



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

6 октомври 2021 година *

„Обжалване — Жалби за отмяна — Държавни помощи — Публично финансиране на постоянната железопътно-автомобилна връзка във Фемарнския пролив — Индивидуални помощи — Помощи, за които е отправено уведомление, обявени за съвместими с вътрешния пазар — Осъществяване на важен проект от общоевропейски интерес — Решение да не се повдигат възражения — Монопол — Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията“

По съединени дела C-174/19 P и C-175/19 P

с предмет две жалби, подадени на основание член 56 от Статута на Съда на Европейския съюз на 25 февруари 2019 г.,

Scandlines Danmark ApS, установено в Копенхаген (Дания),

Scandlines Deutschland GmbH, установено в Хамбург (Германия),

за които се явява L. Sandberg-Mørch, advokat,

жалбоподатели по дело C-174/19 P,

подпомагани от:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, установено във Фемарн (Германия), за което се явяват L. Sandberg-Mørch, advokat, и W. Mecklenburg, Rechtsanwalt,

Rederi Nordö-Link AB, установено в Малмьо (Швеция), за което се явяват L. Sandberg-Mørch и A. Godsk Fallesen, advokater,

Trelleborg Hamn AB, установено в Трелеборг (Швеция), за което се явяват L. Sandberg-Mørch, advokat, и J. L. Buendía Sierra, abogado,

встъпили страни в производството по обжалване,

като другите страни в производството са:

Европейска комисия, за която се явяват V. Bottka и S. Noë, както и L. Armati, в качеството на представители,

* Език на производството: английски.

ответник в първоинстанционното производство,

Кралство Дания, за което първоначално се явяват J. Nymann-Lindegren, впоследствие V. Jørgensen в качеството на представители, подпомагани от R. Holdgaard, advokat,

Föreningen Svensk Sjöfart, установено в Гьотеборг (Швеция), за което се явява J. L. Buendía Sierra, abogado,

Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV, установено в Щутгарт (Германия), за което се явяват T. Hohmuth, Rechtsanwalt, и L. Sandberg-Mørch, advokat,

встъпили страни в първоинстанционното производство,

и

Stena Line Scandinavia AB, установено Гьотеборг, за което се явяват L. Sandberg-Mørch, advokat, и P. Alexiadis, solicitor,

жалбоподател по дело C-175/19 Р,

подпомагано от:

Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, установено във Фемарн, за което се явяват L. Sandberg-Mørch, advokat, и W. Mecklenburg, Rechtsanwalt,

Rederi Nordö-Link AB, установено в Малмьо, за което се явяват L. Sandberg-Mørch и A. Godsk Fallesen, advokater,

Trelleborg Hamn AB, установено в Трелеборг, за което се явяват L. Sandberg-Mørch, advokat, и J. L. Buendía Sierra, abogado,

встъпили страни в производството по обжалване,

като другите страни в производството са:

Европейска комисия, за която се явяват V. Bottka и S. Noë, както и L. Armati, в качеството на представители,

ответник в първоинстанционното производство,

Кралство Дания, за което се явяват първоначално J. Nymann-Lindegren, впоследствие V. Jørgensen в качеството на представители, подпомагани от R. Holdgaard, advokat,

Föreningen Svensk Sjöfart, установено в Гьотеборг, за което се явява J. L. Buendía Sierra, abogado,

встъпили страни в първоинстанционното производство,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от J.-C. Bonichot (докладчик), председател на състав, L. Bay Larsen, C. Toader, M. Safjan и N. Jääskinen, съдии,

генерален адвокат: G. Pitruzzella,

секретар: M. Longar, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 26 ноември 2020 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 11 март 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Със съответните си жалби Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH, от една страна, и Stena Line Scandinavia AB, от друга страна, искат да бъде отменено, първите две дружества — решение от 13 декември 2018 г., Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland/Комисия (Т-630/15, наричано по-нататък „първото обжалвано съдебно решение“, EU:T:2018:942), а второто — решение от 13 декември 2018 г., Stena Line Scandinavia/Комисия (Т-631/15, непубликувано, наричано по-нататък „второто обжалвано съдебно решение“, EU:T:2018:944) (наричани по-нататък заедно „обжалваните съдебни решения“), с които Общият съд отменя Решение С(2015) 5023 окончателен на Комисията от 23 юли 2015 година относно държавна помощ SA.39078 (2014/N) (Дания) във връзка с финансирането на проекта за постоянна връзка във Фемарнския пролив (ОВ С 325, 2015 г., стр. 5) (наричано по-нататък „спорното решение“), в частта, в която Европейската комисия решава да не повдига възражения по отношение на мерките на Кралство Дания в полза на Femern A/S за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната връзка във Фемарнския пролив.
- 2 С насрещните си жалби Комисията иска да бъдат отменени обжалваните съдебни решения в частта, с която жалбата, подадена от Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland и тази, подадена от Stena Line Scandinavia са обявени за допустими в частта относно мерките на Кралство Дания в полза на Femern Landanlæg за планирането, изграждането и експлоатацията на железопътните и сухопътните връзки с вътрешността на Дания.

I. Правна уредба

- 3 Съгласно член 1, буква з) от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 година за установяване на подробни правила за прилагането на член [108 ДФЕС] (ОВ L 83, 1999 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 41) понятието „заинтересовани страни“ означава по-специално всяко предприятие или обединение от предприятия, чиито интереси биха могли да бъдат засегнати от предоставянето на помощ, по-специално получателят на помощта, конкуриращите се предприятия и търговските обединения.

4 В член 4, параграфи 1—4 от този регламент се предвижда:

„1. Комисията разглежда уведомлението веднага след получаването му. Без да се засяга член 8, Комисията взема решение съгласно параграфи 2, 3 или 4.

2. Когато Комисията след предварително разглеждане установи, че мярката, за която е уведомена, не представлява помощ, тя отбелязва тази констатация посредством решение.

3. Когато Комисията след предварително разглеждане констатира, че никакви съмнения не са се породили по отношение на съвместимостта с [вътрешния] пазар на мярката, за която е отправено уведомление, доколкото попада в рамките на приложното поле на член [107], параграф 1 [ДФЕС], тя решава, че мярката е съвместима с [вътрешния] пазар (наричано по-нататък „решение да не се повдигат възражения“). Решението уточнява кое изключение съгласно Договора е било приложено.

4. Когато Комисията след предварителното разглеждане констатира, че са се породили съмнения по отношение на съвместимостта с [вътрешния] пазар на мярката, за която е отправено уведомление, тя решава да започне производството по член [108], параграф 2 [ДФЕС] (наричано по-нататък „решение за започване на официална процедура по разследване“).

5 Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 година за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 2015 г., стр. 9 и поправка в ОВ L 186, 2017 г.), с който, считано от 14 октомври 2015 г. се отменя Регламент № 659/1999, предвижда разпоредби, идентични на цитираните в предходната точка.

II. Обстоятелства, предхождащи спора

A. Проектът

6 Предмет на спора е финансирането на проекта за връзка във Фемарнския пролив между Дания и Германия, северно от Любек (Германия) (наричан по-нататък „проектът“). Проектът включва изграждането на подводен тунел между Рьодбю на остров Лоланд в Дания и Путгарден на остров Фемарн в Германия с дължина около 19 km, оборудван с електрифицирана железопътна линия и магистрала (наричан по-нататък „постоянната връзка“), от една страна, и от друга страна, разширяването и подобряването на сухопътните и железопътните връзки с вътрешността на Дания, по-специално железопътната връзка с дължина около 120 km между Рингстед (Дания) и Рьодбю. Проектът е одобрен с договор, сключен между Кралство Дания и Федерална република Германия, подписан на 3 септември 2008 г. и ратифициран през 2009 г.

7 Общата прогнозна стойност на проекта, съответстваща на фиксираните цени за 2014 г., е 64,4 милиарда датски крони (DKK) (около 8,7 милиарда евро), от които 54,9 милиарда DKK (около 7,4 милиарда евро) за планирането и изграждането на постоянната връзка и 9,5 милиарда DKK (около 1,3 милиарда евро) за планирането и изграждането на подобренията на сухопътните и железопътните връзки с вътрешността на Дания.

- 8 Съгласно посочения договор, подписан на 3 септември 2008 г., и Lov nr. 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Закон № 575 за изграждането и експлоатацията на постоянната връзка във Фемарнския пролив и на връзките с вътрешността на Дания) от 4 май 2015 г. изпълнението на проекта е възложено на две датски публични предприятия. На първото, Femern A/S, учредено през 2005 г., е възложено финансирането, изграждането и експлоатацията на постоянната връзка. На второто, Femern Landanlæg A/S, учредено през 2009 г., е възложено финансирането, изграждането и експлоатацията на сухопътните и железопътните връзки с вътрешността на Дания. Femern Landanlæg е дъщерно дружество на Sund & Bælt Holding A/S, собственост на датската държава. След учредяването на Femern Landanlæg, Femern става негово дъщерно дружество.
- 9 Собствеността върху разглежданите железопътни връзки ще бъде поделена между Banedanmark (20 %), публичен управител на датската държавна железопътна инфраструктура, и Femern Landanlæg (80 %).
- 10 Проектът е финансиран от Femern и Femern Landanlæg чрез кредитиране, получено на международните финансови пазари и се ползва с гаранция от датската държава или чрез субсидиарни заеми, отпуснати от датската национална банка. Тези дружества обаче няма да могат да получат кредити за дейности, различни от финансирането, планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната връзка и на сухопътните и железопътните връзки с вътрешността на Дания. Датската държава е направила апортна вноска в капитала на тези две дружества.
- 11 Femern ще получава таксите от ползвателите на постоянната връзка, за да върне дълга си, и ще плаща дивиденди на Femern Landanlæg, които последното ще използва, за да погаси собственото си задължение.
- 12 Femern Landanlæg ще получава 80 % от сумите от таксите, плащани от железопътните оператори на Banedanmark за ползването на железопътните връзки в съответствие с разпределението на собствеността върху тези железопътни връзки между него и този управител.
- 13 Banedanmark ще понесе всички разходи, свързани с експлоатацията на железопътните връзки с вътрешността на Дания, като разходите за поддръжката им обаче ще бъдат разпределени между Femern Landanlæg и Banedanmark пропорционално на частите им от собствеността.

Б. Събитията, предхождащи спора

- 14 Проектът се предшества от фаза на планиране, за финансирането на която Комисията е уведомена от датските органи.
- 15 С Решение от 13 юли 2009 г. относно държавна помощ N 157/2009 — Финансиране на фазата на планиране на постоянната връзка на Фемарнския пролив (ОВ С 202, 2009 г., стр. 2) Комисията приема, от една страна, че е възможно мерките, свързани с финансирането на планирането на проекта, да не представляват държавна помощ, и от друга страна, че те при всяко положение са съвместими с вътрешния пазар. Поради това тя решава да не повдига възражения по смисъла на член 4, параграфи 2 и 3 от Регламент № 659/1999.

- 16 На 22 декември 2014 г. датските органи уведомяват Комисията за условията за публично финансиране на проекта, които включват апортни вноски в капитала на двете предприятия, както и държавни гаранции и държавни заеми.
- 17 Комисията одобрява тези мерки със спорното решение. Тя счита по-специално че мерките за публично финансиране в полза на Femern Landanlæg за финансирането на железопътните връзки с вътрешността на Дания не представляват държавни помощи с мотива, че те не водят до нарушаване на конкуренцията поради липсата на конкуренция „на“ или „за“ пазара на управлението и на експлоатацията на националната железопътна мрежа и тъй като принадлежащите на това предприятие железопътни връзки ще бъдат подобрени и експлоатирани от Banedanmark при същите условия като другите участъци от датската национална железопътна мрежа.
- 18 Комисията счита също, че тези мерки не са в състояние да засегнат търговията между държавите членки, тъй като управлението и експлоатацията на разглежданата железопътна мрежа се осъществяват на национален, отделен и географски затворен пазар, който е затворен за конкуренция.
- 19 Що се отнася до приетите в полза на Femern мерки за финансирането на постоянната връзка, Комисията посочва, че ако представляват държавни помощи, те при всяко положение са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС.

III. Производствата пред Общия съд и обжалваните съдебни решения

A. Дело T-630/15

- 20 На 10 ноември 2015 г. Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland подават в секретариата на Общия съд жалба за отмяна на спорното решение.
- 21 На 6 април 2016 г. Кралство Дания подава в секретариата на Общия съд молба за встъпване в производството в подкрепа на исканията на Комисията. С определение от 29 юни 2016 г. председателят на девети състав на Общия съд допуска встъпването и уважава искането на жалбоподателите за поверително третиране по отношение на Кралство Дания.
- 22 С молби, постъпили в секретариата на Общия съд на 7 април 2016 г., Föreningen Svensk Sjöfart (наричано по-нататък „FSS“), сдружение на корабособственици, установено в Швеция, и Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV, организация за защита на околната среда, установена в Германия, искат да встъпят в подкрепа на исканията на жалбоподателите. С определение от 30 ноември 2016 г. председателят на пети състав на Общия съд допуска тези встъпвания и уважава искането на жалбоподателите за поверително третиране по отношение на FSS и на NABU.
- 23 С първото обжалвано съдебно решение Общият съд отменя спорното решение в частта, в която Комисията решава да не повдига възражения по отношение на приетите от Кралство Дания в полза на Femern мерки за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната връзка и отхвърля жалбата в останалата ѝ част.

Б. Дело Т-631/15

- 24 На 11 ноември 2015 г. Stena Line Scandinavia подава в секретариата на Общия съд жалба за отмяна на спорното решение.
- 25 На 6 април 2016 г. Кралство Дания подава в секретариата на Общия съд молба за встъпване в производството в подкрепа на исканията на Комисията. С определение от 29 юни 2016 г. председателят на девети състав на Общия съд допуска встъпването.
- 26 На 7 април 2016 г. FSS подава в секретариата на Общия съд молба за встъпване в подкрепа на исканията на жалбоподателя. С определение от 30 ноември 2016 г. председателят на пети състав на Общия съд допуска встъпването.
- 27 С второто обжалвано съдебно решение Общият съд отменя спорното решение в частта, в която Комисията решава да не повдига възражения по отношение на мерките, приети от Кралство Дания в полза на Femern, за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната връзка, въз основа на същите мотиви като приетите в първото обжалвано съдебно решение, като се вземат предвид допълнителните уточнения, изложени в точки 162—165 от второто обжалвано съдебно решение. Той отхвърля жалбата в останалата ѝ част.

IV. Производството пред Съда

- 28 С определение на председателя на Съда от 22 октомври 2019 г. Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland/Комисия (C-174/19 Р, непубликувано, EU:C:2019:1096), Rederi Nordö-Link AB, Trelleborg Hamn AB и Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV (наричано по-нататък „Aktionsbündnis“) са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Scandlines Danmark и на Scandlines Deutschland.
- 29 С определение на председателя на Съда от 22 октомври 2019 г. Stena Line Scandinavia/Комисия (C-175/19 Р, непубликувано, EU:C:2019:1095), Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn и Aktionsbündnis са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Stena Line Scandinavia.
- 30 С решение на председателя на Съда от 2 септември 2020 г. дела C-174/19 Р и C-175/19 Р са съединени за целите на устното производство и на съдебното решение.

V. Искания на страните

А. Дело C-174/19 Р

- 31 Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland искат Съдът:
- да отмени първото обжалвано съдебно решение в частта относно мерките за финансиране, приети в полза на Femern Landanlæg,
 - да обяви насрещната жалба за недопустима или при всяко положение за неоснователна и

- да осъди Комисията да понесе, наред с направените от нея съдебни разноси, и тези, направени от жалбоподателите.

32 Комисията иска Съдът:

- да отхвърли главната жалба,
- да отмени мълчаливото решение на Общия съд, с което той обявява жалбите на жалбоподателите за допустими в частта относно мерките за финансиране, приети в полза на Femern Landanlæg, и
- да осъди жалбоподателите да заплатят направените в производството пред Общия съд и пред Съда съдебни разноси.

33 Кралство Дания иска Съдът да отхвърли главната жалба и да уважи насрещната жалба.

34 FSS иска Съдът:

- да отмени първото обжалвано съдебно решение, в частта, в която са отхвърлени основанията, повдигнати от Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland,
- да отмени изцяло спорното решение,
- да разпреди на Комисията да образува официална процедура по разследване за всички мерки за подпомагане, свързани с проекта,
- да обяви насрещната жалба за недопустима и при всяко положение за неоснователна и
- да осъди Комисията да понесе, наред с направените от нея съдебни разноси, и разностите, направени от Scandlines Danmark и от Scandlines Deutschland и FSS в рамките на производствата пред Общия съд и пред Съда.

35 NABU иска Съдът:

- да уважи главната жалба и да отмени първото обжалвано съдебно решение,
- да обяви насрещната жалба за недопустима и при всяко положение за неоснователна,
- да отмени изцяло спорното решение и
- да осъди Комисията да заплати, наред с направените от нея съдебни разноси, и разностите, направени от NABU.

36 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn и Aktionsbündnis искат Съдът:

- да уважи главната жалба и да отмени частично първото обжалвано съдебно решение и
- да осъди Комисията да заплати, наред с направените от нея съдебни разноси, и тези, направени от встъпилите в производството по обжалване страни.

Б. Дело C-175/19 Р

37 Stena Line Scandinavia иска Съдът:

- да отмени второто обжалвано съдебно решение в частта за приетите в полза на Femern Landanlæg мерки за финансиране,
- да обяви насрещната жалба за недопустима или при всяко положение за неоснователна и
- да осъди Комисията да понесе, наред с направените от нея съдебни разноски, и разноските, направени от жалбоподателя.

38 Комисията иска Съдът:

- да отхвърли главната жалба,
- да уважи насрещната ѝ жалба и да отмени мълчаливото решение на Общия съд, с което жалбата на жалбоподателя се обявява за допустима в частта относно приетите в полза на Femern Landanlæg мерки за финансиране,
- да обяви жалбата за недопустима в частта относно тези мерки и
- да осъди жалбоподателя да заплати направените в производството пред Общия съд и пред Съда съдебни разноски.

39 Кралство Дания иска Съдът да отхвърли главната жалба и да уважи насрещната жалба на Комисията.

40 FSS иска Съдът:

- да отмени второто обжалвано съдебно решение,
- да отмени изцяло спорното решение,
- да разпорежи на Комисията да започне официална процедура по разследване за всички мерки за подпомагане, свързани с проекта,
- да обяви насрещната жалба за недопустима или неоснователна и
- да осъди Комисията да понесе, наред с направените от нея съдебни разноски, и разноските, направени от жалбоподателя и от FSS в рамките на производствата пред Общия съд и пред Съда.

41 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn и Aktionsbündnis искат Съдът:

- да уважи главната жалба и да отмени частично второто обжалвано съдебно решение и
- да осъди Комисията да понесе, наред с направените от нея съдебни разноски, и разноските, направени от встъпилите в производството по обжалване страни.

VI. По главните жалби

- 42 По дело C-174/19 Р Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland излагат седем основания в подкрепа на жалбата си. Първото и второто основание са насочени срещу преценката на Общия съд относно финансирането на частта от проекта, свързано с железопътните връзки с вътрешността на Дания, докато другите основания са относно преценката на Общия съд във връзка с финансирането на постоянната връзка. По дело C-175/19 Р Stena Line Scandinavia излага шест основания в подкрепа на жалбата си, които по същество са еднакви с първите шест основания, повдигнати от жалбоподателите по дело C-174/19 Р.

А. По допустимостта на основанията от трето до шесто по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р

1. Доводи на страните

- 43 Комисията и Кралство Дания в самото начало повдигат възражение за недопустимост на основанията от трето до шесто на жалбоподателите — допуснати от Общия съд грешки при прилагане на правото относно стимулиращия ефект, допустимостта на разходите за връзките с вътрешността на Дания и нарушаването на конкуренцията, произтичащо от приетите в полза на Femern мерки. Те се основават на член 169, параграф 1 от Процедурния правилник на Съда и на свързаната с тази разпоредба съдебна практика, за да изтъкнат, че доколкото са насочени срещу мотивите, а не срещу диспозитива на обжалваните решения, тези основания са недопустими.
- 44 Жалбоподателите посочват, че имат правен интерес и че тези основания са допустими, по-специално тъй като позволяват да се избегне възможността така оспорените мотиви на обжалваните съдебни решения да се ползват със силата на пресъдено нещо. NABU и FSS по-същество споделят доводите на жалбоподателите.

2. Съображения на Съда

- 45 Съгласно член 169, параграф 1 от Процедурния правилник исканията в жалбата са за отмяна, изцяло или частично, на съдебния акт на Общия съд, съдържащ се в диспозитива.
- 46 С обжалваните съдебни решения Общият съд отменя мотивите на спорното решение относно приетите в полза на Femern мерки за постоянната връзка.
- 47 С основания от трето до шесто жалбоподателите твърдят, че Общият съд е допуснал грешки при прилагане на правото при преценката на стимулиращия ефект на тези мерки, допустимостта на разходите за връзките с вътрешността на Дания и нарушаването на конкуренцията, предизвикано от посочените мерки.
- 48 При това положение следва да се посочи, че с тези основания жалбоподателите се опитват да оспорят не диспозитива на обжалваните съдебни решения, а техните мотиви, и че уважаването на тези основания няма да позволи да се стигне до пълната или частична отмяна на диспозитива на всяко от тези съдебни решения.
- 49 Следователно тези основания трябва да се отхвърлят като недопустими.

- 50 Тази преценка не може да се постави под въпрос от довода на NABU и на FSS, основан на силата на пресъдено нещо на посочените в тези основания мотиви на обжалваните решения.
- 51 В това отношение трябва да се припомни, че от практиката на Съда следва, че силата на пресъдено нещо обхваща само мотивите на съдебното решение, които са необходимата основа на неговия диспозитив и поради това са неразривно свързани с него (решение от 25 юли 2018 г., *Société des produits Nestlé и др./Mondelez UK Holdings & Services*, C-84/17 Р, C-85/17 Р и C-95/17 Р, EU:C:2018:596, т. 52 и цитираната съдебна практика).
- 52 Следователно в случай на отмяна от Общия съд на решение на Комисията мотивите, въз основа на които този съд е отхвърлил някои доводи на страните, не могат да се разглеждат като придобили сила на пресъдено нещо (вж. в този смисъл решение от 25 юли 2018 г., *Société des produits Nestlé и др./Mondelez UK Holdings & Services*, C-84/17 Р, C-85/17 Р и C-95/17 Р, EU:C:2018:596, т. 53).
- 53 Основания от трето до шесто по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р се отнасят за доводи, изложени в първоинстанционното производство и отхвърлени от Общия съд в обжалваните съдебни решения. При тези условия изтъкнатите от жалбоподателите доводи в техните основания от трето до шесто не могат да им бъдат от полза, нито могат да повлияят на частта от диспозитива на обжалваните съдебни решения, с която се отменят мотивите на спорното решение относно приетите в полза на Femern мерки.
- 54 От това следва, че основания от трето до шесто по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р трябва да се отхвърлят като недопустими.

Б. По седмото основание по дело C-174/19 Р

- 55 Със седмото си основание по дело C-174/19 Р жалбоподателите, подпомагани от Rederi Nordö-Link и Aktionsbündnis, изтъкват, че като е отхвърлил като недопустими основанията им относно мерки за подпомагане, включващи таксите за ползване на железопътната инфраструктура и използването на имоти, собственост на датската държава с мотива, че тези мерки не са посочени в спорното решение, в точки 40—52 от първото обжалвано съдебно решение Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото. NABU и FSS по същество споделят тези доводи.
- 56 В това отношение жалбоподателите се позовават на противоречие между това съдебно решение и определение от 13 декември 2018 г., *Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland/Комисия* (T-890/16, непубликувано, EU:T:2018:1004), в което Общият съд е приел, че това решение се отнася за въпросните мерки. Те твърдят, че това противоречие нарушава член 263, първа и четвърта алинея ДФЕС и член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз.
- 57 Комисията и Кралство Дания твърдят, че седмото основание трябва да се отхвърли като необосновано, като Комисията счита също, че това основание при всяко положение е неотносимо.
- 58 В това отношение е важно да се отбележи, че в първото обжалвано съдебно решение Общият съд не се произнася в твърдения от жалбоподателите смисъл.

- 59 Всъщност, от една страна, в точка 48 от това съдебно решение Общият съд отхвърля доводите на жалбоподателите относно тези мерки като нови и следователно недопустими. От друга страна и от съображения за изчерпателност, в точка 52 от посоченото съдебно решение Общият съд не приема, че таксите за железопътната инфраструктура и безвъзмездното използване на имоти, принадлежащи на датската държава не са посочени в решението относно изграждането от 2015 г., а само отхвърля довода на жалбоподателите, изведен от липсата на мотиви на това решение относно тези мерки, като счита, че този довод не се отнася до липса на мотиви на посоченото решение в тесен смисъл. Впрочем в същата точка 52 Общият съд се позовава само на претенциите на жалбоподателите, без изобщо да преценява дали същото решение действително се отнася за посочените мерки (определение от 3 септември 2021 г., Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland/Комисия, C-173/19 Р, непубликувано, EU:C:2021:699, т. 53).
- 60 От това следва, че седмото основание по дело C-174/19 Р трябва да се отхвърли като необосновано.

В. По първото и второто основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р

- 61 С първото си основание, което се състои от четири части, жалбоподателите твърдят, че като е постановил, че Комисията не е допуснала грешка при прилагане на правото и не е изпитала сериозни затруднения, когато е счела, че приетите в полза на Femern Landanlæg мерки не могат да нарушат конкуренцията, Общият съд е нарушил член 107, параграф 1 ДФЕС и член 108, параграф 2 ДФЕС. С второто си основание те изтъкват, че като е приел, че тези мерки не могат да засегнат търговията между държавите членки, Общият съд е допуснал същите грешки при прилагане на правото.

1. Предварителни бележки

- 62 Важно е да се припомни, че съгласно член 107, параграф 1 ДФЕС, освен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.
- 63 Освен това, тъй като първото и второто основание на жалбоподателите са относно твърдяното нарушаване на техните процесуални права, важно е също да се припомни, че с член 4 от Регламент № 659/1999 се въвежда фаза на предварително разглеждане на мерките за помощ, за които е отправено уведомление, която има за цел да позволи на Комисията да си състави първоначално становище относно съвместимостта на съответната помощ с вътрешния пазар. В края на тази фаза Комисията може да констатира, че тази мярка или не съставлява помощ, или че попада в приложното поле на член 107, параграф 1 ДФЕС. В последния случай, ако мярката не поражда съмнения относно съвместимостта си с вътрешния пазар, тя я обявява за съвместима с него, като приема решение да не се повдигат възражения. В противен случай Комисията трябва да започне официалната процедура по разследване (вж. в този смисъл решение от 24 май 2011 г., Комисия/Kronoply и Kronotex, C-83/09 Р, EU:C:2011:341, т. 43, 44 и 46).

- 64 Когато Комисията приеме решение да не се повдигат възражения, тя не само обявява мярката за съвместима с вътрешния пазар, но и мълчаливо, но задължително отказва да започне официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 ДФЕС и в член 6, параграф 1 от Регламент № 659/1999 (вж. в този смисъл решение от 24 май 2011 г., Комисия/Kronoply и Kronotex, C-83/09 Р, EU:C:2011:341, т. 45).
- 65 Предвидената в член 108, параграф 2 ДФЕС процедура придобива задължителен характер, когато Комисията изпитва сериозни затруднения да прецени дали дадена помощ е съвместима с вътрешния пазар. Следователно, когато взема благоприятно за дадена помощ решение, Комисията може да се задоволи единствено с фазата на предварително разглеждане, посочена в член 108, параграф 3 ДФЕС, само ако след първоначално разглеждане е в състояние да се убеди, че тази помощ е съвместима с вътрешния пазар. Ако обаче това първоначално разглеждане води Комисията до противоположното заключение или не ѝ позволява да преодолее всички затруднения, възникващи във връзка с преценката на съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар, тя има задължението да се снабди с всички необходими становища и да открие за целта процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 ДФЕС (решение от 2 април 2009 г., Bouygues и Bouygues Télécom/Комисия, C-431/07 Р, EU:C:2009:223, т. 61 и цитираната съдебна практика).
- 66 Тъй като критерият за сериозни затруднения има обективен характер, наличието на тези затруднения трябва да се търси не само в обстоятелствата по приемането на решението на Комисията, взето след предварителното разглеждане, но също и в преценките, на които тя се е основала (решение от 21 декември 2016 г., Club Hotel Loutraki и др./Комисия, C-131/15 Р, EU:C:2016:989, т. 31 и цитираната съдебна практика).
- 67 Следователно този анализ предполага да се определи дали във фазата на предварителното разглеждане на мярката, за която е отправено уведомление, преценката на информацията и обстоятелствата, с които е запозната Комисията, е трябвало да породи съмнения относно съвместимостта на мярката с вътрешния пазар, като се има предвид, че подобни съмнения трябва да доведат до започване на официалната процедура по разследване, в която могат да участват заинтересованите страни, посочени в член 1, буква з) от Регламент № 659/1999, като същите принципи се прилагат, когато Комисията продължава да изпитва съмнения относно самото квалифициране на разглежданата мярка като помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 21 декември 2016 г., Club Hotel Loutraki и др./Комисия, C-131/15 Р, EU:C:2016:989, т. 32 и 33 и цитираната съдебна практика).

2. По първата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р

а) Доводи на страните

- 68 С първата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р жалбоподателите, подпомагани от встъпилите страни, твърдят, че Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото, като е счел, че приетите в полза на Femern Landanlæg мерки не могат да засегнат конкуренцията, въпреки че постоянната връзка и железопътните връзки са част от общ проект, в рамките на който не се спори, че приетите в полза на Femern мерки могат да нарушат конкуренцията. FSS и NABU по същество споделят тези доводи.

- 69 Според жалбоподателите Общият съд греши, като приема, че дейността на Femern Landanlæg не включва предоставянето на транспортни услуги във Фемарнския пролив, тъй като тези връзки и постоянната връзка са части от единен интегриран проект и самата цел на изграждането им е предоставянето на транспортни услуги в този пролив. Поради това целта на мерките, приети в полза на Femern, от една страна, и на тези, приети в полза на Femern Landanlæg, от друга страна, била една и съща — предоставянето на транспортни услуги във Фемарнския пролив.
- 70 Освен това и при всяко положение, мерките, приети само за железопътните връзки, нарушавали конкуренцията по същия начин като тези, предназначени за железопътната инфраструктура на постоянната връзка.
- 71 Поради това в точка 88 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 63 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд неправилно приел, че макар и свързани с един и същ проект, мерките, приети в полза на Femern и на Femern Landanlæg, имат различни цели и бенефициери.
- 72 Жалбоподателите твърдят също, че повдигнатото от Комисията и от Кралство Дания възражение за недопустимост е необосновано.
- 73 FSS твърди от своя страна, че обстоятелството, че проектът се изпълнява от две отделни дружества, не е основание приетите мерки за финансиране да се разглеждат поотделно и счита, че анализът на последиците за конкуренцията би трябвало да се преценява на равнището на проекта в неговата цялост. То изтъква, че частта от проекта, която се отнася за железопътните връзки с вътрешността на Дания е свързана с наличието на постоянната връзка и че освен това финансирането на първите е осигурено от дивидентите, изплащани от Femern на Femern Landanlæg.
- 74 Rederi Nordö-Link твърди, че приетите в полза на Femern Landanlæg мерки при всяко положение засягат пазара на транспортните услуги за пресичане на Фемарнския пролив, както и конкуренцията на пазарите нагоре по веригата, като пазара за доставка на материали за строителството, и надолу по веригата, като пазарите за предоставяне на железопътни услуги в Дания.
- 75 Комисията обръща внимание, че жалбоподателите не посочват точно частите от оспорваните мотиви на обжалваните съдебни решения.
- 76 Тя добавя, че първата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р при всяко положение е необоснована.
- 77 Кралство Дания посочва в самото начало, че в спорното решение Комисията не се е произнесла окончателно по въпроса дали мерките, приети в полза на Femern, могат да нарушат конкуренцията, нито дори по въпроса дали се касае за предприятие за целите на прилагането на член 107, параграф 1 ДФЕС. То твърди, че не може да се приеме, че такава квалификация е налице както за Femern, така и за Femern Landanlæg.
- 78 Освен това то твърди, че пред Съда жалбоподателите се позовават на същите доводи като тези, които са отхвърлени от Общия съд.

- 79 То повдига също възражение за тяхната недопустимост с довода, че жалбоподателите не посочват точно частите от оспорваните мотиви на обжалваните съдебни решения и че оспорват също и преценката на фактите, извършена от Общия съд, що се отнася до целта и функцията на връзките с вътрешността на страната, без да твърдят, че ги е изопачил.
- 80 На последно място то твърди, че първата част от първото основание по двете дела при всяко положение не е обоснована.

б) Съображения на Съда

- 81 Що се отнася до повдигнатото от Комисията и от Кралство Дания възражение за недопустимост, изведено от недостатъчно точното определяне на оспорваните части от мотивите на обжалваните съдебни решения, оказва се, че тези части са ясно посочени от жалбоподателите.
- 82 Всъщност достатъчно е да се отбележи, че в подкрепа на доводите си, изложени във връзка с първата част от първото основание по дело C-174/19 P, Scandlines Danmark и Scandlines Deutschland изрично посочват точки 87—93 от първото обжалвано съдебно решение, и по-специално точка 88 от това решение, където Общият съд се произнася по относимостта на принадлежността на разглежданите мерки към същия проект с оглед на прилагането на член 107, параграф 1 ДФЕС. От своя страна в подкрепа на първата част от първото основание по дело C-175/19 P Stena Line Scandinavia посочва точки 62—71 от второто обжалвано съдебно решение, и по-специално точка 63 от него.
- 83 Следователно това възражение за недопустимост трябва да се отхвърли.
- 84 По същия начин изтъкнатото от Кралство Дания възражение за недопустимост, изведено от факта, че в първата част от първото си основание жалбоподателите само повтаряли доводи, изложени в първоинстанционното производство, не може да бъде уважено, тъй като с тези доводи жалбоподателите оспорват преценката на Общия съд, въз основа на която в точки 87—93 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 62—71 от второто обжалвано съдебно решение той отхвърля техните доводи.
- 85 Всъщност от постоянната практика на Съда следва, че разглежданите в първоинстанционното производство правни въпроси могат отново да бъдат обсъдени в хода на производството по обжалване. Ако страните не могат да основат жалбата си пред Съда на вече изложени пред Общия съд основания и доводи, производството по обжалване отчасти би се обезсмислило (вж. по-специално решение от 21 декември 2016 г., Club Hotel Loutraki и др./Комисия, C-131/15 P, EU:C:2016:989, т. 26).
- 86 Както твърди Кралство Дания обаче, доводите, на които се позовават жалбоподателите, за да изтъкнат, че дейността на Femern Landanlæg включва предоставянето на транспортни услуги във Фемарнския пролив са недопустими, тъй като с тях те искат Съдът да извърши нова преценка на фактите, без да твърдят, че те са изопачени от Общия съд. Всъщност преценката на фактите и на доказателствата, освен в случай на тяхното изопачаване, не представлява правен въпрос, който в това си качество подлежи на контрол от Съда в рамките на производство по обжалване (вж. в този смисъл решение от 2 март 2021 г., Комисия/Италия и др., C-425/19 P, EU:C:2021:154, т. 52 и цитираната съдебна практика).

- 87 Впрочем, както посочва генералният адвокат в точка 92 от заключението си, от доводите относно интегрирания характер на проекта, и по-специално от тези, свързани с целта и условията за финансиране на проекта, изобщо не следва, че дейностите на Femern Landanlæg обхващат предоставянето на транспортни услуги във Фемарнския пролив.
- 88 От друга страна, доводите, изложени от Rederi Nordö-Link, че приетите в полза на Femern Landanlæg мерки засягали също и конкуренцията на пазарите нагоре по веригата, като пазара за доставка на материали за строителството, и надолу по веригата, като тези на железопътните транспортни услуги в Дания, в действителност се отнасят за точка 91 от първото обжалвано съдебно решение и за точка 66 от второто обжалвано съдебно решение, с които Общият съд препраща към частите от обжалваните съдебни решения относно наличието на конкуренция. Следователно такива доводи са без значение за правните последици, до които следва да доведе принадлежността на различните разглеждани мерки към един и същ проект и следователно те не биха могли да се изтъкнат надлежно в подкрепа на първата част от първото основание.
- 89 Без значение за целите на преценката на първата част от първото основание е и въпросът дали Femern и Femern Landanlæg са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС.
- 90 На последно място, естеството на преследваните от държавните мерки цели и тяхната обосновка са без значение за квалифицирането им като държавна помощ. Всъщност член 107, параграф 1 ДФЕС не разграничава държавните помощи според техните причини или цели, а ги определя в зависимост от техните последици (решение от 4 март 2021 г., Комисия/Fútbol Club Barcelona, C-362/19 Р, EU:C:2021:169, т. 61 и цитираната съдебна практика).
- 91 От това следва, че дори мерките, приети в полза на Femern Landanlæg, да са част от проект, който като цяло има за цел, както посочва генералният адвокат в точка 99 от заключението си, подобряване на условията за превоз на пътници и стоки между скандинавските страни и Централна Европа, това не променя факта, че само поради тази причина те не могат да бъдат преценявани общо заедно с приетите в полза на Femern мерки от гледна точка на член 107, параграф 1 ДФЕС, тъй като дейностите и на двете предприятия са различни. Всъщност безспорно е, че след осъществяването на проекта дейността на Femern Landanlæg ще се свежда до управлението и експлоатацията на железопътните връзки, докато тази на Femern ще е свързана само с постоянната връзка, тъй като освен това тези отделни инфраструктури могат да се използват независимо едни от други.
- 92 От изложеното по-горе следва, че Общият съд е можел, без да допусне грешка при прилагане на правото да приеме в точка 88 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 63 от второто обжалвано съдебно решение, че не е възможно да се заключи, че приетите в полза на Femern Landanlæg мерки, квалифицирани от Комисията като държавни помощи, представляват държавни помощи „само поради това“ че са приети в рамките на същия проект като този, в който се предвиждат мерки в полза на Femern за постоянната връзка, тъй като тези два вида мерки имат една и съща цел и различни бенефициери. Поради това в точки 90—92 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 65—67 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд правилно прокарва разграничение между последиците, които мерките, приети в полза на едното или на другото предприятие, имат за конкуренцията.

- 93 От това следва, че първата част от първото основание на жалбоподателите по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р е частично недопустима и частично неоснователна и следователно трябва да се отхвърли.

3. По втората и третата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р

а) Доводи на страните

- 94 С втората и третата част от тяхното първо основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р, които следва да се разгледат заедно, жалбоподателите, подпомагани от встъпилите страни, изтъкват, че като е приел, че пазарът на управлението на железопътната инфраструктура в Дания не е отворен за конкуренция, Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото. В точки 108—120 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 83—95 от второто обжалвано съдебно решение той неправилно е отхвърлил доводите им, изведени от наличието на конкуренция, както *de facto*, така и *de jure*, за управлението и експлоатацията на датската железопътна инфраструктура. NABU и FSS по същество споделят тези доводи.
- 95 В самото начало жалбоподателите поддържат, че целта на доводите им е да оспорят и извършената от Общия съд преценка в точки 94—96 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 69—71 от второто обжалвано съдебно решение, че железопътните връзки с вътрешността на страната са част от националната железопътна мрежа.
- 96 Що се отнася до наличието на конкуренция *de jure*, жалбоподателите считат, че въведеният от датското законодателство лицензионен режим за експлоатацията, управлението и поддръжката на датската железопътна инфраструктура, съгласно който за управлението на железопътна инфраструктура се изисква получаването на лиценз от компетентния в областта на транспорта национален орган, режим, който през 2015 г. е заменен с режим на разрешения за сигурност, предполага тези дейности да са отворени за конкуренция, най-малкото що се отнася за конкуренцията „за“ пазара на управлението на железопътната инфраструктура. Всъщност по този начин всяко дружество, получило лиценз и разрешение за сигурност, би могло да експлоатира железопътна инфраструктура. Впрочем в Дания имало няколко оператори на железопътната инфраструктура.
- 97 Жалбоподателите се позовават на „схема за анализ“, спомената от Комисията в документ относно инфраструктурата, свързана с железопътния транспорт, метрополитена и транспорта от местно значение (*„Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and local transport infrastructure“*), в която се посочва, че управлението на железопътната инфраструктура е затворено за конкуренция само когато управлението и експлоатацията са предмет на законен монопол, което предполага дадена услуга по закон да бъде запазена за един доставчик с изключителни права и предоставянето ѝ от всеки друг оператор ясно да бъде забранено.
- 98 В Дания обаче това не е така и лицензионният режим позволява на предприятията да се конкурират както за изграждането на инфраструктурата и за експлоатацията ѝ, така и за предоставянето на услуги чрез съществуваща инфраструктура, в случаите, при които Femern Landanlæg или Banedanmark възлагат дейностите си на подизпълнители.

- 99 От друга страна, жалбоподателите посочват други сектори на икономиката, в които дейността също се основава на използването на мрежа, като секторите на далекосъобщенията, електроенергията или газта, за да изтъкнат, че констатацията, че пазар е отворен за конкуренцията, зависи само от системата, създадена за да позволи достъпа до инфраструктурата за оператори конкуренти, дори независимо от реалното им присъствие на пазара.
- 100 По същия начин в точка 112 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 87 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд допуснал грешка при прилагане на правото, като счел, че фактът, че предприятия, различни от Banedanmark, са получили лицензи и осъществяват дейността си по управление и експлоатация в участъци от железопътната мрежа, които имат характер на „естествени монополи“, не е достатъчен, за да се докаже съществуването на конкуренция „на“ или „за“ пазара на експлоатацията и управлението на националната железопътна инфраструктура.
- 101 Освен това фактът, че правото на Съюза не налагало отварянето за конкуренция на дейността по управление на железопътната инфраструктура, както припомня Общият съд в точка 111 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 86 от второто обжалвано съдебно решение, и че операторите от други държави членки биха могли да се позоват в Дания на разрешенията, издадени в тяхната страна на произход, както той посочва в точка 113 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 88 от второто обжалвано съдебно решение, бил без значение.
- 102 При всяко положение приетите в полза на Femern Landanlæg мерки нарушавали конкуренцията на пазарите нагоре по веригата, като пазара на доставка на материали за строителството, и надолу по веригата, като пазара на предоставяне на транспортни услуги в Дания.
- 103 По-нататък жалбоподателите посочват чрез подобни доводи, че Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото и като не е установил съществуването на фактическа конкуренция на пазара, на който участва Femern Landanlæg, по-специално като се има предвид присъствието на дружества, оправомощени да управляват железопътни мрежи с местно значение, различни от националната мрежа.
- 104 Те се позовават също на Съобщение на Комисията за Насоки на Европейския съюз относно прилагането на правилата за държавна помощ във връзка с бързото разполагане на широколентови мрежи (ОВ С 25, 2013 г., стр. 1), която може да бъде предоставена на операторите за изграждането и експлоатацията на инфраструктура, за да наблегнат, че за да се определи дали приетата в полза на Femern Landanlæg мярка представлява държавна помощ, релевантният критерий е този оператор да е получил финансирането при условия, които съответстват на пазарните. Те считат, че в случая това не така.
- 105 В репликата си те посочват, че повдигнатите от Комисията и от Кралство Дания възражения за недопустимост са необосновани.
- 106 FSS набляга на безпрецедентния характер на анализа на Комисията в спорното решение, тъй като досега редките случаи, при които тази институция заключава, че липсва нарушаване на конкуренцията, се отнасят основно за дейности с второстепенно значение, най-често осъществявани далеч от границите и с последици от изцяло местно значение.

- 107 FSS твърди, че като се има предвид прилаганият в Дания лицензионен режим, Общият съд неправилно е приел, че не съществува конкуренция „за“ пазара на железопътната инфраструктура, при положение че на всеки заинтересован оператор би могло да се възложи обществена поръчка за експлоатацията на връзките с вътрешността на страната. Макар всяка железопътна инфраструктура да има характерните особености на естествен монопол, това не означавало, че оператори не биха могли да са конкуренти „за“ този пазар, така че финансово подпомагане, предоставено само на един от тях, щяло да наруши конкуренцията.
- 108 Дори ако тези пазари са затворени за конкуренция поради законен монопол, според FSS финансово подпомагане се отразява на конкуренцията в транспортния сектор. В този смисъл публичното финансиране на изграждането на инфраструктурата трябвало да има значителни последици за конкурентоспособността на сектора в ущърб на други видове транспорт, тъй като то по-специално намалява възможностите на установените в други държави членки предприятия да предоставят транспортните си услуги на пазара на тази държава. FSS се позовава по-специално на точки 77 и 78 от решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) и на решение от 30 април 2019 г., UPF/Комисия (T-747/17, EU:T:2019:271).
- 109 FSS изтъква също, че финансирането на железопътните връзки с вътрешността на Дания ще има много важни последици за конкуренцията на пазарите нагоре по веригата, по-специално в строителния сектор, тъй като оборотът на предприятията, извършващи строителните работи, ще се увеличи.
- 110 Според него финансирането на връзките с вътрешността на страната може да засегне конкуренцията, както и всяка друга мрежова промишлена инфраструктура, която има характерните особености на естествен монопол. Поради това все пак финансирането на такава инфраструктура трябва всеки път да се проверява внимателно от Комисията с оглед на правилата за държавните помощи. FSS се позовава в това отношение на точка 214 и сл. от Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 2016 г., стр. 1).
- 111 NABU, Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn и Aktionsbündnis споделят тези доводи. Rederi Nordö-Link посочва също, че съществуването на законен монопол не е достатъчно, за да се установи липсата на конкуренция, тъй като железопътната инфраструктура е в конкуренция с други транспортни инфраструктури като пристанищата.
- 112 Комисията твърди, че доводите на жалбоподателите са недопустими, тъй като в обжалваните съдебни решения Общият съд не е приел, че от правна гледна точка няма конкуренция.
- 113 Освен това в доводите на жалбоподателите относно евентуална фактическа конкуренция не се посочвали достатъчно точно оспорваните части от мотивите на обжалваните съдебни решения и следователно те били недопустими.
- 114 Тя твърди също, че доводът за нарушаването на конкуренцията на пазарите нагоре и надолу по веригата не е бил изложен пред Общия съд и следователно е ново основание.

- 115 На последно място според нея, доколкото се отнасят за преценката на фактите, трябва да се отхвърлят като недопустими доводите, с които жалбоподателите оспорват възприетото от Общия съд тълкуване на датското право, по-специално в точки 110 и 112 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 85 и 87 от второто обжалвано съдебно решение.
- 116 При условията на евентуалност Комисията твърди, че втората и третата част от първото основание по двете дела не са обосновани.
- 117 Кралство Дания посочва, че тези две части от първото основание са недопустими, тъй като в тях само се възпроизвеждали доводи, повдигнати в първоинстанционното производство и те се отнасяли за извършената от Общия съд преценка на фактите, макар да не се твърди никакво изопачаване на тези факти.
- 118 То поддържа също, че втората и третата част от първото основание по двете дела не са обосновани.

б) Преценка на Съда

1) По допустимостта

- 119 Обратно на твърденията на Комисията и на Кралство Дания, жалбоподателите са определили достатъчно точно оспорваните от тях части от мотивите в обжалваните съдебни решения.
- 120 По дело C-174/19 P точка 35 от главната жалба се отнася за анализа на Общия съд относно липсата на конкуренция „de lege“, изложен в точки 108—116 от първото обжалвано съдебно решение, по-специално в точка 110 от него. По същия начин точка 47 от тази жалба е относно точки 117—120 от това решение, в които Общият съд се е произнесъл по въпроса дали същият пазар „de facto“ е отворен за конкуренция. Подобни съображения могат да се изложат относно главната жалба, подадена по дело C-175/19 P, тъй като Stena Line Scandinavia посочва точно точки 83—91 от второто обжалвано съдебно решение, по-специално точка 85, както и точки 92—95 от него.
- 121 Впрочем важно е да се отбележи, че жалбоподателите не могат да бъдат упрекувани, че не са посочили конкретно частите от мотивите на обжалваните решения, в които Общият съд преценява като правилно становището на Комисията, че спорните мерки не водят до нарушаване на конкуренцията, тъй като в точки 133 и 134 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 108 и 109 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд извежда общо правните последици от преценката си относно нарушаването на конкуренцията и засягането на търговията.
- 122 Следва да се отхвърли също и повдигнатото от Комисията възражение за недопустимост, изведено от факта, че в обжалваните съдебни решения Общият съд не е установил липсата на конкуренция от гледна точка на закона. Всъщност от точки 97 и 98 и 108—116 от първото обжалвано съдебно решение, както и от заглавието „Отваряне „de lege“ на релевантните пазари със Закон № 1249“ преди точка 108 от това решение, недвусмислено следва, че Общият съд е разгледал съответните мерки с оглед на критерия за нарушаване на конкуренцията. Тази преценка е изложена и в точки 72 и 73, както и в точки 83—91 от второто обжалвано съдебно решение.

- 123 Повдигнатото от Кралство Дания възражение за недопустимост, изведено от това, че доводите на жалбоподателите само възпроизвеждат изложените в първоинстанционното производство доводи, от друга страна, е формулирано прекалено общо и неточно, за да бъде уважено.
- 124 Следва обаче да се уважи частично повдигнатото от Комисията и от Кралство Дания възражение за недопустимост, изведено от това, че жалбоподателите са оспорили извършената от Общия съд преценка на фактите, без да са се позовали на изопачаване на фактите или да са го доказали.
- 125 В това отношение е важно да се припомни, че за да бъде установено, твърдяното изопачаване трябва ясно да личи от доказателствата по делото, без да е необходимо да се прибегва до нова преценка на фактическите обстоятелства и на доказателствата (в този смисъл вж. по-специално решения от 2 март 2021 г., Комисия/Италия и др., C-425/19 P, EU:C:2021:154, т. 52 и цитираната съдебна практика и от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия, Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci, C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 107).
- 126 От изложеното по-горе следва, че жалбоподателите не могат да оспорят преценката на Общия съд, съдържаща се в точки 94—96 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 69—71 от второто обжалвано съдебно решение, че железопътните връзки с вътрешността на Дания, за които се отнася проектът, са част от датската национална железопътна мрежа, след като не са твърдели, че е налице изопачаване, за да оспорят тази преценка, която основно почива на изложената в точка 95 от първото и в точка 70 от второто обжалвано съдебно решение констатация, че железопътните връзки, състоящи се в разширяването и подобряването на съществуващата железопътна връзка между Рингстед и Рьодбю, принадлежаща на Banedanmark, ще бъдат управлявани от последното дружество в съответствие с приложимите за цялата национална мрежа правила и следователно те само свързват постоянната връзка със съществуващата национална мрежа, която по този начин става неразделна част от нея.
- 127 От това следва също, че жалбоподателите не могат да оспорят и анализа на Общия съд относно пазарите, на които приетите в полза на Femern Landanlæg мерки биха могли да нарушат конкуренцията, като се позовават в рамките на съответните жалби на нарушаване на конкуренцията на други пазари, разположени нагоре и надолу по веригата спрямо тези, анализирани от Общия съд.
- 128 Обратно на това, което поддържа по-специално Комисията обаче, с доводите си срещу преценката на Общия съд в точки 110 и 112 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 85 и 87 от второто обжалвано съдебно решение, съгласно която датският лицензионен режим не предполага отваряне за конкуренция на пазара на експлоатацията и на управлението на националната железопътна инфраструктура, жалбоподателите оспорват не само извършената от Общия съд преценка на фактите, но и направената от него правна преценка на този режим, що се отнася до съществуването на конкуренция „за“ съответния пазар, в контекст, при който част от експлоатацията на инфраструктурата е предмет и на монопол, така че трябва да се приеме, че тези доводи са допустими на етапа на обжалването.

2) По същество

- 129 Както беше посочено в точка 62 от настоящото решение, за да бъде квалифицирана като „държавна помощ“ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, съответната мярка по-специално трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията, по смисъла на тази разпоредба.
- 130 Както Комисията посочва по същество в точки 188 и 219 от своето известие относно понятието за държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, възлагането от държава членка на предоставянето на обществена услуга, представляваща законен монопол, на публично предприятие, при определени обстоятелства не води до нарушаване на конкуренцията и предимството, предоставено на оператора на инфраструктура, подчинена на законен монопол, при такива обстоятелства не може да наруши конкуренцията. При все това в точка 188, буква б) от това известие Комисията уточнява също, че за да може при тези обстоятелства да се изключи това нарушаване на конкуренцията, трябва законният монопол не само да изключва конкуренцията „на“ пазара, но и „за“ пазара, с което се изключва всякаква евентуална конкуренция за функцията на изключителен доставчик на въпросната услуга (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., Arriva Italia и др., C-385/18, EU:C:2019:1121, т. 57).
- 131 В случая жалбоподателите не оспорват констатацията на Общия съд в точка 112 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 87 от второто обжалвано съдебно решение, че Banedanmark управлява националната железопътна мрежа при условията на законен монопол.
- 132 При това положение е безспорно, че Banedanmark се ползва с такъв законен монопол, за да управлява и експлоатира притежаваната от него национална железопътна инфраструктура и че железопътните връзки с вътрешността на страната са част от нея.
- 133 От обжалваните съдебни решения следва също, че Banedanmark ще продължи да отговаря за управлението и експлоатацията на железопътните връзки след осъществяването на проекта, включително на тези, които ще принадлежат на Femern Landanlæg.
- 134 Впрочем, макар по-специално от точка 112 от първото и от точка 87 от второто обжалвано съдебно решение да следва, че датската правна уредба позволява на предприятия, отговарящи на определени условия, да получат лиценз за управлението и експлоатацията на участъци от железопътната мрежа, става въпрос за части от тази мрежа, които са различни от националната железопътна мрежа.
- 135 В това отношение не е доказано, нито дори се твърди, че предоставянето на лицензите или впоследствие на разрешенията за сигурност би позволило на предприятия, различни от Banedanmark, да осъществяват дейностите си на или за пазара на управление и експлоатация на националната железопътна инфраструктура.
- 136 Важно е да се добави, че фактът, че Banedanmark се ползва със законен монопол за управлението и експлоатацията на националната железопътна инфраструктура, позволява да се приеме, че въз основа на законодателни мерки Кралство Дания е задължено да възложи управлението и експлоатацията на националната инфраструктура на този

оператор като изключителен доставчик в смисъла, който се изисква съгласно практиката на Съда (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., *Arriva Italia* и др., C-385/18, EU:C:2019:1121, т. 58 и цитираната съдебна практика).

- 137 Освен това, след като в точка 113 от първото и в точка 88 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд посочва, че датското законодателство позволява на установените в други държави — членки на Съюза, оператори да се позовават на разрешенията, издадени в страната им на произход, без да допуска грешка при прилагане на правото, въз основа на това той прави извод, че само поради това обстоятелство пазарът на управлението или на експлоатацията на железопътната инфраструктура в Дания не е отворен за конкуренция.
- 138 Колкото до изложения от FSS довод, за да изтъкне необходимостта от проверка за евентуална конкуренция с други видове транспорт, дори при наличието на такъв монопол, основан на точка 97 от решение от 30 април 2019 г., *UPF/Комисия* (T-747/17, EU:T:2019:271), от същата точка 97 се установява, че положението по настоящите дела е различно от това по въпросното дело, по което Комисията установява евентуална конкуренция не за предлагани в условията на монопол пристанищни услуги, а за транспортни услуги, предлагани от пристанищата, които до известна степен се конкурират с тези, предоставяни от други пристанища или от други доставчици на транспортни услуги.
- 139 Накрая, обратно на твърденията на жалбоподателите, констатацията на Общия съд в точка 111 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 86 от второто обжалвано съдебно решение, че правото на Съюза признава железопътната инфраструктура за естествен монопол, е релевантна с оглед на проверката дали, независимо от разпоредбите на датското право, правото на Съюза не би допуснало законен монопол на Banedanmark.
- 140 От изложеното по-горе следва, че в точки 110 и 112 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 85 и 87 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд правилно е приел, че датското законодателство, с което е въведен лицензионният режим за управлението на железопътната инфраструктура, не предполага съществуването на конкуренция „de lege“ „на“ или „за“ пазара на управлението и на експлоатацията на националната инфраструктура, за които Banedanmark притежава законен монопол.
- 141 Важно е да се добави, че предоставянето на съответните мерки в полза на друго предприятие като Femern Landanlæg, създадено от датския законодател, за да се осигури финансирането на частта от проекта, свързана с железопътните връзки с вътрешността на Дания, и което също ще отговаря за тяхната експлоатация и поддръжка, не може да промени тази констатация.
- 142 Специално внимание трябва да се обърне на факта, че в точка 119 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 94 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд приема, без това да е оспорено, че нито от датското законодателство относно Femern Landanlæg, нито от устава на това дружество, се установява, че то изпълнява или може да изпълнява други задачи освен възложените му за осъществяването на проекта.
- 143 Релевантна е също и констатацията на Общия съд в точка 132 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 107 от второто обжалвано съдебно решение при разглеждането на въпроса за възможността търговията между държавите членки да бъде засегната от спорните мерки за помощ, а именно констатацията, ако допуснем, че тя е доказана, че обстоятелството, че Banedanmark осъществява дейности по поддръжка на датската

железопътна мрежа, като се конкурира с други дружества и може да прониква на други национални пазари, не е доказателство, от една страна, за това, че приетите в полза на Femern Landanlæg, а не на Banedanmark, мерки, представляват непряка помощ за Banedanmark, нито от друга страна, че такива мерки могат да предизвикат нарушения на конкуренцията на пазар, на който действа Femern Landanlæg.

- 144 От изложеното по-горе следва, че Общият съд с основание е отхвърлил доводите на жалбоподателите, изложени в рамките на втората част от първото основание, относно съществуването на конкуренция „de lege“ на пазара, на който действа Femern Landanlæg.
- 145 Поради същите съображения изложените от жалбоподателите в третата част от първото им основание доводи относно отварянето „de facto“ за конкуренция, подобни на тези, посочени във връзка с отварянето „de lege“ за конкуренция, не могат да оспорят този анализ.
- 146 Колкото до довода на жалбоподателите, че в действителност релевантният за целите на анализа критерий е дали Femern Landanlæg се е ползвало от финансиране, предоставено при условия, които съответстват на пазарните, следва да се припомни, че става въпрос за различно условие, необходимо за квалифицирането на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, което е ирелевантно за установяването дали пазарът, на който действа предприятието, е отворен за конкуренция.
- 147 От това следва, че втората и третата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р трябва да се отхвърлят като частично недопустими и частично неоснователни.

4. По четвъртата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р

а) Доводи на страните

- 148 С четвъртата част от първото си основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р жалбоподателите, подпомагани от встъпилите страни, изтъкват, че Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото в точки 121—127 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 96—102 от второто обжалвано съдебно решение, когато, за да прецени последиците за конкуренцията от приетите в полза на Femern Landanlæg мерки, е направил разграничение между строителните дейности и дейностите по поддръжка на железопътната инфраструктура, от една страна, и дейностите във връзка с управлението и експлоатацията на тази инфраструктура, от друга страна. NABU и FSS по същество споделят тези доводи.
- 149 Жалбоподателите изтъкват, че в датския лицензионен режим, заменен впоследствие с този на разрешенията за сигурност, са включени всички тези дейности, без да се прави разграничение. Те уточняват, че датското право определя управителя на инфраструктурата като всяко носещо отговорност за нея образуване.
- 150 Те допълват, че причините, поради които Общият съд прави разграничение между тези дейности, не се установяват от обжалваните съдебни решения, тъй като това разграничение не е следствие от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 2012 г., стр. 32), посочена обаче в точки 101—104 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 76—79 от второто обжалвано съдебно решение. Те

се позовават по-конкретно на член 3, точка 2 от тази директива, където понятието „управител на инфраструктура“ е определено като „всяка организация или дружество“, отговарящо по-специално „за управлението и поддръжката“ на железопътна инфраструктура, и на член 7, параграф 1 от нея, в който без допълнителни уточнения се сочат „основните функции“ на управител на инфраструктура.

- 151 Те твърдят, че Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото и е изопачил доказателствата в точки 125 и 127 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 100 и 102 от второто обжалвано съдебно решение, като е приел, че от датското законодателство, нито от спорното решение или от устава на Femern Landanlæg не се установява на това предприятие да е възложено да изпълнява задачите по изграждането и поддръжката на железопътната мрежа в конкуренция с други оператори.
- 152 Те допълват, че обратно на поддържаното от Кралство Дания, доводите срещу точка 125 от първото обжалвано съдебно решение и срещу точка 100 от второто обжалвано съдебно решение, в които Общият съд е приел, че Femern Landanlæg не е в състояние да изпълнява тези задачи, не могат да се разглеждат като ново и следователно недопустимо основание, след като съдържащата се в тези точки преценка не следва от спорното решение и поради това не може да се оспорва пред Общия съд.
- 153 Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn и Aktionsbündnis поддържат също, че в точки 122 и 127 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 97 и 102 от второто обжалвано съдебно решение Общият съд е изопачил доказателствата, включително спорното решение, като е приел, че дейностите по управление и експлоатация на железопътната мрежа на Femern Landanlæg не включват изграждането и поддръжката на тази мрежа.
- 154 Комисията и Кралство Дания считат, че четвъртата част от първото основание не е обоснована.
- 155 Кралство Дания добавя, че доводите, с които жалбоподателите оспорват тълкуването на датското законодателство от Общия съд, са нови и при всяко положение трябва да се отхвърлят като недопустими.

б) Съображения на Съда

- 156 Важно е първо да се отбележи, че след като излага, съответно в точки 122—124 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 98—100 от второто обжалвано съдебно решение, относимите национални разпоредби, в точка 125 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 100 от второто, Общият съд приема, че на Femern Landanlæg е възложено осъществяването на дейностите по изграждане и по експлоатация на железопътните връзки, но то не е в състояние да изпълни самò задачите във връзка с поддръжката и изграждането на мрежата в конкуренция с други оператори. Освен това, обратно на поддържаното от жалбоподателите, тази преценка не е опорочена от непълнота на мотивите.
- 157 След това, без да е необходимо произнасяне по повдигнатото от Кралство Дания възражение за недопустимост, е важно да се посочи, че доводите, изложени от жалбоподателите, за да докажат, че Общият съд е изопачил доказателствата, като приема,

че на Femern Landanlæg не са възложени задачите по изграждане и поддръжка на железопътната инфраструктура, трябва при всяко положение да се отхвърлят като неотносими.

- 158 Всъщност, както подчертават и Комисията, и Кралство Дания, от точка 125 от първото обжалвано съдебно решение и от точка 100 от второто обжалвано съдебно решение не се установява, че на Femern Landanlæg не е възложено изграждането и поддръжката на железопътните връзки. Общият съд само посочва, че това предприятие не е „в състояние да изпълни само“ тези задачи или също, както той уточнява това в точка 127 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 102 от второто обжалвано съдебно решение, че това предприятие „не извършва пряко“ тези дейности, без тази преценка на фактите да е била оспорена.
- 159 Впрочем в точка 9 от обжалваните съдебни решения в описанието на проекта Общият съд припомня, че на Femern Landanlæg ще бъде „възложено“ изграждането и управлението, „включително поддръжката“ на железопътните връзки с вътрешността на страната и че то ще понесе разходите за това пропорционално на своята част от собствеността, като другата част е в тежест на Banedanmark. Освен това по-специално от точка 124 от първото обжалвано съдебно решение и от точка 99 от второто обжалвано съдебно решение се установява, че на Banedanmark ще бъде възложено осъществяването на тези дейности.
- 160 От това следва, че направеното от Общия съд в точка 122 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 97 от второто обжалвано съдебно решение разграничение между пазарите на изграждането и на поддръжката на железопътната инфраструктура, на които Femern Landanlæg не „осъществява дейност“, и пазарите на управлението и на експлоатацията „в тесен смисъл“ на железопътната инфраструктура, се основава единствено на разграничението на осъществяването, конкретно или не, на тези различни дейности от това предприятие.
- 161 Както подчертава Комисията, за преценката на последиците за конкуренцията от приетите в полза на Femern Landanlæg мерки е важно да се вземат предвид дейностите, които са възложени точно и ефективно на самото това предприятие.
- 162 След като не се предвижда самото Femern Landanlæg да организира дейностите по изграждането, нито по поддръжката на железопътните връзки, Общият съд с основание е могъл да отбележи в точка 126 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 101 от второто обжалвано съдебно решение, че наличието на дружества, осъществяващи тези дейности в датската железопътна мрежа, по-специално след създаване на условия на конкуренция чрез покана за представяне на оферти за възлагане на поръчки, не може да бъде доказателство, че осъществяваните от Femern Landanlæg дейности по управление или експлоатация на железопътната инфраструктура в тази област също са отворени за конкуренцията.
- 163 Колкото до доводите, че дейностите на това предприятие все пак се осъществяват на пазар, отворен за конкуренцията, както това следва именно от съществуващия в Дания лицензионен режим, следва да се отбележи, че в действителност те са относно последиците за конкуренцията на приетите в полза на Femern Landanlæg мерки, което е предмет на втората и третата част от първото основание.

- 164 От това следва, че Общият съд не е допуснал грешка при прилагане на правото, като е направил разграничение между дейностите на Femern Landanlæg във връзка с изграждането и с поддръжката на железопътната мрежа и тези във връзка с експлоатацията на същата в тесен смисъл.
- 165 Поради това четвъртата част от първото основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р трябва да се отхвърли като необоснована.
- 166 Тъй като всички части от първото основание трябва да се отхвърлят, първото основание следва да се отхвърли.

Г. По второто основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р

1. Доводи на страните

- 167 С второто основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р жалбоподателите, FSS и Rederi Nordö-Link, изтъкват, че приетите в полза на Femern Landanlæg мерки могат да засегнат търговията между държавите членки по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, тъй като те могат да засегнат конкуренцията както на пазара на управлението на железопътната инфраструктура, така и на пазара на транспорта през Фемарнския пролив. Следва да се вземе предвид и трансграничният характер на проекта, който свързва две държави членки.
- 168 Комисията и Кралство Дания поддържат, че второто основание е недопустимо, тъй като жалбоподателите не са посочили точно оспорваните от тях части от мотивите на обжалваните съдебни решения и че при всяко положение то е необосновано.
- 169 Кралство Дания допълва, че доводите, с които жалбоподателите оспорват точки 129—132 от първото обжалвано съдебно решение и точки 104—107 от второто обжалвано съдебно решение, без да твърдят, че е налице изопачаване на фактите или на доказателствата от страна на Общия съд, са недопустими, тъй като са относно направената от Общия съд преценка на фактите.

2. Преценка на Съда

- 170 Обратно на твърденията на Комисията и на Кралство Дания, във второто основание, посочено по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р, се установяват достатъчно точно оспорваните части от обжалваните съдебни решения, тъй като жалбоподателите сочат точно точки 128—132 от първото от тези решения и точки 103—107 от второто решение, с които Общият съд се е произнесъл по доводите на жалбоподателите относно засягането от спорните мерки за помощ на търговията между държавите членки.
- 171 Важно е също да се отбележи, че не може жалбоподателите да се упрекват за това, че не са посочили конкретно точките от обжалваните съдебни решения, с които Общият съд заключава, че спорните мерки не са могли да засегнат търговията, след като в точки 133 и 134 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 108 и 109 от второто обжалвано съдебно решение, Общият съд отхвърля изцяло първото основание и първото твърдение за нарушение от втората част от третото основание на жалбоподателите, изведени от нарушение на член 107, параграф 1 ДФЕС и нарушение на задължението за започване на

официалната процедура по разследване, що се отнася до приетите в полза на Femern Landanlæg мерки за планирането, изграждането и експлоатацията на железопътните връзки.

- 172 След това трябва да се припомни, че от прегледа на втората и третата част от първото основание се установява, че Общият съд не е допуснал грешка при прилагане на правото, като е преценил, че Комисията с основание е констатирала липсата на конкуренция на пазара на управлението и на експлоатацията на националната железопътна инфраструктура.
- 173 От това следва, че без да допуска грешка при прилагане на правото Общият съд, е могъл също да приеме в точки 129 и 130 от първото обжалвано съдебно решение и в точки 104 и 105 от второто обжалвано съдебно решение, от една страна, че липсата на конкуренция на този пазар пречи на установените в други държави членки дружества да проникнат на този пазар, и от друга страна, че посоченият в съображение 13 от спорното решение Закон за планирането и този относно изграждането, посочен в съображение 50 от същото решение, не позволяват на Femern Landanlæg да започне дейности, различни от планирането, изграждането и експлоатацията на железопътните връзки.
- 174 Така въз основа на това в точка 131 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 106 от второто обжалвано съдебно решение, той е могъл да направи извода, че жалбоподателите не са успели да докажат, че на Femern Landanlæg е било разрешено да извършва други дейности, освен свързаните с проекта, и по този начин то би могло да проникне на пазари в други държави членки.
- 175 Както подчертава Кралство Дания, тези въпроси спадат към преценката на фактите на Общия съд, по отношение на която не се твърди изрично, нито е доказано, наличие на изопачаване на доказателствата.
- 176 Колкото до довода на жалбоподателите, изведен от трансграничния характер на проекта, тъй като той ще създаде възможност за свързване на две държави членки, следва да се отбележи, че разглежданите в рамките на настоящото основание мерки при всяко положение се отнасят само за железопътните връзки с вътрешността на Дания, които нямат „трансграничен“ характер в смисъла, в който жалбоподателите се позовават на него. Финансирането им впрочем е предмет на преценка, различна от тази на финансирането на постоянната връзка, както се установява по-специално от точка 88 от първото обжалвано съдебно решение и от точка 63 от второто обжалвано съдебно решение.
- 177 От изложеното по-горе следва, че Общият съд не е допуснал грешка при прилагане на правото, като е приел в точка 133 от първото обжалвано съдебно решение и в точка 108 от второто обжалвано съдебно решение, че колкото до критерия за засягане на търговията между държавите членки проверката на Комисията не е опорочена от грешка при прилагане на правото и тя не е срещнала сериозни затруднения, които да могат да я задължат да започне официалната процедура по разследване.
- 178 От това следва, че второто основание по дела C-174/19 Р и C-175/19 Р не е обосновано.
- 179 Поради това, тъй като всички повдигнати от жалбоподателите основания в подкрепа на главните им жалби са отхвърлени, тези жалби следва да се отхвърлят в тяхната цялост.

VII. По насрещните жалби

- 180 В насрещните си жалби Комисията повдига едно-единствено основание, изведено от обстоятелството, че Общият съд е допуснал грешка, приемайки имплицитно, че жалбоподателите имат процесуална легитимация да обжалват спорното решение в частта относно приетите в полза на Femern Landanlæg мерки.
- 181 От своя страна жалбоподателите, NABU и FSS повдигат възражение за недопустимост на тези насрещни жалби.
- 182 В това отношение, без да е необходимо произнасяне по това възражение за недопустимост на насрещните жалби, следва да се отбележи, от една страна, че както изтъква генералният адвокат в точка 43 от заключението си, в обжалваните съдебни решения Общият съд не взема решение относно допустимостта на жалбите, подадени до него от жалбоподателите срещу спорното решение в частта относно приетите в полза на Femern Landanlæg мерки, и от друга страна, че той е могъл да постъпи по този начин, след като не е допуснал грешка при прилагане на правото, като е отхвърлил тези жалби по същество.
- 183 От това следва, че насрещните жалби трябва да се отхвърлят.

VIII. По съдебните разноски

- 184 Съгласно член 184, параграф 2 от Процедурния правилник, когато жалбата е неоснователна Съдът се произнася по съдебните разноски.
- 185 Член 138, параграф 1 от този правилник, приложим към производството по обжалване по силата на член 184, параграф 1 от този правилник, гласи, че загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане.
- 186 Тъй като Комисията е поискала жалбоподателите да бъдат осъдени да заплатят съдебните разноски и всичките им основания са отхвърлени, следва те да бъдат осъдени да понесат, наред със собствените си разноски, и разноските, направени от Комисията във връзка с главните жалби.
- 187 Тъй като исканията на Комисията в рамките на насрещните жалби са отхвърлени, следва да се постанови тя да понесе собствените си разноски във връзка с тези жалби.
- 188 Член 184, параграф 4 от Процедурния правилник предвижда, че ако не е жалбоподател, встъпилата в първоинстанционното производство страна може да бъде осъдена да заплати съдебните разноски във връзка с производството по обжалване само ако е участвала в писмената или устната фаза на производството пред Съда. Когато такава страна участва в производството, Съдът може да реши тя да понесе направените от нея съдебни разноски.
- 189 В съответствие с тези разпоредби Кралство Дания, FSS и NABU, встъпили страни в първоинстанционното производство, които са участвали в производството пред Съда, ще понесат собствените си съдебни разноски по делата, по които са встъпили.

- 190 На последно място, съгласно член 140, параграф 3 от Процедурния правилник, приложим към производството по обжалване по силата на член 184, параграф 1 от този правилник, Съдът може да реши встъпила страна, различна от посочените в параграфи 1 и 2 от същата разпоредба, да понесе направените от нея съдебни разноски.
- 191 В съответствие с тези разпоредби Rederi Nordö-Link, Trelleborg Hamn и Aktionsbündnis ще понесат собствените си разноски по двете дела.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

- 1) Отхвърля главните и насрещните жалби.**
- 2) Осъжда Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH, както и Stena Line Scandinavia AB да понесат, наред със собствените си разноски, и разноските, направени от Комисията във връзка с главните жалби.**
- 3) Европейската комисия понася собствените си разноски във връзка с насрещните жалби.**
- 4) Кралство Дания, Föreningen Svensk Sjöfart и Naturschutzbund Deutschland (NABU) eV понасят собствените си разноски.**
- 5) Rederi Nordö-Link AB, Trelleborg Hamn AB и Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV понасят собствените си разноски.**

Подписи