésbe. Az eredeti tanulmányban több érzékenységi elemzést is elvégeztek. Ez a körültekintés érdekében mérte a csökkentett gyakorisággal működő kompok jelentette versenyre gyakorolt hatást. E forgatókönyv szerint a társadalmi-gazdasági megtérülés 4,1 %-ra becsülhető (az eredeti tanulmány általánosan 5,0 %-os társadalmi-gazdasági megtérüléséhez képest).

(276) A Bizottság úgy véli, hogy még ha az aktualizált érzékenységi elemzés eredményeként 3,8 %-os megtérülés adódna is a folytatódó kompszolgáltatások esetében, amint a Scandlines és társai érvelnek, a pozitív társadalmi-gazdasági tanulmány akkor is megerősíti a projekt előnyeit.

(277) A Bizottság úgy véli, hogy a Scandlines és a Stena Line által benyújtott, 2019-es aktualizált tanulmányok nem változtatnak azon a minősítésen, hogy a projekt egyértelműen meghatározott előnyökkel rendelkezik. Az Incentive tanulmányai valószínűnek tűnő feltételezéseken alapulnak. Knud Erik Andersen új, 2019-es, a Scandlines és a Stena Line által benyújtott tanulmánya sem módosítja ezt az értékelést. A Scandlines és a Stena Line álláspontja szerint az Incentive tanulmányai azt feltételezték, hogy a Scandlines súlyos veszteségek mellett működik. A Bizottság ezt nem

([131]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 15. pont.
([132]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 23. pont.
([133]) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work_plan_wpiii.pdf, 35. o.
([134]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 16. pont.
([135]) A skandináv–mediterrán folyosó az európai gazdaság szempontjából kulcsfontosságú észak–déli tengelyek egyike. A folyosó északról dél felé haladva Finnországtól és Svédországtól Málta szigetéig húzódik, érintve Dániát, Észak-, Közép- és Dél-Németországot, Észak-Olaszország ipari hátországát és a dél-olaszországi kikötőket. A legjelentősebb projektek a folyosó mentén a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés és a Brenner-bázisalagút, a megközelítési útvonalaival együtt, lásd: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en
([136]) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).
([137]) Az Incentive által a dán közlekedési minisztérium számára 2015. január 5-én készített tanulmány, amelyet a 2015. március 27-i tanulmány vizsgált felül és aktualizált.
([138]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 17. pont.
([139]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (144) preambulumbekezdése tévesen említette, hogy az érzékenységi elemzéseket az aktualizált tanulmány keretében végezték el.

tekinti hiteles érvnek, hiszen egyértelmű, hogy a társadalmi-gazdasági megtérülést ténylegesen korrigálták a kompok kiesett bevételével az Incentive tanulmányában. Közelebbről, az Incentive eredeti tanulmánya azzal a feltevéssel élt, hogy a bevételek körülbelül 15 %-kal haladták meg a költségeket. Ráadásul, a tanulmány két érzékenységi elemzést is tartalmazott a bevételek és költségek közötti 30 %-ot elérő különbséggel, ami még mindig egy pozitív, 4,6 %-os társadalmi-gazdasági megtérülést eredményezett (az eredeti tanulmány általánosan 5,0 %-os társadalmi-gazdasági megtérüléséhez képest). A Scandlines és a Stena Line hangsúlyozzák a németországi hátország becsült építési költségeinek emelkedését is. A Bizottság megjegyzi, hogy ez a tényező szintén nem ássa alá az Incentive tanulmányainak valószínűségét, amelyek a teljes építési költség észszerű becslésén alapulnak (amelynek csak csekély részét alkotják a németországi hátország költségei), ideértve egy észszerű tartalékot is.

(278) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 18. pontja előírja, hogy a projekthez a kedvezményezettnek társfinanszírozást kell nyújtania. Minthogy a projektet javarészt a Femern A/S finanszírozza annak köszönhetően, hogy díjat vet ki az állandó összeköttetés használóira, a Bizottság úgy látja, ez a kritérium teljesül.

(279) Az állandó összeköttetés állami finanszírozása nem tartalmaz környezeti szempontból káros támogatást, ezért nem ellentétes az e támogatások fokozatos megszüntetésének a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 19. pontjában megfogalmazott elvével.

(280) A projekt az e határozat (37) preambulumbekezdésében részletezettek szerint a tervezési tevékenységhez kapott uniós finanszírozást, illetve további CEF-támogatással kapcsolatos kötelezettségvállalást tettek az irányában. Ezt ekként a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény a közös európai érdeket jelző kedvező indikátorként ismeri el.

(281) Mindezek a tényezők alátámasztják a Bizottság azon következtetését, hogy a projekt jelentősen és konkrétan hozzájárul az uniós közlekedéspolitikai célkitűzések, továbbá általánosabb uniós célkitűzések, mint a társadalmi és gazdasági kohézió megerősítésének a megvalósításához. A Bizottság tehát úgy véli, a projekt közös európai érdeket szolgál.

6.4.1.3. A projektnek mennyiségi vagy minőségi szempontból jelentősnek kell lennie

(282) A projekt fontos európai közlekedési infrastrukturális projekt. Jelentőségét már a Bizottság is elismerte a tervezési határozatban.

(283) A dán hatóságok által közölt aktualizált információk alapján az állandó összeköttetés tervezési és építési költségei 52,6 milliárd DKK-ra (7,1 milliárd EUR), a dániai hátországi összeköttetések fejlesztésének tervezésével és építésével kapcsolatos költségek pedig 9,5 milliárd DKK-ra (1,3 milliárd EUR) becsülhetők, azaz a teljes projekt 62,1 milliárd DKK-ra (8,3 milliárd EUR) 2015-ös rögzített árakon. Emellett a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt jelentős költségekkel jár a német hátországi összeköttetések megépítése vonatkozásában is, amelyért a német hatóságok a felelősek ([140]).

(284) A projektet ráadásul Németország és Dánia közötti együttműködés keretében valósítják meg, és már uniós szinten is jóváhagyták, mivel az állandó összeköttetés a transzeurópai közlekedési hálózat szerves részét alkotja. Mihelyt az állandó összeköttetés megépült, jelentősen javítja majd a személy- és teherforgalmat a skandináv országok és Közép-Európa között, enyhíti a Dánián áthaladó Nagy-Bælt útvonalon, különösen a vasúti hálózaton tapasztalható torlódást.

(285) A Bizottság tehát úgy véli, hogy a projekt terjedelmét és alkalmazási körét tekintve különösen széles körű. A viszonylag hosszú építési időszak és a magas befektetett összeg igen figyelemreméltó pénzügyi kockázatot sugall ([141]). A Bizottság tehát úgy véli, a projekt mennyiségi vagy minőségi szempontból jelentős.

(286) A Bizottság ennek alapján megállapítja, hogy a projekt teljesíti a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 3. szakaszában megfogalmazott összes támogathatósági kritériumot ([142]).

6.4.2. *A vizsgált támogatás jellege*

(287) A 2014-ben bejelentett és a megépítési határozatban vizsgált intézkedések az állandó összeköttetés tervezését, megépítését és üzemeltetését fedték le, az adósság teljes visszafizetéséig. 2018. december 13-i ítéleteiben a Törvényszék kimondta, hogy mivel a szóban forgó intézkedés az állandó összeköttetés működési költségeit fedezte, ezért nem zárható ki, hogy a támogatás bizonyos mértékben működési támogatás, amelyet, ha valóban fennáll, a Bizottságnak kifejezetten vizsgálnia kellett volna.

(288) A Bizottság tehát az eljárás megindításáról szóló határozat 5.3.2. pontjában feltette a kérdést, hogy a támogatási intézkedések beruházási támogatásként vagy működési támogatásként minősítendők, vagy a kettő kombinációjaként. Különösen az nem volt világos akkor, hogy a projekt üzemeltetési szakaszában végrehajtandó intézkedések mennyiben fedezik majd a következőkkel összefüggő finanszírozási szükségleteket: i. a projekt tervezési és építési szakaszában keletkezett adósság visszafizetése és/vagy ii. a projekt üzemeltetési szakaszában felmerült működési költségek megfizetése, és/vagy iii. az anyavállalatnak történő osztalékfizetés, vagy iv. a fentiek mindegyike.

([140]) E költségek nem kapcsolódnak ehhez az ügyhöz.
([141]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 24. pont.
([142]) A Törvényszék is megerősítette a Bizottság elemzését e tekintetben; lásd: a Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Scandlines kontra Bizottság*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 144–181. pont.

(289) A Scandlines és társai szerint a működési támogatás a költségek jellegével és nem a projekt adott szakaszával (például üzemeltetési szakasz) függ össze. A működési költségeket fedező bármely támogatás működési támogatás meglátásuk szerint, függetlenül attól, hogy melyik szakaszban merülnek fel e költségek. Mivel a működési költségek szerepelnek a finanszírozási hiány elemzésében, a Scandlines és társai úgy vélik, hogy meghatározásánál fogva működési támogatás áll fenn. A Scandlines és társai emellett azt állítják, hogy az ilyen működési támogatás tilos.

(290) Először is, meg kell határozni, hogy az intézkedések tartalmaznak-e működési támogatást. Amennyiben tartalmaznak, elemezni kell, hogy e potenciális működési támogatás összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e a belső piaccal, és milyen alapon.

(291) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a működési támogatás olyan támogatás, amelynek célja a vállalkozás megszabadítása olyan költségektől, amelyeket rendesen a napi működés vagy a szokásos tevékenységei keretében viselnie kellene ([143]). A Bíróság továbbá különbséget tett a beruházási támogatás és a működési támogatás között azzal, hogy a beruházási támogatás célját egy konkrét beruházás meglétéhez kötötte ([144]).

(292) Ha összevetjük a működési támogatás idézett fogalommeghatározását és a dán hatóságok által 2014-ben bejelentett intézkedéseket, úgy tűnik, a Femern A/S potenciálisan részesülhetett működési támogatásban. A tervezési és megépítési törvényt tekintve, annak 7., illetve 4. §-ából egyértelműen kiderül, hogy a Femern A/S állami kölcsönt vehetett fel, továbbá állami kezességvállalást vehetett igénybe kölcsöneire az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének, *üzemeltetésének*, illetve a megépítésével és *üzemeltetésével* összefüggő más szükséges intézkedéseknek a finanszírozásához és refinanszírozásához. A megépítési törvény nem zárja ki, hogy a Femern A/S mentesülne olyan költségek alól, amelyeket az állandó összeköttetés rendes napi működése keretében viselnie kellene. Mivel a működési támogatás fent idézett fogalommeghatározása a „napi működésre" és a „szokásos tevékenységekre" hivatkozik, és hallgatólagosan magában foglalja a „folyamatos jelleget" (szemben a beruházási támogatás ad hoc jellegével), a Bizottság úgy véli, hogy ez a potenciális működési támogatás csak akkor jelenhet meg, mihelyt az állandó összeköttetést forgalomba helyezik.

(293) Ugyanakkor, az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett és a (177) preambulumbekezdésben vázolt kételyekre válaszul a dán hatóságok felülvizsgálták a 2014-es bejelentést, hogy tovább korlátozzák az állami támogatást, és az állami kezességvállalásokat és az állami kölcsönöket a tervezési és építési szakasz során felmerülő költségekkel, tehát az állandó összeköttetés tervezési és építési költségeivel összefüggő finanszírozási szükségletekre szorítsák. Az állami kezességvállalásokkal fedezhető vagy állami kölcsön formájában felvehető adósság maximális összegét a tervezési és építési költségekre korlátozták, ideértve az e tervezési és építési költségekhez kapcsolódó pénzügyi költségeket.

(294) A felülvizsgált bejelentés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a vizsgált támogatás beruházási támogatás, mivel célja egyértelműen az állandó összeköttetés tervezésének és megépítésének lehetővé tétele és nem az, hogy mentesítse a Femern A/S-t olyan költségek alól, amelyeket a napi működés vagy a szokásos tevékenységei keretében viselnie kellene. Az, hogy a Femern A/S gyakran refinanszírozza a tervezési és építési költségek fedezésére felvett kölcsönöket, és nem például egyetlen hatalmas kölcsönt vesz fel, pusztán a projekt pénzügyi struktúrájának *formájához és típusához* kötődő kérdés. Nem jelenti azt, hogy a tervezési és építési költségekre vonatkozó refinanszírozott kölcsönökhöz nyújtott állami kezességvállalás működési támogatásnak minősülne. Emellett, amint a Bizottság alább igazolja az összeegyeztethetőségi elemzésben és a finanszírozási hiány értékelésében, a támogatási összeg jelentősen elmarad az állandó összeköttetés építési költségeitől.

(295) Jóllehet a megépítési törvény úgy tűnt, lehetővé teszi a működési támogatást, a Bizottság úgy véli, hogy ez csak akkor juttathatná potenciális előnyhöz a Femern A/S-t, ha majd megkezdődik az üzemelés. A felülvizsgált bejelentés alapján viszont megszűnt a jövőbeni működési támogatás lehetősége.

(296) A dán hatóságok emellett garantálják majd, hogy a Femern A/S évente számoljon be pénzforgalmáról, hogy igazolja, a Femern A/S üzemeltetéséhez nem nyújtanak támogatást.

6.4.3. *A támogatás szükségessége*

(297) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 28. pontja szerint „[a] támogatás nem fordítható valamely projekt azon költségeinek támogatására, amelyek a vállalkozásnál amúgy is felmerültek volna, és nem kompenzálhatja valamely gazdasági tevékenység szokásos üzleti kockázatát. A támogatás hiányában a projekt nem valósítható meg, vagy kisebb kiterjedéssel, illetve alkalmazási körrel valósítható meg, vagy más módon, a várható előnyök jelentős korlátozása mellett valósítható meg."

([143]) Lásd például: a Bíróság 2000. szeptember 19-i ítélete, *Németország kontra Bizottság* C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a Bíróság 2011. november 24-i ítélte, *Olaszország* kontra *Bizottság*, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, 63. pont.

([144]) A Bíróság 2011. november 24-i ítélete, *Olaszország* kontra *Bizottság*, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, 64. pont.

(298) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 28. pontjához fűzött 2. lábjegyzet a formális ösztönző hatással kapcsolatos követelményt tartalmaz, és előírja, hogy „*A támogatási kérelemnek meg kell előznie a munkák kezdetét, amely a beruházással kapcsolatos építési munkálatok megkezdése, a berendezések megrendelésére vonatkozó első kötelezettségvállalás vagy a beruházást visszafordíthatatlanná tevő egyéb kötelezettségvállalás közül az, amelyikre előbb kerül sor. Nem tekintendők a munkák kezdetének a földterület vásárlása vagy az olyan előkészítő munkálatok, mint az engedélyek beszerzése és az előzetes megvalósíthatósági tanulmányok elkészítése.*"

(299) A formális ösztönző hatással kapcsolatos követelményt érintően a Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte, hogy egyértelmű, hogy a Femern A/S-t kizárólag az állandó összeköttetés tervezésének, megépítésének és üzemeltetésének céljával hozták létre. E tevékenységekre alapszabálya kötelezi. Ezenfelül, a lényegi ösztönző hatás elemzéséből (lásd a (302) és azt követő preambulumbekezdéseket) egyértelmű, hogy a támogatás nélkül a Femern A/S nem volt olyan helyzetben, hogy a projektet lefolytassa. Ilyen körülmények között, és figyelembe véve, hogy a támogatás ebben az esetben egyetlen, Németország és Dánia által elhatározott projektre vonatkozik, amelyet állami tulajdonú, különleges célú gazdasági egységek hajtanak végre, a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közleményben megfogalmazott, a formális ösztönző hatásra vonatkozó követelmény nem tekinthető az annak igazolásához szükséges előfeltételnek, hogy a támogatás ösztönző hatással bírt. Az állandó összeköttetésre irányuló projekt nagyon különbözik például azoktól a projektektől, amelyek egy regionális támogatási program keretében támogathatók, mivel ezekről a projektekről a vállalatok maguk döntenek, és a beruházási döntésük mögött húzódó ösztönző hatást a támogatást odaítélő hatóságnak az odaítélés előtt ellenőriznie kell. A Bizottság úgy véli, hogy a támogatási kérelem ebben az esetben a Femern A/S létesítésében benne rejlik. Az, hogy a Femern A/S nem nyújtott be konkrét támogatási kérelmet a dán hatóságokhoz, nem bizonyítja tehát az ösztönző hatás hiányát ([145]).

(300) A Scandlines és társai azzal érveltek továbbá, hogy az számít, hogy a Femern A/S eljárt-e (az építkezéssel), mielőtt a támogatást megkapta volna, pontosabban, hogy a Femern A/S ténylegesen megkezdte-e az építést, mielőtt a támogatás folyósítására vonatkozó kötelezettségvállalásban részesült. A Scandlines és társai azt állítják, hogy „*a Femern A/S 2013-ban megkezdte az építési munkálatokat, jóllehet a dán hatóságok legkorábban 2015-ben, a megépítési törvény elfogadásával vállalták, hogy támogatást nyújtanak*". A Scandlines és társai szerint ezek a munkálatok nem tekinthetők tervezési tevékenységnek. Ráadásul, tekintve, hogy az építési tevékenységhez nyújtott támogatást még nem ítélték oda, a formális ösztönző hatásra vonatkozó követelmény sérül. A Scandlines emellett azzal érvelt 2019. októberi beadványában, hogy a Femern A/S azzal is megsértette az ösztönző hatásra vonatkozó követelményt, hogy a megépítési határozat megsemmisítését követően végzett építési munkálatokat. A Bizottság megjegyzi, hogy a formális ösztönző hatásra vonatkozó követelmény általában nem a munkálatok megkezdésének és a támogatás odaítélésének időpontját veti össze (amint azzal a Scandlines és társai érvelnek), hanem a munkálatok megkezdésének időpontját a támogatási kérelem időpontjával hasonlítja össze. Akárhogy is, amint a dán hatóságok kifejtik, az úgynevezett *előkészítő munkálatok*, amelyek egy olyan program részei, amelynek keretében a dán hatóságok elhatározták, hogy bizonyos előkészületeket az eredetileg tervezettnél korábban megkezdenek, a tervezési költségvetés dán parlament által többször jóváhagyott kiigazításán alapulnak. A Bizottság tehát úgy véli, hogy nem lehet azzal érvelni, hogy a Femern A/S különleges célú gazdasági egységként és tekintettel alapszabályára, anélkül kezdte volna meg e munkálatokat, hogy bízott volna abban, hogy azokat az állam támogatásban fogja részesíteni.

(301) A Scandlines és társai azzal érvelnek továbbá, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (163) preambulumbekezdésében tévesen hivatkozott a felfüggesztési kötelezettségre. A Bizottság egyetért azzal, hogy a felfüggesztési kötelezettség és a formális ösztönző hatásra vonatkozó követelmény két különböző fogalom. Ugyanis a felfüggesztési kötelezettség megsértésével nyújtott támogatásnak még mindig lehet ösztönző hatása.

(302) A Bizottság azon álláspontja, miszerint a támogatási kérelem hiánya nem döntő a támogatás ösztönző hatásának értékelése szempontjából ebben az ügyben, nem érinti azt a követelményt, hogy a támogatás nem fordítható valamely projekt azon költségeinek támogatására, amelyek a vállalkozásnál amúgy is felmerültek volna (a közös európai érdeket szolgáló projektekről szóló közlemény 28. pontjában előírt lényegi ösztönző hatás). A Bizottság úgy véli, hogy a Scandlines és társai által a Szerződés 345. cikkére történő hivatkozás, miszerint megkülönböztetés valósul meg az állami tulajdonú vállalatok javára, tehát nem releváns. Amint kifejtésre került, a Bizottság úgy véli, hogy a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 28. pontjában foglalt lényegi ösztönző hatás tesztje teljes mértékben alkalmazandó, de az e határozat (299) preambulumbekezdésében említett sajátos körülményeket figyelembe véve úgy tekinthető, hogy a támogatás benne rejlik a Femern A/S projekt keretében történő létesítésében. Ezért igazolni kell, hogy a támogatás nélkül az állandó összeköttetés nem valósulna meg vagy legalábbis nem olyan alkalmazási körben.

(303) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 29. pontja előírja a tagállamok számára, hogy a Bizottság rendelkezésére kell bocsátaniuk a támogatott projekttel kapcsolatos megfelelő információkat. További követelmény egy átfogó kontrafaktuális forgatókönyv benyújtása, amely felméri azt a helyzetet, amelyben egyetlen tagállam sem nyújt támogatást.

(304) Az eljárás megindításáról szóló határozatban már feltüntetettek szerint a dán hatóságok azt állították, hogy nem létezik más hiteles kontrafaktuális vagy valószerű leírás alternatív projektekről. A dán parlament az egyetlen

([145]) A Törvényszék 2018. december 13-i ítélete, *Scandlines Danmark ApS és Scandlines Deutschland GmbH* kontra *Bizottság*, T-630/15, ECLI: EU:T:2018:942, 192. pont.

döntéshozó hatóság, ami a projekt alkalmazási körét és finanszírozását illeti. A Femern A/S (és az A/S Femern Landanlæg) tehát nem rendelkezik döntéshozatali hatáskörrel alternatív, más terjedelmű projekt végrehajtása tekintetében.

(305) Jóllehet a közös érdekű projektekről szóló közlemény 29. pontja egyértelműen úgy rendelkezik, hogy a kontrafaktuális forgatókönyv állhat az alternatív projekt hiányában is, a Scandlines és társai azzal érveltek, hogy a Bizottságnak meg kell győződnie arról, hogy létezik-e támogatás nélküli alternatív projekt. Mivel a 2000-es költség-haszon elemzés ([146]) több alternatívát is felsorol, és mivel a süllyesztett alagút megoldásának költség-haszon aránya jelentősen alacsonyabb volt, mint más alternatíváké, a Bizottságnak a Scandlines és társai meglátásai szerint nem szabad figyelmen kívül hagynia ezen alternatívákat a támogatás szükségességének értékelésekor. Emellett úgy vélik, az, hogy kizárólag a dán parlament rendelkezik döntéshozatali jogkörrel a projekt alkalmazási körét tekintve, irreleváns, a 2001-es Kereskedelmi érdekek vizsgálata pedig idejétmúlt.

(306) A 2000-es költség-haszon elemzés a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés gazdasági és pénzügyi értékelésére terjedt ki, magában foglalt különböző, egy állandó összeköttetésre vonatkozó műszaki megoldásokat, és összevetette őket a meglévő komprendszer folytatódó működésével. A Bizottság elismeri, hogy a 2000-es költség-haszon elemzés megállapítja, hogy a fejlettebb komprendszerben álló alternatíva viszonylagos hatékonysága jóval nagyobb. Ugyanakkor, a jelentés ezzel egyidejűleg arra a következtetésre jut, hogy az állandó összeköttetés megoldása által elérhető előnyök nettó hasznának abszolút nagysága nem érhető el egy fejlettebb komprendszerrel (ezen előnyökhöz legnagyobb mértékben a csökkentett utazási idő és a közlekedési költségek megtakarítása járul hozzá). Következésképpen, a fejlettebb komprendszer nem volt olyan alternatíva, amely az állandó összeköttetésre irányuló projekttel azonos terjedelmű lenne és hozzá hasonló várható haszonnal rendelkezne, és amelyet figyelembe kellene venni a kontrafaktuális forgatókönyvben. Ami a többi forgatókönyvet illeti, a 2000-es költség-haszon jelentés nem rangsorolta őket vagy fogalmazott meg konkrét preferenciát, és a jelentésből semmiképpen sem vonható le az a következtetés, hogy olyan alternatív forgatókönyvek léteznének, amelyek szerint támogatás nélkül állandó összeköttetést lehetne létesíteni hasonló terjedelemmel vagy hasonló várható előnyökkel. A Bizottság tehát úgy véli, hogy alapul veheti a 2001-es Kereskedelmi érdekek vizsgálatát, hogy megállapítsa azt a forgatókönyvet, amelyben az állandó összeköttetés nem kapna állami támogatást.

(307) Amint az eljárás megindításáról szóló határozat kifejtette, a Kereskedelmi érdekek vizsgálatának célja a következők feltárása volt: i. a magánszektor hajlandósága és képessége a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés megrajzolására, megtervezésére, megépítésére, finanszírozására és üzemeltetésére, ii. a projekt pénzügyi és kapcsolódó műszaki megoldásai, iii. a magánbefektetők projektben való részvételének szervezeti kerete, és iv. a projektben rejlő kockázatok megoszlása a magánszektor és a tagállamok között ([147]). A Kereskedelmi érdekek vizsgálata jelentős érdeklődést keltett: megközelítőleg 100 magánvállalat adott választ, amelyből 31 ([148]) töltötte ki kérdőívet, 20-at pedig behívtak interjúra. A Kereskedelmi érdekek vizsgálat megállapította, hogy a magánszektor akkor érdeklődne az állandó összeköttetés megtervezésében, finanszírozásában, megépítésében és üzemeltetésében való részvétel iránt, ha az államok bármilyen támogatást nyújtanának jóval a tervezett TEN-támogatáson és/vagy állami kezességvállalásokon felül. A magánbefektetők magas belső megtérülési rátát igényelnének, amely kompenzálja egy olyan projekttel, mint amilyen az állandó összeköttetés is, kapcsolatos jelentős kockázatokat. Ugyanígy, a hitelezők is magas kamatlábat és magas hitelfedezeti mutatót követelnének, hogy megbirkózzanak a vélt kockázatokkal. A befektetőktől és a hitelezőktől származó e követelmények együtt olyan magas tőkeköltséget eredményeznének, amely mellett a projekt nem lenne megvalósítható a közszféra általi jelentős támogatás nélkül. Annak indoklására, hogy ez a következtetés időközben sem változott, a dán hatóságok benyújtottak egy, a bejelentés idejéből származó elemzést ([149]), amely azt mutatja, hogy a Kereskedelmi érdekek vizsgálatának eredményei még mindig érvényesek.

(308) Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy először is egyetlen észszerű magánbefektető sem vállalná ilyen projekt finanszírozását a szokásos piaci feltételek mellett, és másodszor, hogy az állandó összeköttetést csak jelentős állami támogatással lehetne megvalósítani. Az, hogy a végső műszaki megoldás megváltozott a 2001-es Kereskedelmi érdekek vizsgálata óta, nem változtat ezen a következtetésen, és semmi nem utal arra, hogy egy támogatás nélküli kontrafaktuális forgatókönyv életképessé vált időközben. Ráadásul, a CEF szerinti uniós pénzügyi támogatás erőteljes további jelzése annak, hogy a projekt megvalósításához állami finanszírozásra van szükség. A támogatás nélkül a projekt tehát nem valósulna meg. Ennélfogva a kontrafaktuális forgatókönyv az alternatív projekt hiányát mutatja be. Alternatív projekt hiányában a támogatást szükségesnek kell tekinteni, ha például bizonyítható, hogy a projekt belső megtérülési rátája elmaradna a hasonló beruházási projektekben részt vevő befektetők által elvárt szokásos megtérülési rátától, vagy ha a belső megtérülési ráta nem lenne elegendő a piac által megkövetelt tőkeköltség fedezésére.

([146]) *Economic Evaluation of an improved Ferry System across the Fehmarn Belt* (A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó, fejlettebb komprendszer gazdasági értékelése), készítette a PLANCO Consulting GmbH a dán és a német közlekedési minisztérium megbízásából, 2000. május.

([147]) A Kereskedelmi érdekek vizsgálatának eredményeit a következő jelentésben tették közzé: „Fehmarnbelt, An infrastructure Investment, Finance and Organisation, June 2002" (Fehmarnbelt, Beruházási, finanszírozási és szervezeti infrastruktúra, 2002. június).

([148]) A résztvevők között szerepeltek egyfelől vállalkozókat, üzemeltetőket és bankokat, másfelől magánvállalatokat, főként bankokat, tervezőcégeket, biztosítókat tömörítő konzorciumok.

([149]) A dán állami kezességvállalási modell működési elvei és tapasztalatai nagyléptékű infrastrukturális projektek esetében, 2014. szeptember, továbbá Az állandó összeköttetés belső megtérülési rátája és a kormányzati szubvenciók intenzitása.

(309) Ebből a célból a 2014-es bejelentéssel összefüggésben a dán hatóságok már kifejtették, hogy a Femern A/S nem rendelkezett *hasonló típusú beruházási projektek*kel vagy teljes *tőkeköltség*gel, amelyeket fel lehetne használni annak kiszámításához, hogy a támogatási összeg meghaladja-e a projekt kellő jövedelmezőségéhez szükséges mértéket. Ezért tehát a projekt belső megtérülési rátáját az *érintett ágazat*ra általában jellemző tőkeköltség-követelményekhez kellett viszonyítani. A dán hatóságok benyújtottak egy, az aktuális piaci viszonyokat és a projekt-specifikus kockázatokat tükröző aktualizált elemzést.

(310) A (175) preambulumbekezdésben vázoltak szerint a WACC referenciaértéke a kockázatmentes kamatlábtól függ. Az alternatív modell szerint a WACC alacsonyabb; a dán hatóságok 5,59 %-ra becsülik.

(311) A dán hatóságok az ágazat e tőkeköltség-követelményét összehasonlították azzal a belső megtérülési rátával, amelyet az állandó összeköttetésre irányuló projekt elérhetne a támogatás hiányában. Minthogy a dán hatóságok aktualizált pénzügyi adatokat adtak meg az eljárás megindításáról szóló határozatban a támogatás arányosságával kapcsolatosan felmerült kétségekre válaszul, a Bizottság a modellek feltevéseinek részletes értékelése tekintetében hivatkozik e határozat 0. szakaszára.

(312) Ezen aktualizált számítások eredményei azt mutatják, hogy a projekt belső megtérülési rátája állami támogatás nélkül 3,9 % lenne a beruházás egy 40 éves gazdasági élettartamát figyelembe véve. Ez a belső megtérülési ráta elmarad a piac által elvárt 5,59 %-os tőkeköltségtől, amelyet a finanszírozási hiányra vonatkozó alternatív modellben számítottak ki. Következésképpen elmarad a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó első modell szerint megállapított, a piac által elvárt tőkeköltségtől is, amely modell magasabb WACC-t feltételez. Az elemzés megerősíti a 2001-es Kereskedelmi érdekek vizsgálatának az állami támogatásokkal kapcsolatos következtetéseit. Ráadásul, a Bizottság megkeresésére a dán hatóságok több érzékenységi elemzést is elvégeztek az aktualizált pénzügyi modell alapján. Úgy tűnik, a belső megtérülési ráta elmarad a piac által elvárt tőkeköltségtől, még akkor is, ha – amint a panaszos javasolta – nagyon hosszú élettartamot vesznek figyelembe (a szimulációban a modell 2100-ig terjedt).

(313) A fenti tényezők alapján a Bizottság megállapítja, hogy a támogatás nem a projektnek azon költségeit támogatja, amelyek mindenképpen felmerültek volna a Femern A/S-nél azon feltevés mellett, hogy a projektet a szóban forgó támogatás hiányában vállalták volna. A támogatás tehát szükséges az említett infrastruktúra megépítéséhez.

6.4.4. *A támogatás arányossága*

(314) Az arányosság elve értelmében a támogatási intézkedés nem haladhatja meg a célkitűzései elérése tekintetében helyénvaló mértéket. Így, ha az állandó összeköttetés tervezése és megépítése kevesebb támogatással is elérhető lenne, a támogatást nem lehetne arányosnak tekinteni ([150]).

(315) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 31. pontja szerint „[a] támogatás maximális szintjét a támogatható költségekhez viszonyítva megállapított likviditási rés határozza meg. Amennyiben azt a likviditási rés elemzése indokolja, a támogatási intenzitás elérheti a támogatható költségek 100 %-át. A likviditási rés a beruházás élettartama során előforduló pozitív és negatív, egy megfelelő diszkonttényező alapján jelenértékre diszkontált pénzforgalom különbözete, amely tükrözi a projekt kedvezményezett általi, a felmerült kockázatokat figyelembe vevő megvalósításához szükséges megtérülési rátát. A támogatható költségeket a melléklet állapítja meg […]”.

(316) Az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kételyek eloszlatása érdekében a dán hatóságok aktualizálták a finanszírozási hiány elemzését, és korlátozták a támogatást, hogy ne haladja meg a finanszírozási hiányt.

(317) Ezért tehát vizsgálni kell, hogy a dán hatóságok által benyújtott, az állandó összeköttetés finanszírozási hiányára vonatkozó modell mögött húzódó feltevések helytállóak-e a projekt jellegére, terjedelmére és kockázatára tekintettel.

(318) Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a támogatási összeg közvetlenül kapcsolódik a finanszírozási hiányra vonatkozó modell mögött húzódó feltevésekhez, nemcsak annak következményeként, hogy a támogatási összeg a finanszírozási hiány szintjére korlátozódik, hanem amiatt is, hogy az adósság szintje, így a támogatás szintje is olyan tényezőktől függ, mint például a teljes építési költség és a feltételezett kamatláb. A Bizottság tehát helyénvalónak tartja, tekintettel a finanszírozási hiány elemzésének aktualizált változatát tartalmazó felülvizsgált bejelentésre, hogy a modell a legújabb mögöttes adatokra is épül. A Bizottság elfogadja e tekintetben, hogy a dán hatóságok módszere szerint a projekt legújabb teljesen felülvizsgált pénzügyi elemzését, a 2016-os pénzügyi elemzést vették alapul kiindulópontként, majd az elemzést aktualizálták a további releváns fejleményekkel.

(319) A dán hatóságok a finanszírozási hiány modelljét az állandó összeköttetés finanszírozási modelljére korlátozták, és az elemzésből kivettek a hátországi összeköttetésekkel összefüggő minden építési költséget. Amint a megépítési törvény 5. §-ának 2. bekezdéséből kitűnik, az A/S Femern Landanlæg fizeti meg a hátországi összeköttetés tervezéséhez, megépítéséhez, üzemeltetéséhez, illetve az építéssel és üzemeltetéssel kapcsolatos más szükséges

([150]) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény, 28. pont.

intézkedésekhez kötődő összes kiadást, a Bizottság tehát úgy látja, hogy a dán hatóságok megfelelő megközelítést alkalmaztak azzal, hogy a Femern A/S finanszírozási hiányára vonatkozó elemzéséből kivették a hátországi összeköttetés költségeit. A dán hatóságok továbbá azt javasolták, hogy ne vegyék figyelembe azokat az osztalékfizetéseket, amelyekkel a Femern A/S tartozhat az A/S Femern Landanlægnek. Ezek az osztalékfizetések tehát nem szerepelnek a modell költségtételei között. A dán hatóságok felülvizsgálták a 2014-es bejelentést is, és vállalták annak garantálását, hogy a Femern A/S csak akkor kezdi meg az osztalékok fizetését az A/S Femern Landanlæg részére, ha a Femern A/S államilag támogatott adósságát teljes mértékben visszafizették.

(320) A dán hatóságok kifejtették, hogy a támogatható költségek az építési költségvetésre korlátozódnak. Az építési költségvetésben szerepelnek a tervezési költségek, valamint a promóciós/marketing-/információs tevékenységek költségei. A Bizottság úgy véli, hogy mivel az említett információs/promóciós tevékenységeket az üzembehelyezés tervezett napját megelőző 10 évre időzítették, és mivel a dán állam egyértelmű tájékoztatási kötelezettséget ír elő, továbbá mivel az információs tevékenységek a tervezési törvény részét képezik, ezek a költségek a projekt megvalósulásához kapcsolódnak, tehát jogosultak támogatásra a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény szerint. A tervezési és építési költségvetés 62,2 milliárd DKK-t (8,3 milliárd EUR) tesz ki (névleges árakon), amelyet a Bizottság megfelelő becslésnek ítél. A költségvetés kötelező tartalékot is magában foglal, amelyet úgy állítottak be, hogy 80 %-os a valószínűsége annak, hogy a tartalékot tartalmazó költségvetés elegendő lesz a projekt befejezéséhez, akkor is, ha a költségeket túllépik. Ez azokat a költségeket tükrözi, amelyek a projekt tekintetében a legnagyobb eséllyel felmerülnek majd. Ezenfelül, a maximális finanszírozási hiány kiszámításának céljából a dán hatóságok (névleges árakon) 3 milliárd DKK (0,4 milliárd EUR) építési puffert is hozzáadtak az építési költségekhez. A puffer a kötelező tartalék 80 %-ról 99 %-ra emelésének felel meg. Ez azt jelenti, hogy a jövőbeni költségek megvalósulásának nemcsak 80 %-ában hanem 99 %-ában elég lesz a 7,3 milliárd DKK (1,0 milliárd EUR) tartalékot, továbbá 3 milliárd DKK (0,4 milliárd EUR) puffert tartalmazó költségvetés a projekt befejezéséhez. Ugyanakkor ez azt is jelenti, hogy valószínű, hogy a tényleges építési költségek nem lesznek ennyire magasak, és hogy a finanszírozási hiány meghatározásának céljából feltételezett építési költségeket ez az építésiköltség-puffer túlbecsüli.

(321) A dán hatóságok az uniós finanszírozással kapcsolatos eredeti feltevésüket 10 %-ra aktualizálták a 2016-os pénzügyi elemzésben. Ez a feltevés alacsonyabb, mint a 18 %-os eredeti feltevés, amely a megépítési törvény alapját képezte (körülbelül 7,5 milliárd DKK, azaz 1,0 milliárd EUR uniós támogatással egyenértékű). A dán hatóságok kifejtették, hogy 2015-ben az EU 589 millió EUR-t adott a 2016–2019-es finanszírozási időszakra, ami körülbelül 4,4 milliárd DKK-nak felel meg (folyó áron). Ugyanakkor bizonytalanság merült fel a Femern A/S-hez rendelendő teljes finanszírozást illetően, ideértve az építési időszak megkezdésének időzítését érintő bizonytalanságot. Ezért az uniós támogatásra vonatkozó feltevést 10 %-ra változtatták meg a 2016-os pénzügyi elemzésben. A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a 2016-os pénzügyi elemzésben foglalt feltevést óvatosnak minősítették. A dán hatóságok kifejtették, hogy mivel a német tervjóváhagyás több mint egy évet késett, majd eljárás indult a német szövetségi közigazgatási bíróságon, a Femern A/S nem fogja tudni felhasználni az uniós támogatások teljes összegét, még akkor sem, ha a legoptimistább forgatókönyv szerint 2022 végéig két évvel meghosszabbítják a támogatási időszakot. Ráadásul a dán hatóságok elmondták, hogy az általános uniós költségvetés csökkenésére számítanak a 2021–2027-es pénzügyi tervben (a Brexit miatt), és ezzel egyidejűleg az infrastrukturális projektekhez nyújtott uniós támogatások iránti kérelmek számának növekedésére. Ezért a 10 %-os uniós finanszírozásra vonatkozó feltevést valószerűnek kell tekinteni. A finanszírozási hiányra vonatkozó számításokban a teljes uniós finanszírozás a tervezési és építési költségek 12 %-át teszi ki (nettó jelenértékben), amit a fenti magyarázatok alapján a Bizottság észszerű feltevésnek tart.

(322) Ami a bevételeket illeti, a hivatalos vizsgálatban semmi olyan nem merült fel, aminek alapján a Bizottságnak oka lenne megkérdőjelezni a 2014-ben kidolgozott, keresztellenőrzésnek és független minőségbiztosításnak alávetett közúti forgalmi előrejelzést. Ezenfelül a Bizottság észszerűnek tartja, hogy a 2014-es közúti forgalmi előrejelzést aktualizálták a Nagy-Bælt úthasználati díjának csökkentése nyomán. Ami a forgalmi számadatokban a folytatódó kompszolgáltatásokra vonatkozó feltevést illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy ez a feltevés nincs összhangban a 2015-ben kidolgozott költség-haszon elemzés alapforgatókönyvével. Ugyanakkor, amint a dán hatóságok állították, annak kockázatát, hogy a kompszolgáltatás folytatódik, már abban az időben azonosították, mivel a forgalmi elemzés konkrét érzékenységi elemzést tartalmaz e tényező tekintetében. Azóta a Scandlines ismételten megerősítette, többek között az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában, hogy fenn kívánja tartani a kompműveleteket, akár egy órát meghaladó szolgáltatási gyakorisággal is. A dán hatóságok által említett, a PWC és a KPMG tanácsadók által készített tanulmányok (lásd e határozat (168) preambulumbekezdését) szintén megerősítik a folytatódó szolgáltatás megvalósíthatóságát. Erre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy egy észszerű befektető feltételezné a folytatódó kompszolgáltatást a pénzügyi elemzésében, és az egyórás kompszolgáltatásra irányuló feltevést megfelelőnek ítéli.

(323) Ami a feltételezett árakat illeti, a Bizottság nem osztja a Scandlines és társai álláspontját, hogy az árat túl alacsonyan határozták meg, mivel „*a Femern A/S a költségek alatt állapította meg a díjakat*”. A Bizottság megjegyzi, hogy a várható működési bevételek nagymértékben meghaladják a működési költségeket a teljes üzemelési időszakban. Nem írható elő, hogy az árak a projekt teljes költségét (az építési költségeket is ideértve) kompenzálják. Ha lehetséges lenne az árakat olyan szinten megállapítani, amely kiegyenlíti az összes építési és működési költséget, nem állna fenn finanszírozási hiány, és nem lenne szükség állami támogatásra. A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy a finanszírozási hiányra vonatkozó modellben feltételezett ár nem lehet mesterségesen alacsony csak azért, hogy növelje a finanszírozási hiányt. A megépítési törvény visszautal a tervezési törvényre, és feltételezi, hogy a közúti forgalom árszintje megegyezik a Rødby–Puttgarden vonalon 2007-ben érvényes kompárak szintjével, korrigálva a nyitás idejéig bekövetkező általános áremelkedésekkel. Ugyanez az árszint képezte a forgalmi előrejelzések alapját, és azt a vonatkozó tanulmányok valószerű feltevésnek ítélték. A forgalmi előrejelzések mind a személygépkocsik, mind a tehergépkocsik vonatkozásában átlagos műszaki átalányárat vesznek alapul. A 2016-os pénzügyi elemzésből kitűnik továbbá, hogy ha differenciált árstruktúrát vezetnének be, az összebevételre gyakorolt hatása viszonylag korlátozott lenne. A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a feltételezett közúti forgalmi bevételek hihetőek és megfelelőek.

(324) A Bizottság úgy véli továbbá, hogy a vasúti bevételek számításának (170) preambulumbekezdésben kifejtett alapja észszerű.

(325) A 2016-os pénzügyi elemzés alaposan felülvizsgálta az állandó összeköttetés üzemeltetésének, fenntartásának és az abba irányuló újbóli befektetésnek a költségeit, ami e költségek jelentős csökkenéséhez vezetett. Ezeket az új feltevéseket belefoglalták a finanszírozási hiányra vonatkozó aktualizált modellbe. A Scandlines és társai szerint a működési költségeket ki kellene venni a finanszírozási hiányra vonatkozó számításokból. Ez azon álláspontjukra épül, hogy a működési költségeket fedező támogatás működési támogatás, ami meglátásuk szerint nem megengedhető. A Bizottság e határozat 6.4.2. pontjában már részletesen kifejtette, hogy mi minősül működési támogatásnak. Az más kérdés ugyanakkor, hogy a működési költségek belefoglalhatók-e a finanszírozási hiány kiszámításába.

(326) A Bizottság megjegyzi, hogy a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 31. pontja a pozitív és negatív pénzforgalom különbségére hivatkozik a finanszírozási hiány meghatározásánál. A beruházási döntés meghozatalának logikájától ugyanis elválaszthatatlan a beruházási költségek és a jövőbeni működési bevételek és költségek előzetes összevetése. A befektetők szokásosan nem hoznak kedvező beruházási döntést mindaddig, amíg ez az összehasonlítás hiányt vagy negatív nettó jelenértéket eredményez. Következésképpen, a várható működési költségek és bevételek a finanszírozási hiány elemzésének szerves részét képezik. Ezt az általános csoportmentességi rendeletben ([151]) foglalt összeegyeztethetőségi kritériumok is megerősítik. Jóllehet e kritériumok nem közvetlenül alkalmazandók a szóban forgó ügyre, bemutatják, hogy a Bizottság hogyan alkalmazza a finanszírozási hiányra vonatkozó elvet az állami támogatásokkal kapcsolatos gyakorlatában. Az említett rendelet kultúrát és a kulturális örökség megőrzését előmozdító támogatással foglalkozó 53. cikkének (6) bekezdése, valamint a sportlétesítményekre és multifunkcionális szabadidős létesítményekre nyújtott támogatásra vonatkozó 55. cikkének (10) bekezdése egyaránt kimondja, hogy „*beruházási támogatás esetében a támogatási összeg nem haladhatja meg az elszámolható költségeknek és a beruházás működési eredményének a különbségét. A működési eredményt az elszámolható költségekből megalapozott előrejelzések alapján előzetesen vagy visszakövetelési mechanizmus alkalmazásával kell levonni*.” Az általános csoportmentességi rendelet 2. cikkének 39. pontja a következőképpen határozza meg a „működési eredményt”: *a beruházás gazdasági élettartama alatti diszkontált bevételek és diszkontált működési költségek közötti különbség, amennyiben ez a különbség pozitív. A működési költségek közé tartoznak az olyan költségek, mint a személyi jellegű ráfordítások, az anyagköltségek, a szerződéses szolgáltatások, a távközlés, az energia és a karbantartás költségei, a bérleti díjak, az adminisztrációs költségek* […]”.

(327) A dán hatóságok az állandó összeköttetés várható gazdasági élettartamát felhasználták a finanszírozási hiányra vonatkozó elemzésben. Úgy vélték, hogy a beruházás várható gazdasági élettartama 40 év, mivel ez az az időtáv, amelyet egy befektető általában figyelembe venne, amikor az állandó összeköttetéshez hasonló nagy léptékű infrastrukturális beruházásokról dönt. A figyelembe vett referencia-időszak tehát a megépítési törvény időpontjától számítva 53 év, az építési szakasz feltételezett megkezdésétől számítva 50 év. Igaz, hogy a Femern A/S weboldala szerint a projekt élettartama 120 év. Ugyanakkor minél távolabbi a pénzforgalom, annál nagyobb a diszkontálás hatása. A Bizottság úgy véli, hogy az ilyen nagyon hosszú időszakra vonatkozó pénzügyi előrejelzéseket övező bizonytalanság miatt nagyon valószínűtlen, hogy bármely észszerű befektető a beruházás mellett döntött volna, amikor annak jövedelmezőségi kilátásai csak ilyen nagyon hosszú időszakot követően valósulhatnak meg. A Bizottság úgy véli, hogy 40 éves üzemi időszak észszerű feltevés az állandó összeköttetés finanszírozási hiányának kiszámításához. Ez az időszak lényegesen hosszabb, mint a Bizottság elmúlt évekre jellemző, például a kikötőkre és

([151]) A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o).

a repülőtéri ágazatra vonatkozó határozathozatali gyakorlatában alkalmazott 25–30 éves referencia-időszak. Ezenfelül ez az időszak hosszabb, mint a közúti/vasúti ágazatban referencia-időszakként a 480/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([152]) I. melléklete nyomán alkalmazandó 25–30 év szabványos referenciaérték. Az említett rendelet nem alkalmazandó a szóban forgó ügyre, de az I. melléklet jelzi a nemzetközileg elfogadott gyakorlatot. A Bizottság tehát észszerűnek ítéli az építési szakasz feltételezett megkezdésével induló 49 éves referencia-időszakot.

(328) A finanszírozási hiány számításánál megfelelő diszkontrátát kell alkalmazni a jövőbeni cash flow diszkontálásához. A dán hatóságok a WACC-t használták diszkontrátaként. A WACC egy vállalat súlyozott átlagos hitelköltsége (Kd) és tőkeköltsége (Ke). Az alkalmazott súlyozási tényező a saját tőke (E) és a hitel (D) aránya a vállalat tőkestruktúrájában (E+D). A WACC-t a következőképpen számítják ki: WACC=Kd*D/(E+D)(1-t)+Ke*E/(E+D). A hitelköltségre és a tőkeköltségre vonatkozó becsléseket a következő képleteknek megfelelően szabványos megközelítéseken alapján számítják: Kd = kockázatmentes kamatláb + a hitelt terhelő kockázati prémium, és Ke = kockázatmentes kamatláb + tőkeáttételt tartalmazó béta * a tőkét terhelő kockázati prémium + projektspecifikus kockázati prémium. Az adókulcsot t-vel jelölik.

(329) A dán hatóságok a WACC-szintet olyan feltételekkel becsülték meg, amelyeket egy átlagos befektető megkövetelne hasonló kockázatokkal jellemzett projekt esetében. A tőkét és a hitelt terhelő kockázati prémium, valamint a tőkeáttételt nem tartalmazó béta tekintetében alkalmazott számadatokat a legutóbbi elérhető információk szerint aktualizálták.

(330) A hitelt terhelő kockázati prémiumot 1,5 %-ra tették, ez közel van ahhoz a prémiumhoz, amelyet egy BBB minősítésű befektetőnek fizetnie kellene. Dánia ez a minősítést a Femern A/S tekintetében várható kamatfedezeti mutató becslésével, valamint az S&P, a Moody's és a Fitch díjköteles utak és építési vállalatok tekintetében alkalmazott minősítései reprezentatív mintájának gyűjtésével állapítja meg. A Bizottság ezt észszerű feltevésnek ítéli a közlekedési infrastruktúra ágazatában. A hitelt terhelő kockázati prémiumot a BBB minősítésű kibocsátók tekintetében a Reutersnek a BBB minősítésű, EUR-ban kibocsátott kötvényekre vonatozó adatain, illetve USA-kötvényekre vonatkozó információk alapján becsülték meg ([153]). Ez a becslés a Scandlines és társai által átadott Damodaran-adatok tartományába esik, de alacsonyabbnak tűnik, mint a Scandlines által benyújtott 2018-as tanulmányban foglalt becslés. Ugyanakkor ez a tanulmány nem tartalmazott a becslés alapjával kapcsolatos további érvet.

(331) A tőkét terhelő kockázati prémiumot a dán hatóságok 6 %-ban állapították meg Pablo Fernandez és társai ([154]) által készített külső felmérés alapján. Ez a becslés nagyon közel van a Scandlines által javasolthoz (5,8 %), és gyakorlatilag azonos a Damodaran adatarchívumában szereplő adattal (5,96 %) ([155]).

(332) Dánia 0,5 értékű eszközbétát vett alapul, amelyet a díjköteles utak és az építőipar üzletágában működő vállalatok Bloomberg által gyűjtött adatai alapján határozott meg. 22 %-os adókulcs és 50 % hitelből, 50 % tőkéből álló tőkestruktúra mellett Dánia a tőkeáttételt tartalmazó bétát széles körben elfogadott standard képletekkel állapította meg. A hitel/saját tőke arányt az építőipari és a díjköteles utak üzletágában működő vállalatok Bloomberg által gyűjtött ugyanezen mintája alapján határozták meg. A Scandlines és társai által benyújtott 2018-as tanulmány 0,46 és 0,63 közötti tőkeáttétel nélküli bétát vesz alapul. E feltevések vizsgálatakor a Bizottság megállapítja, hogy a 0,5 értékű, Dánia által alapul vett eszközbéta összhangban áll 40 európai közlekedési vállalat ágazati átlagával (tőkeáttétel nélküli béta: 0,52, készpénz tekintetében korrigált, tőkeáttétel nélküli béta: 0,6), és konzervatívabb, mint 147 európai mérnöki/építőipari vállalaté (tőkeáttétel nélküli béta: 0,66, készpénz tekintetében korrigált, tőkeáttétel nélküli béta: 0,78). Ezek a közlekedési vállalatok hitel/saját tőke aránya 98,00 % (közlekedés) és 92,39 % (mérnöki tevékenység/építőipar) ([156]). 100 %-os hitel/saját tőke arány azt jelenti, hogy a vállalatnak ugyanannyi a hitele, mint a saját tőkéje, ezért a hitel és a tőke hányada 50 %. A Bizottság tehát úgy véli, hogy egy szokásos vállalat pénzügyi struktúrájaként 50 % hitelben és 50 %-tőkében álló feltevés észszerű. A 22 %-os adókulcs megfelel a Dániában alkalmazandó társaságiadó-kulcsnak (a dán társasági adóról szóló törvény 17. cikke értelmében).

([152]) A Bizottság 480/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. március 3.) az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra, a Kohéziós Alapra, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló 1303/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről (HL L 138., 2014.5.13., 5. o.).

([153]) Aswath Damodaran adatarchívum „Ratings, Spreads and Interest Coverage Ratios" (Kamatlábak, felárak és kamatfedezeti mutatók) 1/2019.

([154]) Pablo Fernandez et al. 2019: „Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey" (Piaci kockázati prémium és kockázatmentes kamatláb 69 országban 2019-ben: felmérés). 2019 februárja és márciusa között a kutatók felmérést végeztek, amelynek keretében kapcsolatba léptek pénzügyi és közgazdász professzorokkal, továbbá elemzőkkel és vállalatvezetőkkel. 1836 válasz alapján leíró statisztikával szolgáltak a kockázatmentes kamatlábakról és a piaci kockázati prémiumról 69 ország vonatkozásában.

([155]) Aswath Damodaran adatarchívum „Risk Premiums for Other Markets" (Kockázati prémiumok más piacokon) 1/2019.

([156]) Aswath Damodaran adatarchívuma „Levered and Unlevered Betas by Industry" (Tőkeáttételt tartalmazó és tőkeáttétel nélküli béta ágazatonként), 2019. január.

(333) Dánia továbbá 2 %-os projektspecifikus kockázati prémiummal számol. A projektspecifikus kockázati prémiumot a projektet övező jelentős bizonytalanság indokolja, például a végső német tervjóváhagyáshoz köthető bizonytalanság, amely jelentős késedelmeket és többletköltségeket eredményezhet, de a projekttel összefüggő mikroökonómiai és makroökonómiai kockázatok is, amelyeket nem vettek figyelembe a költségvetési feltevésekben. A 2 %-os érték konzervatív a Scandlines és társai által benyújtott 2018-as tanulmány által javasoltakhoz képest. Ugyanakkor a projektspecifikus kockázati prémiumot együtt kell értékelni az állami támogatási modellben alkalmazott építési-költség-pufferrel, amely már figyelembe veszi az építési szakasz túlköltekezésének kockázatát. Ezen az alapon a Bizottság megítélése szerint a 2 %-os projektspecifikus kockázati prémium észszerű.

(334) A Bizottság úgy véli, hogy a WACC fenti preambulumbekezdésekben vázolt alkotóelemei észszerűek, tekintettel a projekt terjedelmére, kockázataira, időzítésére és tevékenységi köreire.

(335) A WACC utolsó olyan alkotóeleme, amely megfontolást érdemel, a kockázatmentes kamatláb. A 2014-es bejelentésben a kockázatmentes kamatlábat 5 %-ban határozták meg (névértéken). A felülvizsgált bejelentésben a dán hatóságok eredetileg azt javasolták, hogy a kockázatmentes kamatláb a pénzügyminisztériumnak a dán gazdaság (az államháztartást is ideértve) 2025-ös helyzetére vonatkozó aktualizált hivatalos előrejelzésén ([157]) alapuljon. Az előrejelzés szerint a tízéves államkötvény kamatlába 2019-ben évi -0,1 %-ra várható, 2025-ben évi 1,6 %-ra, 2040-ben pedig 4,5 %-ra. Ez a megközelítőleg évi 3,5 %-os névleges fix kamatlábnak felel meg a pénzügyi modell teljes időtartama alatt. A dán hatóságok meglátása szerint e feltevés a leginkább objektív előrejelzése a Dániában elérhető jövőbeni kamatlábaknak, ezért megbízható referenciaértéknek tekinthető. Azzal érveltek továbbá, hogy a Femern A/S a gyakorlatban nem tud annyi kölcsönt vagy állami kölcsönt szerezni, amely azonnal fedezné teljes finanszírozási szükségletét, így az aktuális piaci kamatlábat nem lehet hosszú időszakra vetítve használni, amelynek során a Femern A/S hitelt vesz fel és gyakran refinanszíroz.

(336) A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy noha a kamatlábak szintjét bizonytalanság veszi körül és a projekt tekintetében viszonylag hosszú építési időszakkal kell számolni, a kockázatmentes kamatláb a jelenlegi piaci viszonyok között magasnak tűnik. Az aktuális piaci adatok azt mutatják, hogy a dán államkötvények aktuális hozama nagyon alacsony ([158]).

(337) Ezen aggályok eloszlatása érdekében a dán hatóságok a felülvizsgált bejelentés részeként bemutattak egy alternatív modellt, amelyben a névleges kockázatmentes kamatlábat 1,5 %-ban feltételezték (a modell teljes időtartamára átlagosan). A feltevés a Pablo Fernandez és társai által vezetett, idézett kutatáson ([159]) alapul. Dánia esetében a felmérés 135 választ tartalmaz, amelyek 2019-ben évi 1,2 %-os átlagos kockázatmentes kamatlábat mutatnak. A korábbi évek eredményei 1,6 % 2018, 1,6 % 2017, illetve 1,3 % 2015 tekintetében (2016 nem volt elérhető a tanulmányban). A dán hatóságok azzal érveltek továbbá, hogy ez a felmérés nem határozza meg azt a beruházási horizontot, amelyet a válaszadóknak alapul kellene venniük a kockázatmentes kamatlábbal kapcsolatos kérdés megválaszolásában, a felmérés pusztán egy kellően diverzifikált sajáttőke-portfólióba történő beruházásra összpontosít. Ennek alapján a dán hatóságok azzal érveltek, hogy az a legvalószínűbb, hogy a válaszok 5–10 éves futamidőn alapulnak. A dán hatóságok tehát úgy vélik, hogy ha +0,5 %-ot adnak hozzá a felmérésből kinyert kamatlábhoz, az tükrözi a hosszú lejáratú (30 éves) kötvények tekintetében fennálló közelítő hozamkülönbözetet. Ezt a hozzáadott mértéket a német államkötvény tekintetében rendelkezésre álló adatok alapján becslik. A dán hatóságok azt állítják. hogy a futamidővel korrigált átlag 1,7 %, ezért az 1,5 % alapul vétele konzervatív feltevésnek tekinthető.

(338) Az aktuális piaci viszonyokra, a nagyon hosszú építési időszakra, és különösen a pénzügyi modell teljes (2068-ig szóló, tehát több mint 30 éves) időtartamára tekintettel a Bizottság úgy látja, hogy az alternatív modellben szereplő 1,5 %-os feltevés észszerű és indokolt. Ezenfelül a Scandlines és társai két különböző tanulmányt nyújtottak be a WACC becsléséről. A dán 1,5 %-os kockázatmentes kamatlábra vonatkozó feltevés összhangban van a legújabb tanulmányban foglalt 1,6 %-os becsléssel (amely 2018. februárjában készült, de 2014-es adatok alapján), és jóval elmarad a 2014 elején készült korábbi tanulmányban bemutatott 3,04 %-tól.

(339) Ennek alapján a WACC 5,59 %-ot tesz ki. Ez a Scandlines és társai által javasolt 5,68 % és 6,71 % közötti tartomány alsó határához van közelebb ([160]).

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

([158]) A Danmarks Nationalbank hozamot kínál az államkötvények jelenlegi és múltbeli értékesítései után.

([159]) Pablo Fernandez et al. 2019: „Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey" (Piaci kockázati prémium és kockázatmentes kamatláb 69 országban 2019-ben: felmérés). 2019 februárja és márciusa között a kutatók felmérést végeztek, amelynek keretében kapcsolatba léptek pénzügyi és közgazdász professzorokkal, továbbá elemzőkkel és vállalatvezetőkkel. 1836 válasz alapján leíró statisztikával szolgáltak a kockázatmentes kamatlábakról és a piaci kockázati prémiumról 69 ország vonatkozásában.

([160]) A fenti képletek alkalmazásával a tőkeköltség 1,5 % + 0,89 * 6 % + 2 % = 8,84 %, míg a hitelköltség 1,5 % + 1,5 % = 3 %. A két tényező súlyozásával a következő WACC adódik: WACC = 50 % * 8,84 % + 50 % * 3 % * (1–22 %) = 5,59 %.

(340) A Bizottság megítélése szerint egy finanszírozási hiányra vonatkozó modellt és támogatási összeget tartalmazó arányossági elemzés, amely 3,5 %-os kockázatmentes kamatlábat vesz alapul, nem észszerű feltevésekre épül a jelenlegi és várható piaci viszonyok fényében ([161]). A támogatás tehát csak a dán hatóságok által az aktualizált bejelentésben benyújtott, a finanszírozási hiányra vonatkozó alternatív modell alapján tekinthető arányosnak.

(341) A finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell eredményeként az állandó összeköttetés finanszírozási hiányára 12 046 millió DKK (1 615 millió EUR) összeg adódik. A finanszírozási hiány és az elszámolható költségek összehasonlítása 27,3 %-os finanszírozásihiány-arányt eredményez.

(342) A támogatás bruttó támogatástartalma a tőkeinjekciókban, az állami kezességvállalásokban és az állami kölcsönökben foglalt támogatás. A kezességvállalások támogatástartalmának kiszámítására a dán hatóságok által alkalmazott módszer hasonló megközelítést követ, mint a kezességvállalásokról szóló közlemény 4.2. pontjában vázolt, amely előírja, hogy ha nem áll rendelkezésre piaci ár „*a támogatási elem ugyanolyan módon számítandó ki, mint a kedvezményes kamatozású kölcsön támogatástartalma, azaz az e társaság által a kezesség fennállása nélkül fizetendő konkrét piaci kamatláb és az állami kezességvállalásnak köszönhetően – az esetlegesen kifizetett díjak figyelembevétele után – elért kamatláb különbsége*”. A támogatási összeg kiszámításakor a dán hatóságok nem tettek különbséget az állami kölcsönökkel összefüggő támogatás értéke és az állami kezességvállalásokkal összefüggő támogatások értéke között. A megépítési törvényből is az következik, hogy a kettő felcserélhető, és a pénzügyminiszter rendelkezik mérlegelési jogkörrel arra, hogy döntsön a két eszköz optimális kombinációjáról. A kezességvállalással fedezett fennálló adósság után a Femern A/S által az államnak fizetendő éves díj megegyezik a fennálló állami kölcsön után fizetendő díjjal. Az állami kezességvállalásból és állami kölcsönökből eredő támogatástartalmat tehát ugyanazzal a módszerrel számították ki. A dán hatóságok úgy határozták meg az éves támogatástartalmat, hogy az egy piaci befektető által várhatóan megkövetelt WACC (5,59 %) és a kockázatmentes kamatláb (1,5 %) közötti különbséget korrigálták azzal a díjjal, amelyet a Femernnek meg kell fizetnie a dán állam részére, és ezt megszorozták a kezességvállalással fedezett fennálló adósság és a fennálló állami kölcsönök összegével.

(343) A Bizottság megfelelőnek ítéli, hogy ebben az ügyben a támogatástartalom a (díj tekintetében korrigált) kockázatmentes kamatláb és a WACC különbségének felel meg. Az állami kezességvállalásoknak és az állami kölcsönöknek köszönhetően a Femernnek ugyanakkora kamatlábat kell fizetnie, mint a dán államnak, ez a kamatláb megegyezik a dán kockázatmentes kamatlábbal. Így tehát a Femern A/S várható tényleges finanszírozási költsége a díjjal korrigált kockázatmentes kamatláb. A támogatás nélkül a Femernnek a tőkeköltség és a hitelköltség közötti súlyozott átlagnak megfelelő WACC-t kellene megfizetnie. A két arány közötti különbségből pedig megkapjuk a teljes előnyt.

(344) A tőkeköltség szokásosan meghaladja a hitelköltséget, és egy adott projektet/vállalatot hitel és tőke kombinációjával finanszíroznak. További előnynek tekinthető, hogy a Femern képes projektjeit szinte teljes mértékben hitelből finanszírozni, és nincs nagyon nagy szüksége saját tőkére. Kizárólag a hitelköltség alapul vétele alulbecsülné a támogatást. A Bizottság tehát úgy véli, hogy a (majdnem) kizárólagos hitelfinanszírozás előnyét úgy veszi figyelembe az állami kölcsönökben és az állami kezességvállalásban rejlő támogatástartalomban, hogy a WACC-t veszi referenciának, és nem a hitelköltséget.

(345) Ezenfelül a Bizottság úgy véli, hogy a megépítési törvény 4. §-ának 4. bekezdése, amely kimondja, hogy a dán kormány kezességet vállal a Femern A/S által a projekt megépítésével összefüggésben tett egyéb pénzügyi kötelezettségvállalásokért, nem tartalmaz további támogatást, mivel az építési költségeket már fedezik az állami kölcsönök és az állami kezességvállalásokkal fedezett kölcsönök, így a szakasz nem juttatja további előnyhöz a Femern A/S-t.

(346) A Scandlines és társai úgy látják, hogy a támogatástartalom az állami kölcsönökkel, illetve az állami kezességvállalással biztosított kölcsönökkel ténylegesen fedezett teljes összegnek felel meg. A Bizottság megjegyzi, hogy a támogatástartalom e meghatározását a kezességvállalásokról szóló közlemény csak kivételes körülmények esetére írja elő, ha a kezességvállalást nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nyújtják, ahol különösen megnő annak valószínűsége, hogy a hitelfelvevő nem lesz képes a hitel visszafizetésére. A Bizottság megítélése szerint ilyen rendkívüli körülmény nem áll fenn ebben az ügyben.

(347) A nettó adósság a Femern A/S tényleges adóssága. A tényleges adósság a tervezési, építési, kamatfizetési és saját költségek stb. fedezésére elköltött pénz befizetett tőkével és átvett uniós támogatással csökkentett, felhalmozott összege. A nettó adósság az építési szakasz során halmozódik fel, és várhatóan az üzemelés első évében éri el maximumát. Az üzemeltetési szakaszban a nettó adósság fokozatosan csökken a projekt szabad készpénzforgalmával. A nettó adósságot bizonyos számú évig fedezik állami kölcsönökből, illetve állami kezességvállalással biztosított kölcsönökből.

([161]) A javasolt idővel változó kockázatmentes kamatlábra vonatkozó feltevés (átlagosan 3,5 %) alkalmazásával a WACC-számadatok 4 % és 8,3 % között alakulnak.

(348) Mivel a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény úgy rendelkezik, hogy a kezességvállalás formájában nyújtott támogatásnak korlátozott időtartamra kell szólnia, a kölcsönként nyújtott támogatások esetében pedig visszafizetési határidőket kell előírni, a dán hatóságok garantálták az alternatív modellben, hogy a Femern A/S nem vesz fel állami kölcsönt és állami kezességvállalást együttesen 69,3 milliárd DKK (9,3 milliárd EUR) összeget meghaladó (név-) értékben. A dán hatóságok erre az összegre „kezességvállalással biztosított maximális összegként" hivatkoztak. Az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök szigorúan a tervezési és építési szakaszban felmerülő költségek fedezéséhez szükséges finanszírozásra korlátozódnak. Ez a nettó építési költségek (azaz az uniós finanszírozás nélküli költségek) finanszírozásához szükséges, fent leírt maximális nettó adósság és egy likviditási tartalék összege. Ez a likviditási tartalék a vállalat által szokásosan bankbetétekként vagy rövid távú befektetésekként tartott rövid távú likviditás. A dán hatóságok kifejtették, hogy e likviditási tartalék célja, hogy biztosítsa a puffert a nem tervezett likviditási szükségletekhez, például vállalkozók kifizetéséhez, valamint a tényleges likviditási szükséglet felmerülését jóval megelőző kölcsönfelvétel megvalósításának lehetővé tételéhez. Példa erre a meglévő kölcsön refinanszírozása, amelyre szokásosan néhány héttel az említett kölcsön lejárata előtt kerül sor, hogy csökkentsék az előre nem látható, hátrányos piaci viszonyok kockázatát.

(349) A finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modellben a dán hatóságok korlátozzák azt az időszakot, amelyben a pénzügyminiszter állami kezességvállalást vagy állami kölcsönt adhat a Femern A/S javára. Azt is biztosítják, hogy a Femern A/S megszüntet minden állami kezességvállalással biztosított kölcsönt és visszafizet minden állami kölcsönt az üzemelés megkezdését követően legkésőbb 16 évvel. Ez azt jelenti, hogy minden állami kezességvállalás és állami kölcsön időben korlátozott. A dán hatóságok mindenképpen garantálják, hogy a kezességvállalással érintett időszak nem haladja meg az adósság tényleges törlesztésének időszakát. Ha az adósság tényleges törlesztésének időszaka rövidebb, mint 16 év, nem nyújtanak további kezességvállalást, miután az adósságot ténylegesen visszafizették.

(350) Az eredményül adódó támogatás jelenértéken, a WACC mint diszkontráta ([162]) alkalmazásával a 12 046 millió DKK (1 615 millió EUR) finanszírozási hiánynak felel meg. Ez tartalmazza a tőkeinjekciókat, valamint az állami kezességvállalással biztosított kölcsönökkel és az állami kölcsönökkel összefüggő támogatást. A támogatási összeget az alternatív modell szerint a díj 0,15 %-ról 2 %-ra történő emelésével számítják ki. A már felvett kölcsönök tekintetében a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell figyelembe veszi, hogy a díj 0,15 %-ra korlátozódott.

(351) Ezért tehát elvben úgy tekinthető, hogy a támogatás arányos. Ugyanakkor, a fent hangsúlyozottak szerint a Bizottság aggályosnak tartja, hogy ezt a finanszírozási hiányt túlbecsülik a P99 tartalékköltségvetés elszámolható költségek alapjába történő beszámításával (lásd a (320) preambulumbekezdést). A dán hatóságok ezért az alternatív modellben elegyítik a finanszírozási hiány előzetes (a kapcsolódó, kezességvállalással fedezett maximális összeg és a maximális kezességvállalási időszak mellett történő) kiszámítását e finanszírozási hiánynak legkésőbb az üzemelés megkezdését követő öt évvel történő újraszámításával, ha úgy tűnik, hogy a 2,5 milliárd DKK (0,3 milliárd EUR) „építésiköltség-puffer" nem szükséges. A dán hatóságok újraszámolják majd a finanszírozási hiányt, a kezességvállalással biztosított maximális összeget és a maximális kezességvállalási időszakot. Ezt követően csökkentik a kezességvállalással biztosított maximális összeget és a maximális kezességvállalási időszakot, ha az aktualizált finanszírozási hiány elmarad az előrejelzettől, ezáltal garantálják, hogy a teljes támogatási összeg nettó jelentértéke ne haladja meg a finanszírozási hiányt. A dán hatóságok átadtak egy olyan szimulációt, amely szerint az építésiköltség-pufferre egyáltalán nem lesz szükség. Ebben az esetben a maximális adósság 66,1 milliárd DKK-ra (8,9 milliárd EUR) csökkenne, a maximális kezességvállalási időszak pedig az üzemelés megkezdését követő 11 évre korlátozódna. A dán hatóságok mindenképpen garantálják, hogy az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök szigorúan a tervezési és építési szakaszban felmerült tényleges költségekkel összefüggő finanszírozási szükségletekre korlátozódjanak. Az újraszámolás időzítése tehát nem teszi lehetővé, hogy az üzemeltetési időszak költségeit állami támogatásban részesítsék. Csak egy átmeneti időbeli tartalékra van lehetőség azon finanszírozások figyelembevétele érdekében, amelyek továbbra is az építési szakaszhoz kapcsolódnak, de nem sokkal az építési szakasz végét követően kerül rájuk sor. A dán hatóságok benyújtják ezt az aktualizált számítást a Bizottságnak.

(352) A kezességvállalással biztosított maximális összeg és a maximális kezességvállalási időszak közvetlenül a finanszírozási hiányra vonatkozó számítás eredménye. Minél alacsonyabb a finanszírozási hiány, annál rövidebb a kezességvállalási időszak és annál alacsonyabb a kezességvállalással biztosított összeg, továbbá annál hamarabb kell a Femern A/S-nek a nyílt piacon kölcsönt felvennie állami kezességvállalás vagy állami kölcsön támogatása nélkül. A Bizottság megfelelőbbnek ítéli, hogy a kezességvállalási időszak és a kezességvállalással biztosított összeg

([162]) A kezességvállalásokról szóló közlemény 4.1. szakaszában előírja, hogy a pénzben kifejezett éves támogatástartalmakat a referencia-kamatláb alkalmazásával jelenértékükre kell diszkontálni. A referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közlemény (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.) kimondja, hogy a referencia-kamatlábakat és a leszámítolási kamatlábakat a piaci kamatlábak helyettesítésére használják. A közlemény az egyéves IBOR-t használja a kiszámítás alapjaként, és kifejti, hogy a felár a vállalat minősítésétől és a biztosítéktól, de a hitelfelvevői múlttól is függ. Ugyanakkor a közlemény értelmében a Bizottság alkalmazhat rövidebb vagy hosszabb lejárati időket bizonyos esetekre vonatkozóan. Tekintettel a projekt hosszú távú jellegére és arra, hogy a pénzben kifejezett éves támogatástartalmak maguk is a WACC és a kockázatmentes kamatláb különbségén alapulnak, a Bizottság helyénvalónak tartja, hogy ebben az esetben is a WACC-t használja diszkontrátaként.

korlátozását a finanszírozási hiány korlátaihoz kössék, semmint az éves pénzforgalom összegéhez, amint a Scandlines és társai javasolták. Az éves pénzforgalom a gyakorlatban mindig ingadozik, többek között a pótló beruházások és a ciklikus karbantartás miatt, így mindenképpen szükség lenne [egyfajta] nettójelentérték-számításra. Ráadásul a támogatási intézkedés többféle kölcsönből áll, amelyekre egyedi visszafizetési időszak irányadó az általános maximális kezességvállalási időszak határain belül. Ezért tehát előfordulhat, hogy bizonyos időpontban az állami kölcsönök és az állami kezességvállalások együtt élnek a piacnak megfelelő kölcsönökkel. A Bizottság semmiképpen sem tekinti a finanszírozási hiányt meghaladó támogatást arányosnak.

(353) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy az állami kezességvállalások és állami kölcsönök mint elsődleges eszközök melletti döntés kedvező indikátor, mind a támogatás arányossága, mind a megfelelősége szempontjából, és az átalányösszeg odaítéléséhez képest az előnyben részesített megoldás, amint arra a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 36. pontja is rámutat: *„amikor pénzügyi forráshiány jelenti a mögöttes piaci hiányosságot, a tagállamoknak általában likviditási támogatás – például hitel vagy garancia – formájában kell támogatáshoz folyamodniuk*”. A Bizottság meglátása szerint a dán finanszírozási modell összhangban van ezzel az elvvel. A kezességvállalásban álló intézkedés hatékony eszköz annak garantálására, hogy a Femern A/S nem részesül túlkompenzációban, mivel pusztán azt teszi lehetővé a Femern A/S számára, hogy tőkeköltségét megfelelő szinten tartsa annak érdekében, hogy a finanszírozási hiány mérséklésével segítsen a projekt megvalósításában. A dán hatóságok felülvizsgálták a 2014-es bejelentést is, és évente jelentést tesznek a Femern A/S adósságainak visszafizetésével kapcsolatos fejleményekről.

(354) A fentiek alapján, és figyelembe véve a tervezési és a megépítési törvény mellett a felülvizsgált bejelentésben foglalt, a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modellt, a Bizottság megállapítja, hogy az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök korlátozott időtartamra szólnak és összegükben korlátozottak. A Bizottság ezenfelül megállapítja, ismét a felülvizsgált bejelentésben foglalt, a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó alternatív modell alapján, hogy a támogatási összeg nem haladja meg a támogatott projekt kellő jövedelmezőségéhez szükséges minimumot.

6.4.5. *A verseny indokolatlan torzulásainak megelőzése és a mérlegelési teszt*

(355) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 40. pontja szerint „A tagállamoknak bizonyítékkal kell alátámasztaniuk, hogy a javasolt támogatási intézkedés megfelelő szakpolitikai eszközként szolgál a projekt célkitűzésének megvalósításához. Nem tekinthető megfelelőnek a támogatási intézkedés, amennyiben ugyanaz az eredmény elérhető más, kevésbé torzító szakpolitikai eszközökkel vagy támogatási eszközökkel”.

(356) A dán hatóságok azt állították, hogy mivel a pénzügyi forráshiány jelentette a mögöttes piaci hiányosságot, a likviditási támogatás formájában nyújtott támogatások, például a kölcsönök és a kezességvállalások minősülnek a megfelelő szakpolitikai eszköznek. A felülvizsgált bejelentést követően az állami kezességvállalások és az állami kölcsönök szigorúan a tervezési és építési szakaszban felmerülő költségek fedezéséhez szükséges finanszírozásra korlátozódnak. Nem áll fenn annak kockázata, hogy a kezességvállalást/kölcsönt más, nem elszámolható költségek és tevékenységek támogatására fordíthatják. A Bizottság tehát úgy véli, hogy a választott pénzügyi támogatási mechanizmus a megfelelő szakpolitikai eszköz.

(357) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 41. pontja értelmében „a támogatás összeegyeztethetősége érdekében a támogatási intézkedésnek a verseny és a tagállamok közötti kereskedelem torzulása tekintetében jelentkező negatív hatásait korlátozni kell, és azokat meg kell haladniuk az európai közérdeket képviselő célkitűzés megvalósítása terén jelentkező kedvező hatásoknak”. A 42. pont szerint a támogatási intézkedés negatív hatásainak értékelésekor a Bizottság a verseny torzulásainak elemzését a kapacitásfelesleg kockázata mellett arra a várható hatásra összpontosítja, amelyet a támogatás az érintett termékpiacokon – köztük a beszerzési és az értékesítési piacokon – a vállalkozások közötti versenyre gyakorol. A közlemény 43. pontja kimondja, hogy „a Bizottság értékeli a piac lezárása és az erőfölény kockázatát […]. Az infrastruktúra létesítését magukban foglaló projekteknek […] gondoskodniuk kell az infrastruktúrához való nyílt és megkülönböztetésmentes hozzáférésről, csakúgy mint a megkülönböztetésmentes díjszabásról”.

(358) Ebből következik, hogy a verseny indokolatlan torzulásainak megelőzése és a mérlegelési teszt céljából a Bizottságnak a támogatás versenytorzulásra és tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt negatív hatásaira kell összpontosítania az értékelését.

(359) Az állandó összeköttetés a mobilitás, a további integráció és az állandó összeköttetés két oldalán élő emberek közötti kulturális kapcsolatfelvétel előmozdítására irányuló átfogóbb terv része, amelynek célja, hogy javítsa az összeköttetést a skandináv országok és Közép-Európa között az utasok, valamint a közúti és vasúti teherszállítás számára. Ezeket a várható hasznokat európai szinten is elismerték azzal, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projektet felvették a TEN-T kiemelt fontosságú projektjeinek listájára. Ezzel összefüggésben a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetésre irányuló projekt pozitív hatásokat generál majd a régió több gazdasági ágazatában is, így az üzemanyagtöltő állomások, a kiskereskedelem, az éttermek, a szállodák, a vidámparkok, valamint az autóbuszos és vasúti közlekedés ágazatában. Amint a CEF-program is elismeri, az állandó összeköttetés javítja a vasúti közlekedéshez való hozzáférést, ami által az árufuvarozás és a személyszállítás áthelyeződik a közútról a vasútra.

(360) Ugyanakkor, az állandó összeköttetés megnyitása negatív hatást gyakorol a Rødby–Puttgarden vonalat kiszolgáló kompüzemeltetőkre, valamint a régió más kompútvonalaira. A kompműveletek számának csökkenése hátrányosan érintheti az e kompok által használt kikötőket is a forgalom nagysága és a bevétel szempontjából. Amint azt a társadalmi-gazdasági tanulmányok is elismerik és figyelembe veszik, az állandó összeköttetés megléte azzal a kockázattal jár, hogy a Rødby–Puttgarden vonalon zajló kompműveletek egészen el is tűnhetnek, ha az állandó összeköttetést üzembe helyezik. A Bizottság úgy véli, hogy a Femern A/S kompszolgáltatások működésének befolyásolására való képessége meglehetősen korlátozott, mivel az állami támogatás a tervezési és építési szakaszban felmerült költségekhez szükséges finanszírozásra korlátozódik, ahol a finanszírozási hiány jelenti a felső határt. Ráadásul a dán közlekedési miniszter határozza meg az úthasználati díjakat és a vasúti díjakat, amelyeket az állandó összeköttetés közúti és vasúti összeköttetését használóktól be kell szedni. Még ha a Femern A/S befolyásolni is tudná bizonyos mértékben az árszintet engedményrendszerek alkalmazásával, elő kell teremtenie bevételi szintjét, mivel az állami támogatás az állandó összeköttetés tervezési és építési részének finanszírozásra korlátozódik, a finanszírozási hiány határain belül. Más szóval, a Femern A/S-nek gondoskodnia kell arról, hogy elegendő bevételt szerezzen a teljes tervezési és építési költségeket fedező hitelek visszafizetéséhez, illetve a működési költségeinek megfizetéséhez. A Bizottság tehát úgy véli, hogy a kompműveletekre gyakorolt hatás a meglévő közlekedési módok alternatíváját biztosító állandó összeköttetés megépítésére vonatkozó puszta döntéssel létrejön. Az erre az infrastruktúrára és a műszaki megoldásra vonatkozó döntést a hatóságok hozták meg. Ezért tehát a Bizottságnak nem is feladata annak értékelése, hogy a puttgardeni felvonulási utak terveit, ha azok egyáltalán az állandó összeköttetés részét képezik, „visszaminősítik" majd, amint azt a Scandlines állította. A dán hatóságoknak azt a döntését is, hogy nem támogatják a Scandlines projektjavaslatát, a tágabb mobilitási síkon és mobilitási döntésekkel összefüggésben kell vizsgálni, ezért nem releváns a mérlegelési értékeléskor. A kompműveletekre és a kapcsolódó piacokra gyakorolt hatás tehát együtt jár az ilyen projektekkel, amelyek révén az állam arra törekszik, hogy gyorsabb és kényelmesebb alternatívát kínáljon a kompszolgáltatásokhoz képest. A Bizottság hivatkozik a dán hatóságok azon megjegyzésére is, hogy a vasútvonalak megtervezése a dán oldalon és a közút előnyben részesítése a német oldalon hatósági jogkörbe tartozik; ezekről a dán állam, illetve a német állam dönt, nem a Femern A/S.

(361) A Scandlines és társai továbbá azzal érvelnek, hogy az állandó összeköttetés nyomán sok lesz a többletkapacitás egy már telített piacon. A Bizottság megjegyzi, hogy a meglévő szolgáltatásokhoz képest egy különböző és a dán hatóságok által magasabb rendűnek tekintett alternatíva létesítése nem tekinthető egyenértékűnek egy telített piacon való kapacitásnöveléssel.

(362) Az erőfölény kockázatát és a versenyre gyakorolt általános hatást illetően nem zárható ki, hogy a Femern A/S erőfölényes helyzetbe kerülne a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó bizonyos közlekedési szolgáltatások tekintetében. Meg kell jegyezni, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat ([163]) szerint az erőfölény megléte önmagában nem ellentétes az uniós joggal. Valójában a Scandlines de facto monopóliummal rendelkezik a Rødby és Puttgarden közötti vonalon. Feltételezve, amint a Scandlines állítja, hogy a kompok az állandó összeköttetés üzembehelyezését követően is közlekednek majd, az állandó összeköttetés ezt a monopóliumot szünteti meg, és egy versenyképesebb piacot teremt.

(363) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az állandó összeköttetés nem jár a piac lezárásának kockázatával, sem az upstream, sem a downstream piacokon, mivel minden felhasználó számára egyenlő mértékben és megkülönböztetésmentesen áll nyitva. Az árazás megkülönböztetésmentes és átlátható, és a nehéz tehergépjárművek esetében összhangban áll az euromatrica-irányelv ([164]) alkalmazandó szabályaival. Ezenfelül, a dán hatóságok által átadott információ alapján a vasúti díjakat a hatályos uniós jogszabályoknak ([165]) megfelelően határozzák majd meg. Várható, hogy a közúti szakaszon az úthasználati díj megfelel majd a kompüzemeltető által felszámított árnak, amint azt a 2016-is pénzügyi modell feltételezi.

(364) Így tehát, amint a Törvényszék a 2018. december 13-i ítéleteiben is megerősítette, noha észszerűen az a következtetés adódik, hogy egy infrastruktúra építésére irányuló, a meglévő közlekedési módokhoz képest alternatívát kínáló projekt esetében fennáll a kockázata, hogy a meglévő közlekedési módok tevékenysége jelentősen csökken vagy akár el is tűnik, egyértelmű, hogy az állandó összeköttetés mindent összevetve pozitív eredményekkel jár. A Bizottságnak nem feladata kétségbe vonni a dán hatóságok döntését.

(365) Tekintettel a fentiekre, a Bizottság úgy véli, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott kétségekre válaszul a felülvizsgált közleményben tovább korlátozott és csökkentett támogatás csak mérsékelt negatív hatással jár a versenyre és a kereskedelemre; e hatásokat pedig ellensúlyozzák a közös európai célkitűzéshez való hozzájárulásban kifejezett pozitív hatások.

([163]) A Bíróság 1983. november 9-i ítélete, *Michelin kontra Bizottság*, 322/81, ECLI:EU:C:1983:313, 57. pont; a Bíróság 2011. február 17-i ítélete, *Konkurrensverket kontra TeliaSonera Sverige*, C-52/09, ECLI:EU:C:2011:83, 24. pont.

([164]) Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

([165]) A 2012/34/EU irányelv.

(366) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény szövegéből az következik, hogy nem kell figyelembe venni a versenytorzulással és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatással össze nem függő lehetséges negatív tényezőket, vagy konkrétabb környezetvédelmi értékelést végezni a mérlegelési teszt keretében, amint azt a NABU javasolja. A Törvényszék megerősítette, hogy *„a környezetvédelem – noha azt be kell illeszteni a többek között a belső piac kialakítását célzó uniós politikák meghatározásába és végrehajtásába – önmagában nem a[…] belső piac egyik összetevője […]. Ennélfogva a Bizottság a szóban forgó intézkedések negatív hatásainak azonosítása során nem […] köteles figyelembe venni azt, hogy a szóban forgó intézkedések milyen mértékben kedvezőtlenek* [a környezetvédelem elvének] *teljesítése szempontjából* ([166]).

(367) Akárhogy is, a projekt környezeti hatását kellően figyelembe vették és enyhítették a nemzeti hatóságok, és megállapítást nyert az alkalmazandó uniós és nemzetközi joggal összhangban, hogy e hatások nem zárják ki eleve a projektet. Az állandó összeköttetésre irányuló döntéshozatali eljárás során a dán hatóságok kellően figyelembe vették a projekt környezeti hatásait. A dán oldalon elvégzett átfogó és alapos környezeti hatásvizsgálatot a megépítési törvény előkészítő dokumentumai részletesen bemutatják. Ezen előkészítő dokumentumok, de a Fehmarnbelt-szerződés is egyértelműen kimondja, ezáltal mind Dániára, mind Németországra vonatkozik, hogy a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés előkészítésének, megépítésének és üzemeltetésének alapját az uniós és a nemzeti jog követelményei kell képezzék. A tervezési törvény alapján a közlekedési miniszter a környezetvédelmi miniszterrel folytatott egyeztetéseket követően felhatalmazást kapott arra, hogy elkészítse az építési projekt környezeti hatásvizsgálati jelentését, ideértve a konzultációt és az építési projekttel összefüggő más szükséges környezeti vizsgálatokat. A környezeti hatásvizsgálati jelentések stb. a környezetvédelmi minisztérium, a megfelelő hatóságok, vállalatok és önkormányzatok közreműködésével, a környezeti hatásvizsgálatról szóló irányelvvel összhangban készültek el.

(368) Ebből az következik, hogy a projektnek mindig az volt az alapja, hogy úgy kell előkészíteni, megépíteni és üzemeltetni, hogy a természetre és a környezetre gyakorolt káros hatásokat megelőzzék, és a jelentős kedvezőtlen hatásokat, különösen az Európai Natura 2000 hálózat tekintetében megfelelően elhárítsák. A Bizottság tehát úgy véli, hogy még ha környezeti tényezőket figyelembe is kellene venni a mérlegelési teszt alkalmazásában, semmi nem utal arra, hogy az állandó összeköttetés által a környezetre gyakorolt feltételezett negatív hatások olyan nagyságrendűek lennének, amely alkalmas lenne a mérlegelési teszt kimenetelének megváltoztatására.

(369) A Bizottság megállapítja, hogy a támogatási intézkedésnek a verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelem tekintetében jelentkező negatív hatásai korlátozottak, és azokat meghaladják az európai közérdeket képviselő célkitűzés megvalósítása terén jelentkező kedvező hatások.

6.4.6. *Az állami kezességvállalásra vonatkozó egyedi összeegyeztethetőségi feltétel – Érvényesítési feltétel*

(370) A kezességvállalásokról szóló közlemény 5.3. pontja szerint „A Bizottság csak akkor fogadja el a kezességvállalást, ha annak érvényesítése olyan szerződés alapján meghatározott feltételekhez kapcsolódik, amelyek akár a kötelező csődbejelentést vagy egyéb hasonló eljárást is jelenthetik. Ezekről a feltételekről a feleknek a kezesség vállalásának időpontjában kell megegyezniük. Abban az esetben, ha a tagállam a kezességet az annak nyújtása szakaszában eredetileg megállapított feltételektől eltérő egyéb feltételek alapján kívánja érvényesíteni, a Bizottság a kezességvállalás érvényesítését olyan új támogatás létrehozásának tekinti, amelyet a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése alapján be kell jelenteni.”

(371) A megépítési törvény 4. §-ának 2. bekezdése értelmében a pénzügyminiszter jogosult állami kezességvállalást nyújtani a Femern A/S-nek az állandó összeköttetést finanszírozó kölcsönökkel és egyéb pénzügyi eszközökkel összefüggő kötelezettségeinek fedezésére. Az ilyen típusú kezességvállalás érvényesítésének feltételeit maga a megépítési törvény nem szabályozza. Az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott kételyekre válaszul a dán hatóságok felülvizsgálták a 2014-es bejelentést, hogy garantálják, minden ([167]), a Femern A/S javára nyújtott állami kezességvállalás megfeleljen az alábbi érvényesítési minimumfeltételeknek:

a) a Femern A/S a kezességvállalással biztosított megállapodás szerint fizetendő összeget nem fizette meg a rendes esedékességi napon;

b) a hitelezőnek írásban értesítenie kell a kezest, a megfelelő kezességvállalásban meghatározottak szerint;

c) ezt az értesítést nem szabad addig megküldeni, amíg a kezességvállalással biztosított megállapodás szerinti minden alkalmazandó korrekciós időszak le nem járt;

d) a hitelező nem jogosult meghosszabbítani a kezességvállalással biztosított kötelezettség teljesítésére a Femern A/S részére nyitva álló időt;

e) a kezesnek legalább négy banki nap áll rendelkezésére az ezen értesítés kézhezvételétől számítva arra, hogy megfizesse a kezességvállalással biztosított megállapodás szerint járó összeget.

(372) Amint az eljárás megindításáról szóló határozat (203) preambulumbekezdésében már említésre került, a megépítési törvény 4. §-ának 4. bekezdésében előírt nem pénzügyi kötelezettségeket fedező állami kezességvállalás

([166]) A Törvényszék 2018. július 12-i ítélete, *Osztrák Köztársaság kontra Bizottság*, T-356/15, ECLI:EU:C:2018:439, 516. pont, valamint az ott hivatkozott Castelnou-ítélet: a Törvényszék 2014. december 3-i ítélete, *Castelnou Energía kontra Bizottság* , T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, 189–191. pont.

([167]) A meglévő kezességvállalásokra is hasonló érvényesítési minimumfeltételek vonatkoznak.

tekintetében a dán hatóságok azt állították, hogy az ilyen típusú kezességvállalás érvényesítési feltételei a kezességvállalás dán jog általános elveinek tükrében történő értelmezésén alapulnak. A dán hatóságok további pontosításokkal szolgáltak e kérdésben. A kezességvállalásról szóló dán törvény megkülönböztet „*simpel kaution*"-t és „*selvskyldnerkaution*"-t. A „*simpel kaution*" azt jelenti, hogy a kezességvállalással biztosított félnek bizonyítania kell a kezes számára, hogy az adós nem tudja kötelezettségeit megfizetni. Általában ehhez vagy az szükséges, hogy i. végrehajtás során (a követelés főkötelezett eszközeinek terhére történő végrehajtásának megkísérlésekor) megállapítják, hogy a főkötelezett nem képes az esedékes tartozásait megfizetni; vagy ii, hogy a főkötelezett csődeljárás vagy hasonló fizetésképtelenségi eljárás alatt áll. A „*selvskyldnerkaution*" azt jelenti, hogy a kezességvállalással biztosított fél kérheti a kezest a fizetésre, ha a főkötelezett nem teljesítette a kifizetést az esedékességkor. A kezességvállalással kapcsolatos dán ítélkezési gyakorlat szerint a kezességvállalást általában „*simpel kaution*"-ként értelmezik, kivéve, ha egyértelmű alapja van annak, hogy a kezességvállalást „*selvskyldnerkaution*"-ként értelmezzék. Így, hacsak a kezességvállalást nem írják le egyértelműen „*selvskyldnerkaution*"-ként, a kezességvállalással biztosított félnek igazolnia kell a kezes felé, hogy a főkötelezett nem tudja megfizetni kötelezettségeit, amikor azok esedékessé válnak. Ami a 4. § 4. bekezdésében foglalt rendelkezést illeti, az azzal jár, hogy mivel sem a megépítési, sem az üzemeltetési törvény nem írja elő, hogy a kezességvállalás egy konkrét esetben való érvényesítésének feltételeit például miniszteri rendeletek vagy az egyes esetekre vonatkozó egyedi szerződések határozzák majd meg, a 4. § 4. bekezdésében foglalt állami kezességvállalást alapértelmezésénél fogva „*simpel kaution*"-nak kell tekinteni. A kezességvállalással biztosított félnek tehát bizonyítania kell, hogy a Femern A/S nem képes kötelezettségét esedékességkor megfizetni (a fent leírtak szerint), mielőtt a kezességvállalás érvényesíthető lenne. Ennek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ilyen típusú kezességvállalás érvényesítése szerződés alapján meghatározott feltételekhez kapcsolódik.

(373) Jóllehet a Bizottságot nem tájékoztatták a pontos érvényesítési feltételekről a támogatás odaítélésének idején, úgy véli, hogy el tudja fogadni a kezességvállalást a kezességvállalásokról szóló közlemény 5.3. pontjának fényében.

6.4.7. *Átláthatóság*

(374) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 45. pontja szerint a tagállamoknak gondoskodniuk kell legalább a következő információk átfogó weboldalon való közzétételéről nemzeti vagy regionális szinten: a támogatási intézkedés szövege és végrehajtási rendelkezései, vagy az ezekre mutató internetes hivatkozás; a támogatást nyújtó hatóság vagy hatóságok megnevezése; az egyedi kedvezményezett megnevezése, a támogatás formája és összege, a támogatás nyújtásának időpontja, a vállalkozás típusa (kkv/nagyvállalkozás); a kedvezményezett székhelye szerinti régió (NUTS II szinten); valamint az elsődleges gazdasági ágazat, amelyben a vállalkozás a tevékenységét folytatja (NACE-csoport szintjén). A dán hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy megfelelnek e követelménynek.

6.4.8. *Jelentéstételi kötelezettség*

(375) A közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közlemény 49. pontja szerint „*a projekt kivitelezése során rendszeresen beszámolót kell készíteni*". E tekintetben a dán hatóságok vállalták, hogy az adósság alakulását mutató számadatokat is tartalmazó éves jelentést nyújtanak be. A Bizottság tehát megállapítja, hogy ez a feltétel teljesül.

## 7. **KÖVETKEZTETÉS**

(376) A Bizottság megállapítja, hogy a tőkeinjekciók, a tervezési és építési költségeket finanszírozó kölcsönöket biztosító állami kezességvállalások, valamint a tervezési és építési költségeket finanszírozó állami kölcsönök a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek. A Bizottság megállapítja, hogy az eszközök értékcsökkenésével, az adóügyi veszteségelhatárolással, az együttes adóztatási rendszerrel, a vasúti díjakkal és az állami tulajdon ingyenes használatával kapcsolatos intézkedések nem minősülnek a Femern A/S javára nyújtott állami támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. A Bizottság megállapítja, hogy tekintettel a felülvizsgált bejelentésre, a származtatott pénzügyi eszközök tekintetében nyújtott kezességvállalások nem minősülnek a Femern A/S javára nyújtott állami támogatásnak a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

(377) A Bizottság megállapítja, hogy a Femern A/S javára nyújtott, 510 millió DKK (68,4 millió EUR) tőkeinjekcióból, valamint az üzemeltetés megkezdését követően legkésőbb 16 évvel megszüntetendő állami kölcsönök és kölcsönöket biztosító állami kezességvállalások legfeljebb 69,3 milliárd DKK (9,3 milliárd EUR) összegű kombinációjából álló bejelentett intézkedések megfelelnek a közös európai érdeket szolgáló fontos projektekről szóló közleményben foglalt feltételeknek, tehát összeegyeztethetőnek tekinthetők a belső piaccal a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében. Az éves díj, amelyet a Femern A/S-nek meg kell fizetnie a dán állam részére az állami kezességvállalással biztosított adósság és az állami kölcsönök után, 0,15 %-ról 2 %-ra emelkedik. A dán hatóságok vállalták, hogy legkésőbb az állandó összeköttetés (jelenleg 2033-ra várható) üzembe helyezésétől számított öt évvel benyújtják a Bizottságnak a finanszírozási hiány kiszámítására irányadó (1,5 %-os átlagos kockázatmentes kamatlábat feltételező) alternatív modell aktualizált változatát. Ezen aktualizált változatban az építésiköltség-puffert leszállítják, ha úgy tűnik, hogy a tényleges építési költségek elmaradnak a várttól. A kezességvállalással fedezett maximális összeg ennek megfelelően lecsökken, a maximális kezességvállalási időszak pedig lerövidül, ami biztosítja, hogy a támogatás bruttó támogatástartalma ne haladja meg az aktualizált finanszírozási hiányt.

(378) A dán hatóságok kivételesen beleegyeztek abba, hogy lemondanak a Szerződés 1/1958 tanácsi rendelet ([168]) 3. cikkével összefüggésben értelmezett 342. cikkéből eredő jogaikról, így abba, hogy a Szerződés 297. cikkének értelmében e határozat angol nyelven kerüljön elfogadásra és angol nyelven kapjanak róla értesítést,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az eszközök értékcsökkenésével, az adóügyi veszteségelhatárolással, az együttes adóztatási rendszerrel, a vasúti díjakkal és az állami tulajdon ingyenes használatával kapcsolatos intézkedések, valamint a származtatott ügyletek tekintetében nyújtott állami kezességvállalások nem minősülnek a Femern A/S javára nyújtott állami támogatásnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

*2. cikk*

A Femern A/S javára nyújtott, tőkeinjekcióból, valamint állami kölcsönök és kölcsönöket biztosító állami kezességvállalások kombinációjából álló intézkedések, amelyeket Dánia legalább részben jogellenesen léptetett hatályba, állami támogatásnak minősülnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében. Ezen intézkedések a felülvizsgált bejelentésben foglalt módosításukat követően összeegyeztethetők a belső piaccal az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján.

*3. cikk*

Ennek a határozatnak a Dán Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2020. március 20-án.

*a Bizottság részéről*
Margrethe VESTAGER
*ügyvezető alelnök*

([168]) A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL L 17., 1958.10.6., 385. o.).