



## Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA DŽOVANNI PITRUCELLAS  
[GIOVANNI PITRUZZELLA]

SECINĀJUMI,

sniegti 2021. gada 11. martā<sup>1</sup>

**Apvienotās lietas C-174/19 P un C-175/19 P**

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

**Eiropas Komisiju**

Apelācija – Atcelšanas prasība – Valsts atbalsts – Individuāls atbalsts – Dzelzceļa savienojuma pāri Fērnarnbeltam publiskais finansējums – Lēmums, ar kuru pēc iepriekšējas izskatīšanas posma ir atzīts, ka pasākums nav valsts atbalsts – Prasība noteikt, vai pasākums var izkropļot konkurenci – Likumisks monopols – Pretapelācija – Pieņemamība

1. Šie secinājumi attiecas uz divām lietām par divām gandrīz identiskām apelācijas sūdzībām, ko iesnieguši divi kuģošanas līniju operatori (*Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH*, no vienas puses, un *Stena Line Scandinavia AB*, no otras puses; turpmāk tekstā – “apelācijas sūdzību iesniedzēji”), kuri aktīvi darbojas Fērnarnbeltā – jūras šaurumā starp Fērnarnas salu Vācijā un Lollandes salu Dānijā. Abas apelācijas sūdzības (turpmāk tekstā – “galvenās apelācijas sūdzības”) ir par to, lai tiktu atcelti divi Eiropas Savienības Vispārējās tiesas spriedumi<sup>2</sup>, kuri arī ir gandrīz identiski un ar kuriem Vispārējā tiesa daļēji noraidīja apelācijas sūdzību iesniedzēju celtās prasības, kurās tika lūgts atcelt lēmumu, ar ko Eiropas Komisija iepriekšējas izskatīšanas posma noslēgumā nolēma necelt iebildumus par pasākumiem, kurus Dānijas Karaliste noteikusi Fērnarnbelta fiksētā savienojuma (*Fehmarn Belt Fixed Link*) projektam (turpmāk tekstā – “apstrīdētais lēmums”) <sup>3</sup>.

2. Komisija abās lietās iesniedza pretapelācijas sūdzību (turpmāk tekstā – “pretapelācijas sūdzības”), kurās apšaubā apelācijas sūdzību iesniedzēju Vispārējā tiesā celto prasību pieņemamību.

<sup>1</sup> Oriģinālvaloda – itāļu.

<sup>2</sup> Eiropas Savienības Vispārējās tiesas spriedumi, 2018. gada 13. decembris, *Scandlines Danmark* un *Scandlines Deutschland*/Komisija, T-630/15, nav publicēts, EU:T:2018:942; turpmāk tekstā – “pirmais pārsūdzētais spriedums”), un *Stena Line Scandinavia*/Komisija (T-631/15, nav publicēts, EU:T:2018:944; turpmāk tekstā – “otrais pārsūdzētais spriedums”); turpmāk uz abiem pasludinātajiem spriedumiem atsauksies kopīgi kā uz “pārsūdzētajiem spriedumiem”).

<sup>3</sup> Eiropas Komisijas Lēmums C(2015) 5023 (2015. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.39078 (2014/N) (Dānija) Fērnarnas šauruma fiksētā savienojuma dzelzceļa un autoceļa līnijas projekta finansēšanai (OV 2015, C 325, 5. lpp.).

3. Papildus savai nozīmībai sakarā ar Fēmarnbelta projekta, par ko ir apstrīdētais lēmums, lielo apmēru šīs lietas dod Tiesai iespēju sniegt norādījumus par prasību – kas nepieciešama, lai kādu valsts pasākumu kvalificētu par “valsts atbalstu” –, ka pats pasākums var izkropļot konkurenci, it īpaši attiecībā uz situāciju, kurā pastāv likumisks monopols. Turklāt daļā par pretapelācijas sūdzībām šajās lietās ir arī izvirzīti interesanti jautājumi par šāda veida apelācijas sūdzību pieņemamību.

## I. Fakti

4. Lietas fakti ir izklāstīti pārsūdzētajos spriedumos, uz kuriem norādu kā atsauci sīkākai informācijai<sup>4</sup>. Šo tiesvedību vajadzībām tikai atgādināšu turpmāko.

### A. Fēmarnbelta savienojuma projekts

5. Ar 2008. gadā noslēgtu starptautisku nolīgumu Vācijas Federatīvā Republika un Dānijas Karaliste apstiprināja Fēmarnbelta savienojuma projektu (turpmāk tekstā – “projekts”).

6. Projektā ietilpst, pirmkārt, zemūdens tunelis, kas no viena krasta līdz otram (*coast-to-coast*) savienos Rēdbijas (*Rødby*) pilsētu Lollandes salā un Putgardeni (*Puttgarden*) Fēmarnas salā un sastāvēs no elektrificētas dzelzceļa līnijas un automaģistrāles (turpmāk tekstā – “fiksētais savienojums”), un, otrkārt, autoceļu un dzelzceļa iekšzemes savienojumi (turpmāk tekstā – “iekšējie savienojumi”).

7. Konkrētāk, to darbu gaitā, kuri attiecas uz iekšējo savienojumu daļu, kas saistīta ar dzelzceļa savienojumiem (turpmāk tekstā – “dzelzceļa iekšzemes savienojumi”), tiks paplašināta un uzlabota pašreiz starp Ringstedi un Rēdbiju pastāvošā aptuveni 120 km garā dzelzceļa līnija, kas pieder *Banedanmark* – valsts dzelzceļa infrastruktūras publiskajam pārvaldītājam Dānijā<sup>5</sup>.

8. Atbilstoši starptautiskajam nolīgumam un kādam Dānijas 2015. gada likumam par fiksētā savienojuma un iekšējo savienojumu būvniecību un pārvaldību<sup>6</sup> projekta izpilde tika uzticēta diviem Dānijas valsts uzņēmumiem. Pirmajam – *A/S Femern* – tika uzticēta fiksētā savienojuma finansēšana, būvniecība un apsaimniekošana<sup>7</sup>, savukārt otrajam – *A/S Femern Landanlæg* – iekšējo savienojumu finansēšana, būvniecība un apsaimniekošana. Uzņēmumu *Femern* kontrolē *Femern Landanlæg*, ko savukārt kontrolē kāda Dānijas valstij piederoša sabiedrība.

<sup>4</sup> Skat. abu pārsūdzēto spriedumu 2.–22. punktu. Šajā sakarā skat. sīkāku informāciju apstrīdētā lēmuma 4.–28. apsvērumā.

<sup>5</sup> Konkrētāk, projekts paredz pārveidot starp Vordingborgas un Rēdbijas pilsētu pašlaik esošo vienceļa dzelzceļa līniju par divceļu dzelzceļa līniju, kā arī elektrificēt dzelzceļa līnijas daļu starp Ringstedes un Rēdbijas pilsētu un aprikt dzelzceļu ar jaunām dzelzceļa signalizācijas sistēmām (skat. apstrīdētā lēmuma 5. apsvērumu). Autoceļu iekšzemes savienojumus šī lieta neskar.

<sup>6</sup> 2015. gada 4. maija *Lov n° 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark* (Likums Nr. 575 par Fēmarnbelta fiksētā savienojuma un iekšējo savienojumu Dānijā būvniecību un pārvaldību; turpmāk tekstā – “Būvniecības likums”).

<sup>7</sup> Uzreiz ir jāpaskaidro, ka no terminoloģijas viedokļa atbilstoši tam, ko Vispārējā tiesa ir norādījusi pirmā pārsūdzētā sprieduma 100. punktā un otrā pārsūdzētā sprieduma 75. punktā, šajās lietās termins dzelzceļa infrastruktūras “apsaimniekošana” ([itāļu valodā “esercizio”], angļu valodā “operation”, franču valodā “exploitation”) tiek saprasts kā minētās infrastruktūras nodošana par maksu uzņēmumam – dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju – rīcībā, savukārt termins “pārvaldība” ([itāļu valodā “gestione”], angļu valodā “management”, franču valodā “gestion”) tiek saprasts kā fiziskās infrastruktūras izveide un uzturēšana. Kā izriet no pirmā pārsūdzētā sprieduma 99.–107. punkta un otrā pārsūdzētā sprieduma 74.–82. punkta, šī minēto terminu nozīme ne vienmēr sakrīt ar to nozīmi, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp., tās sākotnējā redakcijā bez tajā vēlāk izdarītajiem grozījumiem, kura bija piemērojama apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī).

9. Attiecībā konkrēti uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem<sup>8</sup> – *Femern Landanlæg* atbildēs par to būvniecību un pārvaldību, ieskaitot to uzturēšanu. Minēto savienojumu uzlabošanas darbus veiks *Banedanmark*, kuram tiks uzticēta minēto savienojumu apsaimniekošana ar tādiem pašiem nosacījumiem, kas tiek piemēroti citām Dānijas valsts dzelzceļa sistēmas daļām<sup>9</sup>. Pēc projekta īstenošanas īpašumtiesības uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem dalīs *Banedanmark* (20 % īpašumdaļu) un *Femern Landanlæg* (80 % īpašumdaļu). *Banedanmark* segs izmaksas par dzelzceļa iekšzemes savienojumu apsaimniekošanu, savukārt izmaksas par to uzturēšanu kopīgi segs *Femern Landanlæg* un *Banedanmark* proporcionāli to īpašumdaļu sadalījumam.

10. Projektu finansē *Femern* un *Femern Landanlæg*. Šajā sakarā Dānijas iestādes īstenoja pasākumus, kas ietvēra kapitāla devumu *Femern* labā un valsts galvojumus un valsts aizdevumus *Femern* un *Femern Landanlæg* labā. Konkrētāk, gan fiksētā savienojuma, gan iekšējo savienojumu plānošana, būvniecība un apsaimniekošana ir finansēta ar starptautiskajos finanšu tirgos iegūtiem aizdevumiem, ar Dānijas valsts galvojumu vai kā alternatīvs finansējums – ar Dānijas Valsts bankas papildu aizdevumiem.

11. *Femern* iekasēs fiksētā savienojuma lietotāju maksātās atlīdzības, lai atmaksātu savu parādu, un samaksās dividendes *Femern Landanlæg*, ko tas izmantos sava parāda atmaksai. Vēl *Femern Landanlæg* saņems 80 % atlīdzību, ko samaksājuši dzelzceļa operatori par dzelzceļa iekšzemes savienojumu izmantošanu un ko iekasēs *Banedanmark*, proporcionāli minētās infrastruktūras īpašumdaļu sadalījumam starp to un *Banedanmark*.

## B. Apstrīdētais lēmums

12. Pēc vairāku sūdzību iesniegšanas, kurās tika apšaubīts, ka Dānijas valsts noteiktie pasākumi attiecībā uz projektu ir saderīgi ar Savienības tiesību normām valsts atbalsta jomā, kā arī pēc tam, kad minētās iestādes bija šos pasākumus paziņojušas, piemērojot LESD 108. panta 3. punktu, Komisija 2015. gada 23. jūlijā pieņēma apstrīdēto lēmumu.

13. Apstrīdētais lēmums iedalīts divās daļās.

14. Pirmajā daļā Komisija uzskatīja, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi iekšējo savienojumu plānošanas, būvniecības un apsaimniekošanas finansēšanai nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē<sup>10</sup>.

15. Attiecībā konkrēti uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem Komisija minētajā lēmumā uzskatīja, ka nacionālā dzelzceļa tīkla apsaimniekošana un pārvaldība Dānijā notiek konkurencei slēgtā tirgū. Konkrētāk, norādījusi, ka *Banedanmark* esot uzticēts uzlabot un apsaimniekot minētos savienojumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, kas tiek piemēroti citām Dānijas valsts dzelzceļa sistēmas daļām, Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā nacionālās dzelzceļa infrastruktūras raksturu, Dānijā nepastāv konkurence nacionālā dzelzceļa tīkla apsaimniekošanas un pārvaldības

<sup>8</sup> Autoceļu savienojumus īsteno tieši Dānijas valsts, un tie par velti tiks nodoti visu lietotāju rīcībā (skat. pārsūdzēto spriedumu 9. punktu).

<sup>9</sup> No apstrīdētā lēmuma 53. apsvēruma izriet, ka infrastruktūras apsaimniekošanas darbība ietver jaudas pārvaldību, laika nišu dzelzceļa infrastruktūrā piešķiršanu un atlīdzību iekasēšanu no dzelzceļa operatoriem, kuri izmanto līnijas.

<sup>10</sup> Apstrīdētā lēmuma 50.–57. apsvērums.

“tirgū” vai “par šo tirgu”<sup>11</sup>. Vēl Komisija uzskatīja, ka, tā kā konkrētā nacionālā tīkla apsaimniekošana un pārvaldība tiek veikta atdalītā un ģeogrāfiski slēgtā nacionālajā tirgū, *Femern Landanlæg* piešķirtais finanšu atbalsts nespēj ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm<sup>12</sup>.

16. Apstrīdētā lēmuma otrajā daļā<sup>13</sup> par *Femern* labā noteiktajiem pasākumiem fiksētā savienojuma plānošanas, būvniecības un apsaimniekošanas finansēšanai Komisija secināja – pat ja tas būtu valsts atbalsts, *Femern* piešķirtais publiskais finansējums vienalga būtu saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu.

## II. Tiesvedība Vispārējā tiesā un pārsūdzētie spriedumi

17. Ar pieteikumiem par lietas ierosināšanu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti attiecīgi 2015. gada 10. un 11. novembrī, apelācijas sūdzību iesniedzēji cēla Vispārējā tiesā divas atsevišķas prasības, kas reģistrētas ar lietas numuru T-630/15 un T-631/15, lūdzot atcelt apstrīdēto lēmumu.

18. Tiesvedību laikā Vispārējā tiesā *Naturschutzbund Deutschland eV* (turpmāk tekstā – “NABU”) un *Föreningen Svensk Sjöfart* (turpmāk tekstā – “FSS”) iestājās lietā apelācijas sūdzību iesniedzēju prasījumu atbalstam. Dānijas Karaliste iestājās lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

19. Ar pārsūdzētajiem spriedumiem Vispārējā tiesa daļēji atcēla apstrīdēto lēmumu.

20. Tā visupirms noraidīja kā nepamatotus apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītos pamatus par to apstrīdētā lēmuma daļu, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem dzelzceļa iekšzemes savienojumu plānošanas, būvniecības un apsaimniekošanas finansēšanai<sup>14</sup>.

21. Vispārējā tiesa savukārt apmierināja apelācijas sūdzību iesniedzēju prasības attiecībā uz tās *Femern* piešķirtā publiskā finansējuma par projektu daļas analīzi, kas saistīta ar fiksēto savienojumu, uzskatot, ka Komisija nav izpildījusi savu pienākumu, kas tai izriet no LESD 108. panta 2. punkta, nopietnu grūtību gadījumā sākt formālu izmeklēšanas procedūru<sup>15</sup>.

22. Pēc pārsūdzēto spriedumu pasludināšanas Komisija sāka formālu izmeklēšanas procedūru saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu un pieņēma jaunu lēmumu, par kuru ir celtas pašaļķ Vispārējā tiesā izskatīšanā esošas trīs atcelšanas prasības<sup>16</sup>.

## III. Tiesvedība Tiesā un lietas dalībnieku prasījumi

23. Ar galvenajām apelācijas sūdzībām *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* lietā C-174/19 P, no vienas puses, un *Stena Line Scandinavia AB* lietā C-175/19 P, no otras puses, būtībā lūdz Tiesu, pirmkārt, atcelt attiecīgi pirmo un otro pārsūdzēto

<sup>11</sup> Skat. apstrīdētā lēmuma 53.–55. apsvērumu un pārsūdzēto spriedumu 19. punktu.

<sup>12</sup> Skat. apstrīdētā lēmuma 55. apsvērumu un pārsūdzēto spriedumu 19. punktu.

<sup>13</sup> Apstrīdētā lēmuma 58.–124. apsvērums.

<sup>14</sup> Skat. pārsūdzēto spriedumu 78.–134. punktu.

<sup>15</sup> Skat. pārsūdzēto spriedumu 135.–280. punktu.

<sup>16</sup> Komisijas Lēmums (ES) 2020/1472 (2020. gada 20. marts) par valsts atbalstu SA.39078 – 2019/C (ex 2014/N), ko Dānija piešķirusi *Femern A/S* (OV 2020, L 339, 1. lpp.). Minētajā lēmumā Komisija paziņoja, ka daži *Femern* labā noteiktie pasākumi neveido valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, savukārt daži no šiem pasākumiem veido valsts atbalstu minēto noteikumu izpratnē, bet ir saderīgi ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta izpratnē (skat. lēmuma 1. un 2. pantu). Minētais lēmums tika apstrīdēts lietās T-364/20 Dānija/Komisija, T-390/20 *Scandlines Danmark* un *Scandlines Deutschland*/Komisija un T-391/20 *Stena Line Scandinavia*/Komisija.

spriedumu, ciktāl Vispārējā tiesa noraidīja to izvirzītos prasības pamatus, un, otrkārt, piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Apelācijas sūdzību iesniedzēji lūdz arī noraidīt Komisijas iesniegtās pretapelācijas sūdzības un piespriest tai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

24. Komisija lūdz Tiesu noraidīt galvenās apelācijas sūdzības un piespriest apelācijas sūdzību iesniedzējiem atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Savukārt ar savām pretapelācijas sūdzībām tā lūdz Tiesu, pirmkārt, atcelt netieši izteikto lēmumu, ar kuru Vispārējā tiesa atzina par pieņemamām apelācijas sūdzību iesniedzēju prasības par *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem; otrkārt, atzīt apelācijas sūdzības par nepieņemamām, ciktāl tās attiecas uz minētajiem pasākumiem; un, treškārt, piespriest apelācijas sūdzību iesniedzējiem atlīdzināt tiesāšanās izdevumus par tiesvedībām Vispārējā tiesā un Tiesā.

25. Dānijas Karaliste lūdz Tiesu noraidīt apelācijas sūdzību iesniedzēju galvenās apelācijas sūdzības un apmierināt Komisijas iesniegtās pretapelācijas sūdzības.

26. *NABU* un *FSS*, kas iestājās lietā Vispārējā tiesā apelācijas sūdzību iesniedzēju atbalstam, prasījumi pēc būtības ir analogi apelācijas sūdzību iesniedzēju iesniegtajiem prasījumiem.

27. Ar Tiesas priekšsēdētāja 2019. gada 22. oktobra rīkojumiem sabiedrībām *Rederi AB Nordö-Link* (turpmāk tekstā – “*Rederi*”), *Trelleborg Hamn AB* (turpmāk tekstā – “*Trelleborg*”) un *Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV* (turpmāk tekstā – “*Aktionsbündnis*”) tika atļauts iestāties abās lietās – C-174/19 P un C-175/19 P – apelācijas sūdzību iesniedzēju prasījumu atbalstam. To prasījumi pēc būtības ir analogi apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītajiem prasījumiem.

#### IV. Analīze

28. Galvenajās gandrīz identiska satura apelācijas sūdzībās apelācijas sūdzību iesniedzēji izvirza septiņus apelācijas pamatus.

29. Pirmie divi pamati ir par pārsūdzēto spriedumu daļām, kuras attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteikto pasākumu saistībā ar dzelzceļa iekšzemes savienojumiem analīzi. Ar šiem pamatiem apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka, pārkāpjot LESD 107. panta 1. punktu un 108. panta 2. punktu, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, secinādama, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu un nav saskārusies ar nopietnām grūtībām, atzīstot, ka minētie pasākumi nav valsts atbalsts, jo nespēj izkropļot konkurenci (pirmais pamats) un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm (otrais pamats).

30. Savukārt pārējie pieci apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītie apelācijas pamati ir par pārsūdzēto spriedumu daļām, kas attiecas uz *Femern* labā noteikto pasākumu saistībā ar fiksēto savienojumu analīzi.

31. Identiska satura pretapelācijas sūdzībās Komisija izvirza vienu vienīgu apelācijas pamatu, ar kuru apstrīd apelācijas sūdzību iesniedzēju tiesības celt prasību Vispārējā tiesā attiecībā uz apstrīdētā lēmuma daļu par *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem.

32. Atbilstoši Tiesas prasītajam koncentrēšu savu analīzi uz Komisijas iesniegtajām pretapelācijas sūdzībām un uz galveno apelācijas sūdzību pirmajiem diviem pamatiem.

## A. Par pretapelācijas sūdzībām

### 1. *Lietas dalībnieku argumenti*

33. Komisijas, ko šajā ziņā atbalsta Dānijas Karaliste, iesniegtajās pretapelācijas sūdzībās tiek apstrīdēti netieši izteiktie lēmumi, ko, pēc minētās iestādes domām, Vispārējā tiesa pārsūdzētajos spriedumos esot pieņēmusi saistībā ar apelācijas sūdzību iesniedzēju prasību attiecībā uz apstrīdētā lēmuma daļu par *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem pieņemamību.

34. Komisija visupirms uzskata, ka tās pretapelācijas sūdzības ir pieņemamas. Tā atzīst, ka, piemērojot judikatūru, kuras pirmsākumi meklējami 2002. gada 26. februāra spriedumā Padome/*Boehringer* (C-23/00 P, EU:C:2002:118; turpmāk tekstā – “spriedums *Boehringer*”), Vispārējās tiesas lēmumu apvienot iebildi par nepieņemamību ar lietas būtību, nespriežot par minēto iebildi, nevar pārsūdzēt. Tomēr Komisijas ieskatā šī judikatūra esot piemērojama tikai galvenajām apelācijas sūdzībām, nevis pretapelācijas sūdzībām, ko nu jau regulē Tiesas Reglamenta 178. panta 2. punkts. Minētais noteikums pieļaujot iespēju apstrīdēt netieši izteiktu lēmumu par Vispārējā tiesā celtas prasības pieņemamību.

35. Pēc lietas būtības pretapelācijas sūdzībās Komisija apgalvo, ka apelācijas sūdzību iesniedzēju prasības Vispārējā tiesā esot nepieņemamas tajā daļā, kurā tās attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, jo apelācijas sūdzību iesniedzējus individuāli šie pasākumi neskarot. Apelācijas sūdzību iesniedzēji neesot pierādījuši, kā tas prasīts judikatūrā, ka apstrīdētā lēmuma konkrētā daļa skar tos tieši un it īpaši – ka šī apstrīdētā lēmuma daļa smagi apdraudot to stāvokli tirgū. To pašu iemeslu dēļ apelācijas sūdzību iesniedzēji nevarot izmantot procesuālās tiesības, ko LESD 108. panta 2. punkts garantē ieinteresētajām pusēm, jo tos nevar uzskatīt par ieinteresētajām pusēm saistībā ar pasākumiem, kuri attiecas uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem.

36. Apelācijas sūdzību iesniedzēji, ko atbalsta *FSS* un *NABU*, iebilst, ka Komisijas iesniegtās pretapelācijas sūdzības esot nepieņemamas, un apgalvo, ka tās katrā ziņā ir nepamatotas pēc būtības.

### 2. *Vērtējums*

#### *a) Par pretapelācijas sūdzību pieņemamību*

37. Komisijas iesniegtajās pretapelācijas sūdzībās ir apstrīdēti netieši izteiktie lēmumi, ko Vispārējā tiesa esot, kā apgalvots, pieņēmusi pārsūdzētajos spriedumos attiecībā uz to apelācijas sūdzību iesniedzēju prasību daļu pieņemamību, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem.

38. Vispirms ir jāpārbauda Komisijas iesniegto pretapelācijas sūdzību pieņemamība.

39. No pārsūdzētajiem spriedumiem izriet, ka Vispārējā tiesā Dānijas Karaliste apšaubīja apelācijas sūdzību iesniedzēju celto prasību pieņemamību, ciktāl tās attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, jo nav individuālas intereses celt prasību par apstrīdētā lēmuma daļu par minētajiem pasākumiem<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 80. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 55. punktu.

40. Tomēr pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa nav analizējusi Dānijas Karalistes izvirzīto aspektu par pieņemamību. Tā norādīja – turklāt konkrēti neatsaucoties uz judikatūru, kuras pirmsākumi meklējami minētajā spriedumā *Boehringer* –, ka “visupirms ir jāpārbauda prasītāju izvirzīto argumentu būtība”<sup>18</sup>, un vēlāk noraidīja minētos argumentus pēc būtības.

41. Komisija uzskata, ka tādējādi Vispārējā tiesa esot pieņēmusi netieši izteiktu lēmumu par apelācijas sūdzību iesniedzēju celto prasību par apstrīdētā lēmuma daļu par *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem pieņemamību. Tā apgalvo, ka saskaņā ar Tiesas Reglamenta 178. panta 2. punktu par minēto netieši izteikto lēmumu var tikt iesniegta pretapelācijas sūdzība.

42. Atgādinu, ka saskaņā ar minēto tiesību normu pretapelācijas sūdzībās ietvertie prasījumi var būt par to, lai tiktu atcelts lēmums – konkrēti pausts vai netieši izteikts – par Vispārējā tiesā celtas prasības pieņemamību.

43. Tomēr šajā lietā, tieši kā lietā, kurā tika taisīts spriedums *Boehringer*, un kā to citastarp ir atzinusi pati Komisija, Vispārējā tiesa nolēma noraidīt pēc būtības pamatus, kurus apelācijas sūdzību iesniedzēji bija izvirzījuši pret to lēmuma daļu, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, nepieņemot nolēmumu par šīs prasības daļas pieņemamību. Citiem vārdiem, analogi spriedumam *Boehringer* pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa uzskatīja par attaisnotu procesuālās ekonomijas iemeslu dēļ spriest pēc būtības, nespriežot par pieņemamību.

44. No sprieduma *Boehringer*<sup>19</sup> izriet – ja Vispārējā tiesa pareizas tiesvedības apsvērumu dēļ uzskata par attaisnotu nespriest par iebildi par nepieņemamību, jo prasījumi jebkurā gadījumā ir jānoraida pēc būtības, Vispārējā tiesa nepieņem nekādu lēmumu – nedz tiešu, nedz netieši izteiktu –, kas noslēdz tiesvedības jautājumu attiecībā uz iebildi par nepieņemamību. No tā izriet, ka ir jāuzskata par nepieņemamu prasība, ar kuru tiek apstrīdēts tāds lēmums, jo tajā nav neviena pārsūdzama Vispārējās tiesas lēmuma<sup>20</sup>.

45. No tā var secināt, ka, tā kā Vispārējā tiesa šajā lietā nepieņēma nevienu pārsūdzamu lēmumu – arī netieši izteiktu ne – par prasību pieņemamību, šajā sakarā nevar iesniegt nekādu apelāciju – nedz kā galveno apelācijas sūdzību, nedz kā pretapelācijas sūdzību. Attiecīgi tas, ka Komisija norāda uz Reglamenta 178. panta 2. punktā minēto tiesību normu, nevar pamatot tās pretapelācijas sūdzību pieņemamību.

46. No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem, manuprāt, izriet, ka Komisijas iesniegtās pretapelācijas sūdzības ir jāatzīst par nepieņemamām.

47. Pēc sacītā turklāt ir vēl jāatgādina, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai Tiesai, kurai saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 56. pantu var iesniegt apelāciju, ir jāspriež – ja nepieciešams, pēc savas ierosmes – par atcelšanas prasības pieņemamību un attiecīgi par absolūto pamatu par tā

<sup>18</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 81. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 56. punktu.

<sup>19</sup> Kā man jau nesen ir bijusi iespēja uzsvērt (skat. 114. zemsvītras piezīmi manos 2021. gada 21. janvāra secinājumos apvienotajās lietās *World Duty Free Group*/Eiropas Komisija un Spānijas Karaliste/Komisija (C-51/19 P un C-64/19 P, EU:C:2021:51) ar atbilstošām atsaucēm uz judikatūru), lai gan no sprieduma *Boehringer* izrietošo judikatūru vairāki ģenerālvokāti ir kritizējuši, to turpina piemērot gan Vispārējā tiesa, gan Tiesa (nesenu piemērojumu apelācijas tiesvedībā skat. spriedumā, 2016. gada 21. decembris, *Club Hotel Loutraki* u.c./Komisija, C-131/15 P, EU:C:2016:989, 68. punkts).

<sup>20</sup> Skat. sprieduma *Boehringer* 50.–54. punktu.

nosacījuma neievērošanu, kuru paredz LESD 263. panta ceturtā daļa un atbilstoši kuram prasītājs var lūgt atcelt kādu lēmumu, kura adresāts tas nav, tikai tad, ja šis lēmums to skar tieši un individuāli<sup>21</sup>.

48. Gadījumā, ja pretēji manis ieteiktajam Tiesa pretapelācijas sūdzības uzskatīs par pieņemamām vai vienalga nolems pēc savas ierosmes analizēt to prasību pieņemamību, kuras apelācijas sūdzību iesniedzēji cēlušī Vispārējā tiesā, attiecībā uz šo prasību daļām par *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, manuprāt, ir būtiski šādi turpmāk norādītie apsvērumi.

***b) Par apelācijas sūdzību iesniedzēju tiesībām celt prasību Vispārējā tiesā par apstrīdētā lēmuma daļu, kura attiecas uz “Femern Landanlæg” labā noteiktajiem pasākumiem***

49. Šajā lietā ir skaidrs, ka apstrīdētā lēmuma daļa, kura attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, ir iepriekšējas izskatīšanas posma<sup>22</sup> noslēgumā pieņemts lēmums, ar kuru Komisija konstatēja, ka konkrētie pasākumi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, un attiecīgi nolēma nesākt LESD 108. panta 2. punktā<sup>23</sup> paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru. Šā lēmuma adresāts ir Dānijas Karaliste.

50. Tā kā apstrīdētais lēmums nav reglamentējošs akts LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē, jo tas nav vispārpiemērojams akts<sup>24</sup>, ir jāpārbauda, vai šis lēmums apelācijas sūdzību iesniedzējus skar tieši un individuāli šīs tiesību normas izpratnē.

51. Šajā ziņā atgādinu, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, kuras pirmsākumi meklējami 1963. gada 15. jūlija spriedumā *Plaumann/Komisija*<sup>25</sup>, citas personas, kas nav lēmuma adresāti, var uzskatīt par individuāli skartām tikai tad, ja šis lēmums tās skar dažu tām specifisku īpašību dēļ vai kādas faktiskas situācijas dēļ, kura tās raksturo attiecībā pret jebkuru citu personu, un tādēļ tās individuāli izceļ – līdzīgi kā šī lēmuma adresātu<sup>26</sup>.

52. No judikatūras tomēr izriet, ka valsts atbalsta jomā, lai noteiktu tāda prasītāja tiesības celt prasību tiesā, kas nav lēmuma adresāts un kas kritizē Komisijas lēmumu nesākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru, ir jānošķir divas hipotēzes.

<sup>21</sup> Skat. spriedumus, 2007. gada 29. novembris, *Stadtwerke Schwäbisch Hall u.c./Komisija* (C-176/06 P, nav publicēts, EU:C:2007:730, 18. punkts), kā arī 2019. gada 29. jūlijs, *Bayerische Motoren Werke un Freistaat Sachsen/Komisija* (C-654/17 P, EU:C:2019:634, 44. punkts).

<sup>22</sup> LESD 108. pantā paredzētajā valsts atbalsta pārbaudes procedūrā ir jānošķir, pirmkārt, šā panta 3. punktā paredzētais atbalsta iepriekšējās izskatīšanas posms, kura vienīgais mērķis ir ļaut Komisijai formulēt savu pirmo nostāju par attiecīgā atbalsta pilnīgu vai daļēju saderību, un, otrkārt, šā panta 2. punktā paredzētais pārbaudes posms. Skat. spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija* (C-33/14 P, EU:C:2015:609, 94. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>23</sup> Saskaņā ar 4. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus [LESD 108. panta] piemērošanai (OV 1999, L 83, 1. lpp.), kas starplaikā atcelta ar Padomes Regulu (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV 2015, L 248, 9. lpp.). Konkrēti, skat. apstrīdētā lēmuma 57. apsvērumu un rezolutīvās daļas pirmo ievilkumu.

<sup>24</sup> Šajā sakarā skat. spriedumu, 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija un Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori*, un Komisija/*Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 29. un nākamie punkti).

<sup>25</sup> Spriedums, 1963. gada 15. jūlijs, *Plaumann/Komisija* (25/62, EU:C:1963:17, 220. lpp.).

<sup>26</sup> Valsts atbalsta jomā skat. *ex multis* spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija* (C-33/14 P, EU:C:2015:609, 93. punkts un tajā minētā judikatūra).



53. Gadījumā, ja prasītāja prasība ir par tam ar LESD 108. panta 2. punkta noteikumu piešķirto procesuālo tiesību aizsardzību, vienkāršs ieinteresētās personas statuss minētā noteikuma un Regulas Nr. 659/1999 1. panta h) punkta izpratnē ir pietiekams, lai to atzītu par līdzīgu apstrīdētā lēmuma adresātam, un līdz ar to šāda atcelšanas prasība ir jāuzskata par pieņemamu<sup>27</sup>.

54. Savukārt, ja prasītājs apšaubā atbalsta izvērtējuma lēmuma, kas pieņemts, pamatojoties uz LESD 108. panta 3. punktu (vai arī pēc formālās izmeklēšanas procedūras beigām), pamatotību, ar to vien, ka šis prasītājs ir uzskatāms par ieinteresēto personu tā paša panta 2. punkta izpratnē, nevar būt pietiekami, lai prasība tiktu atzīta par pieņemamu. Tāpēc tādā gadījumā prasītājam ir jāpierāda, ka tam ir īpašs statuss iepriekš 51. punktā minētās judikatūras *Plaumann* izpratnē<sup>28</sup>.

55. Šajā lietā, kā konkrēti izriet no pārsūdzētajiem spriedumiem<sup>29</sup>, Vispārējā tiesā celtajā prasībā apelācijas sūdzību iesniedzēji kritizēja gan tās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem (apelācijas sūdzības pirmajā pamatā), gan tiem ar LESD 108. panta 2. punktu piešķirto procesuālo tiesību pārkāpumu, jo Komisija neesot izpildījusi savu pienākumu sākt formālo izmeklēšanas procedūru (apelācijas sūdzības trešajā pamatā). Vispārējā tiesa tomēr nolēma analizēt šos pamatus kopā<sup>30</sup>, noraidot tos pēc būtības un, kā konstatēts iepriekš 40. un 43. punktā, neskatot jautājumu par pieņemamību.

56. Šajā kontekstā, lai izvērtētu apelācijas sūdzību iesniedzēju prasību pieņemamību, pirmkārt, ir jāpārbauda, vai tiem ir tiesības celt prasību tiesā iepriekš 51. punktā minētās judikatūras *Plaumann* izpratnē, lai kritizētu tās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem. Ja tas tā nav, tad, otrkārt, ir jāpārbauda, vai saskaņā ar iepriekš 53. punktā minēto judikatūru tiem ir – vismaz kā ieinteresētajām personām – tiesības celt prasību tiesā to savu procesuālo tiesību aizsardzībai, kuras tiem piešķirtas ar LESD 108. panta 2. punktu.

57. Attiecībā, pirmkārt, uz apelācijas sūdzību iesniedzēju tiesībām celt prasību tiesā par tās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, uzsveru, ka Vispārējā tiesā, lai pamatotu savu individuālo interesi celt prasību par apstrīdēto lēmumu, apelācijas sūdzību iesniedzēji, būdami jūras pārvadājumu operatori, norādīja uz savu kā konkurentu fiksētajam savienojumam statusu, kā arī uz savu aktīvo dalību Komisijas veiktajā iepriekšējās izskatīšanas procesā. Tie arī pieminēja, ka no apstrīdētajiem pasākumiem izrietošais finansējums ir izmantots, lai demontētu to dzelzceļa piekļuvi (slīdes un staciju) ostām, kas ļauj vilcienu pasažieriem nokļūt uz prāmjiem. Tiesā tie arī apliecināja savu kā tiešo konkurentu statusu ar projektu tā kopumā.

<sup>27</sup> Šajā nozīmē skat. spriedumus, 2011. gada 24. maijs, Komisija/*Kronoply* un *Kronotex* (C-83/09 P, EU:C:2011:341, 48. punkts), un 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija* (C-33/14 P, EU:C:2015:609, 95. punkts un tajā minētā judikatūra). Attiecībā uz šādu principu piemērojamību lēmumiem, kas pieņemti saskaņā ar Regulas Nr. 659/1999 4. panta 2. punktu, spriedums, 2008. gada 17. jūlijs, *Athinaiki Techniki/Komisija* (C-521/06 P, EU:C:2008:422, 53. punkts).

<sup>28</sup> Skat. *ex multis* spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija* (C-33/14 P, EU:C:2015:609, 97. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>29</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 36. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 32. punktu.

<sup>30</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 39. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 33. punktu.

58. Šajā sakarā norādu, ka no pastāvīgās judikatūras izriet – par individuāli skartu, lai apstrīdētu Komisijas veiktu atbalsta izvērtējuma lēmuma pamatotību, tiek konkrēti atzīts ne tikai uzņēmums saņēmējs, bet arī ar to konkurējošie uzņēmumi, kuriem ir bijusi aktīva loma procesā, ja vien atbalsta pasākums, kas ir attiecīgā lēmuma priekšmets, ir būtiski ietekmējis to stāvokli tirgū<sup>31</sup>.

59. Šajā lietā ir skaidrs, ka labuma guvējs no pasākumiem, kas apstrīdēti konkrētajās prasību daļās, ir *Femern Landanlæg*, kuram, kā izriet no 8. punkta iepriekš, ir uzticēta iekšējo savienojumu, ieskaitot dzelzceļa iekšzemes savienojumus, finansēšana, būvniecība un apsaimniekošana. Pat atzīstot, ka – pretēji tam, ko Vispārējā tiesa noteikusi pārsūdzētajos spriedumos, – dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus ir uzskatāms, ciktāl tas attiecas uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem, par atvērtu konkurencei<sup>32</sup>, ir tomēr jākonstatē, ka apelācijas sūdzību iesniedzēji kā jūras pārvadājumu operatori, kuri aktīvi darbojas Fērnarnbeltā, nekādā veidā nav pierādījuši, ka tie aktīvi darbotos tirgū, kurā darbojas *Femern Landanlæg*, un tādējādi būtu tam konkurenti.

60. Šajā sakarā norādu, ka Tiesas judikatūrā pieņemtā pieeja ir visai ierobežojoša. Tiesai ir bijusi iespēja precizēt, ka ar to apstākli vien, ka kāds tiesību akts var zināmā mērā ietekmēt konkurences attiecības, kas pastāv attiecīgajā tirgū, un ka attiecīgais uzņēmums zināmā mērā konkurē ar šī tiesību akta adresātu, katrā ziņā nav pietiekami, lai varētu uzskatīt, ka šis tiesību akts minēto uzņēmumu ir skāris individuāli<sup>33</sup>.

61. Šajā perspektīvā nedz arguments, atbilstoši kuram no apstrīdētajiem pasākumiem izrietošais finansējums tiek izmantots dzelzceļa piekļuves demontāžai, nedz argumenti saistībā ar projekta integrēto raksturu, kas minēti iepriekš 57. punktā, nevar pierādīt tiešas konkurences saiknes pastāvēšanu starp apelācijas sūdzību iesniedzējiem un labuma guvēju no apstrīdētajiem pasākumiem, proti, *Femern Landanlæg*.

62. Savukārt attiecībā uz aktīvu dalību iepriekšējas izskatīšanas posmā no judikatūras izriet, ka dalība procedūrā nav nepieciešams nosacījums, lai pierādītu, ka lēmums skar konkurentu individuāli, bet gan ir tikai “atbilstošs pierādījums” šajā sakarā<sup>34</sup>.

63. No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem, manuprāt, izriet, ka apelācijas sūdzību iesniedzējiem nav statusa celt prasību tiesā par tās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību, kura attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem.

64. Tomēr, otrkārt, ir vēl jāpārbauda, vai tiem, iespējams, ir tiesības celt prasību tiesā savu procesuālo tiesību aizsardzībai, kas tiem varētu pienākties kā “ieinteresētajām personām” iepriekš 53. punktā minētās judikatūras izpratnē.

<sup>31</sup> Minētās judikatūras pirmsākumi meklējami spriedumā, 1986. gada 28. janvāris, *Cofaz u.c./Komisija* (169/84, EU:C:1986:42, 25. punkts). Skat. arī spriedumu, 2015. gada 17. septembris, *Mory u.c./Komisija* (C-33/14 P, EU:C:2015:609, 97. punkts un tajā minētā judikatūra). Nesenāko pilnīgu šīs judikatūras analīzi skat. ģenerālvokāta M. Špunara [M. Szipunár] secinājumos lietā *Deutsche Lufthansa /Komisija* (C-453/19 P, EU:C:2020:862, 39. un nākamie punkti).

<sup>32</sup> Šajā sakarā skat. šo secinājumu 101. un nākamos punktus.

<sup>33</sup> Skat. citastarp spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *British Aggregates/Komisija* (C-487/06 P, EU:C:2008:757, 47. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>34</sup> Pēc analogijas skat. spriedumu, 2007. gada 22. novembris, *Sniace/Komisija* (C-260/05 P, EU:C:2007:700, 56. un 57. punkts), kā arī 41. punktu ģenerālvokāta M. Špunara secinājumos lietā *Deutsche Lufthansa/Komisija*, kas minēti iepriekš 31. zemsvītras piezīmē.

65. Šajā sakarā atgādinu, ka Regulas Nr. 659/1999 1. panta h) punktā, būtībā atveidojot Tiesas judikatūrā jau izstrādāto definīciju<sup>35</sup>, jēdziens “ieinteresētās personas” ir definēts kā “visas [..] personas, uzņēmumi vai uzņēmumu apvienības, kuru intereses var ietekmēt atbalsta piešķirums, jo īpaši attiecīgā atbalsta saņēmējs, konkurējošie uzņēmumi un arodatvienības”.

66. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru šī definīcija neizslēdz, ka uzņēmums, kas nav atbalsta saņēmēja tiešs konkurents, ir kvalificējams kā ieinteresētā persona, ja tas apgalvo, ka atbalsta piešķirums var ietekmēt tā intereses<sup>36</sup>. Kamēr kāds uzņēmums – atbalsta pasākuma saņēmēja konkurents – neapstrīdami ir iekļauts “ieinteresēto personu” skaitā saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu<sup>37</sup>, uzņēmums, kas nav atbalsta saņēmēja konkurents, var iegūt “ieinteresētās personas” statusu, ja vien tas ir pierādījis, ka atbalsta piešķiršana var skart tā intereses, un tas saskaņā ar judikatūru paredz pierādījumu, ka pasākumam var būt konkrēta ietekme uz tā stāvokli<sup>38</sup>.

67. Tā, piemēram, Tiesa atzina ieinteresētās personas statusu kādam uzņēmumam, kurš nebija atbalsta saņēmēja tiešs konkurents, bet kura ražošanas procesam bija vajadzīga tā pati izejviela, kad tas bija apgalvojis, ka atbalsta piešķiršana varēja skart tā intereses, un bija sniedzis pietiekamus pierādījumus, ka atbalstam varēja būt konkrēta ietekme uz tā stāvokli<sup>39</sup>.

68. Šajā lietā uzskatu, ka, lai arī apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītie un iepriekš 57. punktā atgādinātie argumenti nepierāda, ka pastāvētu tieša konkurences saikne ar *Femern Landanlæg*, tie tomēr pietiekami pierāda gan faktu, ka pasākumu noteikšana *Femern Landanlæg* labā var kaitēt apelācijas sūdzību iesniedzēju interesēm, gan šādu pasākumu konkrētu ietekmi uz šo tiesību subjektu stāvokli. Tāpēc, manuprāt, šie argumenti pamato apelācijas sūdzību iesniedzēju atzišanu par ieinteresētajām personām.

69. No minētajiem apsvērumiem, manuprāt, izriet, ka apelācijas sūdzību iesniedzējiem kā ieinteresētajām personām ir tiesības celt prasību tiesā par to apstrīdētā lēmuma daļu, kas attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, ciktāl to prasības ir vērstas uz to procesuālo tiesību aizsardzību, kuras tiem piešķirtas ar LESD 108. panta 2. punktu. Savukārt tiem nav tiesību celt prasību tiesā par minētās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību. Kā vēlāk paskaidrošu sīkāk, šos konstatējumus es ņemšu vērā galveno apelācijas sūdzību analizē.

## **B. Par galveno apelācijas sūdzību pirmajiem diviem pamatiem**

### **1. Ievada apsvērumi**

70. Galveno apelācijas sūdzību pirmajos divos pamatos apelācijas sūdzību iesniedzēji – ko atbalsta *NABU*, *FSS*, *Rederi*, *Trelleborg* un *Aktionsbündnis* – apgalvo, ka pārsūdzētajos spriedumos ir pieļautas tiesību kļūdas, pārkāpjot LESD 107. panta 1. punktu un 108. panta 2. punktu, ciktāl

<sup>35</sup> Skat. spriedumu, 1998. gada 2. aprīlis, Komisija/*Sytraval* un *Brink's France* (C-367/95 P, EU:C:1998:154, 41. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>36</sup> Skat. spriedumu, 2011. gada 27. oktobris, Austrija/*Scheucher-Fleisch* u.c. (C-47/10 P, EU:C:2011:698, 132. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>37</sup> Spriedums, 2020. gada 3. septembris, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* u.c./Komisija (C-817/18 P, EU:C:2020:637, 50. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>38</sup> Skat. it īpaši spriedumus, 2011. gada 24. maijs, Komisija/*Kronoply* un *Kronotex* (C-83/09 P, EU:C:2011:341, 65. punkts), kā arī 2011. gada 27. oktobris, Austrija/*Scheucher-Fleisch* u.c. (C-47/10 P, EU:C:2011:698, 132. punkts). Skat. arī ģenerālvokāta M. Špunara secinājumus lietā *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* u.c./Komisija (C-817/18 P, EU:C:2020:255, 36. un nākamie punkti ar citām atsaucēm uz judikatūru).

<sup>39</sup> Skat. spriedumu, 2011. gada 24. maijs, Komisija/*Kronoply* un *Kronotex* (C-83/09 P, EU:C:2011:341, 64. un 65. punkts).

Vispārējā tiesa secināja, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu un nav saskārusies ar nopietnām grūtībām, uzskatot, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi nevar nedz izkropļot konkurenci, nedz ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un ka tāpēc minētie pasākumi nav valsts atbalsts.

71. Vispirms ir jāatgādina, pirmkārt, ka no pastāvīgās judikatūras izriet – lai kādu valsts pasākumu kvalificētu par “valsts atbalstu”, nav nepieciešams pierādīt konkrētā atbalsta reālo ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm un faktisku konkurences izkropļošanu, bet gan ir vienīgi jāpārbauda, vai šis atbalsts varētu ietekmēt šo tirdzniecību un izkropļot konkurenci<sup>40</sup>.

72. Otrkārt, no iepriekš 49.–69. punktā veiktās analīzes izriet, ka apelācijas sūdzību iesniedzējiem ir tiesības celt prasību tiesā, lai pārsūdzētu to apstrīdētā lēmuma daļu, kura attiecas uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, tikai ciktāl to prasības ir vērstas uz tiem ar LESD 108. panta 2. punkta noteikumu piešķirto procesuālo tiesību aizsardzību, un nevis – savukārt – lai kritizētu minētās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību.

73. Šajā lietā tomēr, kā izriet no 55. punkta iepriekš, Vispārējā tiesa, neskatīdama jautājumu par prasību pieņemamību, kopīgi skatīja pamatus par procesuālo tiesību pārkāpumu un par konkrētās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību. No šīs Vispārējās tiesas izvēles izriet, ka apelācijas sūdzību iesniedzēji savās pārsūdzībās ir apstrīdējuši abu minēto aspektu analīzi.

74. Šajā sakarā tomēr ir jānorāda, ka saskaņā ar judikatūru, ja prasītājs lūdz atcelt lēmumu necelt iebildumus, tas galvenokārt apstrīd to, ka Komisijas lēmums par attiecīgo atbalstu ir pieņemts, šai iestādei nesākot formālo izmeklēšanas procedūru un tādējādi pārkāpjot tā procesuālās tiesības. Lai tiktu apmierināta prasītāja prasība atcelt tiesību aktu, tas var izvirzīt jebkādu pamatu, lai pierādītu, ka Komisijai, izskatot tās rīcībā esošo informāciju un pierādījumus paziņotā pasākuma iepriekšējās izskatīšanas posmā, būtu bijis jārodas šaubām par šī pasākuma atbalsta statusu un saderību ar iekšējo tirgu. Šādu argumentu izmantošanas dēļ tomēr nevar tikt grozīts prasības priekšmets, nedz arī mainīti tās pieņemamības nosacījumi. Gluži otrādi, tas, ka pastāv šaubas par šo statusu un saderību, ir tieši tas pierādījums, kas jāiesniedz, lai pierādītu, ka Komisijai bija jāsāk LESD 108. panta 2. punktā paredzētā formālā izmeklēšanas procedūra<sup>41</sup>.

75. Turklāt Tiesa paskaidroja, ka lēmuma necelt iebildumus tiesiskums ir atkarīgs no tā, vai Komisijai, izskatot tās rīcībā esošo informāciju un pierādījumus paziņotā pasākuma iepriekšējās izskatīšanas posmā, objektīvi vajadzēja rasties šaubām par tā saderību ar iekšējo tirgu, ņemot vērā, ka šādu šaubu gadījumā ir jāsāk formālā izmeklēšanas procedūra, kurā var piedalīties minētās regulas 1. panta h) punktā norādītās ieinteresētās personas. Tie paši principi ir spēkā arī tad, kad Komisijai ir šaubas par izskatītā pasākuma kā atbalsta statusu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē<sup>42</sup>.

76. No judikatūras izriet, ka šādā kontekstā nopietnu grūtību kritērijam ir objektīvs raksturs un šādu grūtību pastāvēšana ir jāpārbauda, ņemot vērā ne tikai iepriekšējās izskatīšanas rezultātā pieņemtā Komisijas lēmuma pieņemšanas apstākļus, bet arī novērtējumu, uz kuru ir balstījusies Komisija<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Skat. *ex multis* spriedumu, 2017. gada 27. jūnijs, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania* (C-74/16, EU:C:2017:496, 78. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>41</sup> Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2020. gada 3. septembris, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* u.c./Komisija (C-817/18 P, EU:C:2020:637, 81. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>42</sup> Spriedums, 2016. gada 21. decembris, *Club Hotel Loutraki* u.c./Komisija (C-131/15 P, EU:C:2016:989, 32. un 33. punkts un tajos minētā judikatūra).

<sup>43</sup> Spriedums, 2016. gada 21. decembris, *Club Hotel Loutraki* u.c./Komisija (C-131/15 P, EU:C:2016:989, 31. punkts).

77. No tā visa izriet, ka, ievērojot iepriekš 69. un 72. punktā veikto konstatējumu, pirmie divi galveno apelācijas sūdzību pamati, ar kuriem apelācijas sūdzību iesniedzēji norāda arī uz Vispārējās tiesas tiesību kļūdām, ar ko esot pārkāptas tiem ar LESD 108. panta 2. punktu piešķirtās procesuālās tiesības, ir jāanalizē tikai šajā aspektā. Pamati, ar kuriem tiek kritizēta Vispārējās tiesas analīze attiecībā uz konkrētās apstrīdētā lēmuma daļas pamatotību, savukārt ir nepieņemami. Tomēr, ievērojot iepriekš 74.–76. punktā minēto judikatūru, pārbaude, ko Vispārējā tiesa veikusi attiecībā uz vērtējumiem, uz kuriem Komisija balstījusies apstrīdētajā lēmumā, var tikt analizēta un arī ir jāanalizē ar mērķi pārbaudīt, vai minētie vērtējumi attaisnoja konstatējumu, ka nebija nopietnu grūtību jautājumā par izskatīto pasākumu kvalificēšanu par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

## ***2. Par pirmo pamatu par tiesību kļūdām, ko Vispārējā tiesa esot pieļāvusi, analizējot “Femern Landanlæg” labā noteikto pasākumu spēju izkropļot konkurenci***

78. Apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītais pirmais pamats ir vērsts attiecīgi pret pirmā pārsūdzētā sprieduma 87.–127. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 62.–102. punktu un iedalīts četros apakšpamos, kuri atbilst Vispārējās tiesas, kā apgalvots, pieļautajām tiesību kļūdām.

### ***a) Par pirmā pamata pirmo apakšpamatu par projekta integrēto raksturu***

#### ***1) Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums***

79. Apelācijas sūdzību pirmā pamata pirmajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji, kurus atbalsta personas, kas iestājušās lietā to atbalstam, apstrīd to pārsūdzēto spriedumu daļu<sup>44</sup>, kurā Vispārējā tiesa ir noraidījusi viņu argumentu, atbilstoši kuram, tā kā fiksētais savienojums un iekšējie savienojumi veido integrētu projektu un tā kā Komisija esot uzskatījusi, ka *Femern* labā noteiktie pasākumi fiksētajam savienojumam varēja izkropļot konkurenci, tātad arī *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi attiecībā uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem būtu bijuši jāuzskata par tādiem, kas var kropļot konkurenci.

80. Apelācijas sūdzību iesniedzēji, pamatojoties uz 2013. gada 16. maija spriedumu Komisija/*Ryanair* (C-615/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:310)<sup>45</sup>, apgalvo, ka uz nepareizu juridisko faktu kvalifikāciju balstoties Vispārējās tiesas argumentācijas premisa, atbilstoši kurai *Femern Landanlæg* darbības aprobežojoties ar iekšējo savienojumu pārvaldību un neietverot pārvaldājuma pakalpojumu sniegšanu Fēmarnbeltā. No projekta rakstura un mērķiem izrietot, ka fiksētais savienojums un iekšējie savienojumi veidojot integrēta projekta daļu un ka iekšējie savienojumi esot uzbūvēti ar mērķi sniegt pārvaldājuma pakalpojumus Fēmarnbeltā. No finansiālā viedokļa netiekot apstrīdēts, ka fiksētā savienojuma ceļu nodevas nosegs arī iekšējo savienojumu izmaksas, jo *Femern* ir jāmaksā dividendes *Femern Landanlæg*. No praktiskā viedokļa fiksētais savienojums esot atkarīgs no iekšējiem savienojumiem, un bez tiem *Femern* nespētu sniegt pārvaldājuma pakalpojumus. Turklāt iekšējie savienojumi savukārt nepastāvētu, ja nebūtu fiksētā savienojuma. Tādējādi iekšējiem savienojumiem noteiktie pasākumi esot pasākumi, kas nepieciešami fiksētajam savienojumam. No tā varot secināt – ja *Femern* labā noteiktie pasākumi var kropļot konkurenci, tad tādi paši ir arī *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi. Turklāt

<sup>44</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 87.–93. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 62.–68. punkts.

<sup>45</sup> Apelācijas sūdzību iesniedzēji atsauca uz minētā sprieduma 32. punktu.

Vispārējā tiesa esot acīmredzami kļūdijusies, kad uzskatījusi, ka abiem pasākumiem ir atšķirīgi mērķi<sup>46</sup>. Tiem esot viens un tas pats mērķis – proti, atļaut *Femern* sniegt pārvadājumu pāri Fēmarnbeltam pakalpojumus.

81. *NABU*, *FSS* un *Aktionsbündnis* piebilst, ka esot prettiesiski mākslīgi dalīt vairākās daļās vienotu projektu, lai traucētu to konsekventi vērtēt kā valsts atbalstu. *NABU* turklāt uzsver, ka fiksētais savienojums un iekšējie savienojumi ir jāuzskata par vienotu projektu – ne tikai to ekonomiskā rakstura, bet arī vides īpašību dēļ. *Rederi* un *Aktionsbündnis* norāda, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi veido būtisku infrastruktūru, lai varētu nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu pāri Fēmarnbeltam pakalpojumus, un ka to būvniecība sekmē *Femern* konkurences stāvokļa uzlabošanos. No tā izrietot, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi acīmredzami ietekmējot pārvadājumu pāri Fēmarnbeltam pakalpojumu tirgu.

82. Komisija apgalvo, ka galveno apelācijas sūdzību pirmā pamata pirmajā apakšpamatā ietvertie iebildumi esot nepieņemami, jo pretēji tam, kas paredzēts Tiesas Reglamenta 169. panta 2. punktā, apelācijas sūdzību iesniedzēji neesot precīzi norādījuši tos pārsūdzēto spriedumu punktus, kuros esot iekļauti Vispārējās tiesas kļūdainie secinājumi. Pārējā daļā Komisija apstrīd pēc būtības argumentus, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā to atbalstam.

83. Dānijas Karaliste apgalvo, ka minētie iebildumi esot nepieņemami, jo, pirmkārt, tie tikai atkārtojot Vispārējās tiesas jau noraidītu pamatu un, otrkārt, apšaubot Vispārējās tiesas jau nopriestus faktiskus aspektus, nenorādot uz faktu sagrozīšanu. Pārējā daļā Dānijas Karaliste apstrīd pēc būtības argumentus, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā to atbalstam.

## 2) Vērtējums

84. Abu apelācijas sūdzību pirmā pamata pirmajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji kritizē to, ka pārsūdzētajos spriedumos ir noraidīts to izvirzītais arguments par projekta integrēto raksturu. Vispārējā tiesā tie pēc būtības apgalvoja, ka šā integrētā rakstura dēļ konstatējums, ka *Femern* labā noteiktie pasākumi attiecībā uz fiksēto savienojumu var izkropļot konkurenci, ar zināmu “inficējošu ietekmi”<sup>47</sup> izraisot to, ka arī *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi attiecībā uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem var izkropļot konkurenci, it īpaši attiecībā uz pārvadājuma pakalpojumiem Fēmarnbeltā.

85. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa uz minēto argumentu ir atbildējusi, atzīstot – nevar secināt, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi attiecībā uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem ir valsts atbalsts tikai tā iemesla dēļ, ka tie noteikti tajā pašā projektā, kas paredzēja pasākumus *Femern* labā attiecībā uz fiksēto savienojumu, un ka tie bija kvalificēti kā valsts atbalsts. Vispārējās tiesas ieskatā runa bija par diviem pasākumiem, kuriem, lai gan tie ir saistīti ar vienu un to pašu projektu, ir atšķirīgi mērķi un saņēmēji/labuma guvēji<sup>48</sup>.

<sup>46</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 88. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 63. punktu.

<sup>47</sup> Šo vārdkopu Dānijas Karaliste izmantoja savos procesuālajos rakstos.

<sup>48</sup> Skat. it īpaši pirmā pārsūdzētā sprieduma 88. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 63. punktu.

86. Ievadam – ir jāizskata attiecīgi Komisijas un Dānijas Karalistes izvirzītie argumenti, ar kuriem tiek apšaubīta konkrētajā apakšpatatā ietvertā iebildumu pieņemamība, jo apelācijas sūdzību iesniedzēji neesot precīzi norādījuši attiecīgos pārsūdzēto spriedumu punktus un esot vienkārši atkārtājuši Vispārējās tiesas jau noraidītos pamatus.

87. Šajā sakarā, pirmkārt, nepiekrītu Komisijas nostājai, atbilstoši kurai neesot izpildītas Reglamenta 169. panta 2. punktā noteiktās prasības. Abu apelācijas sūdzību pirmā pamata pirmajā apakšpatatā apelācijas sūdzību iesniedzēji ir konkrēti norādījuši pārsūdzēto spriedumu punktus, kurus tie vēlas apstrīdēt ar saviem argumentiem<sup>49</sup>, un nav šaubu, ka ar šiem argumentiem ir iecerēts apšaubīt minētajos punktos ietvertā Vispārējās tiesas argumentāciju.

88. Otrkārt, norādu, ka, lai arī, protams, saskaņā ar pastāvīgo judikatūru apelācijas pamats, kurā tikai atkārtoti Vispārējā tiesā jau iesniegti pamati un argumenti, ir nepieņemams<sup>50</sup>, tomēr pretēji tam, ko apgalvo Dānijas Karaliste, konkrētajā apakšpatatā apelācijas sūdzību iesniedzēji nav aprobežojušies ar to, ka ir tikai atkārtoti iesnieguši pirmajā instancē jau izvirzītu argumentu, bet tie apstrīd argumentāciju, ar kuru Vispārējā tiesa pārsūdzētajos spriedumos noraidīja minēto argumentu, un veidu, kādā Vispārējā tiesa ir piemērojusi Savienības tiesības. Šajā sakarā atgādinu, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru pirmajā instancē izskatītos tiesību jautājumus var no jauna apspriest apelācijas ietvaros, jo, ja lietas dalībnieks nevarētu pamatot savu apelācijas sūdzību ar pamatiem un argumentiem, kas jau izmantoti Vispārējā tiesā, apelācijas tiesvedība daļēji zaudētu savu jēgu<sup>51</sup>.

89. Pēc būtības apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka pārsūdzētajos spriedumos ietvertā Vispārējās tiesas argumentācija esot balstīta uz faktu kļūdainu juridisko kvalificēšanu attiecībā uz *Femern Landanlæg* darbību tvērumu.

90. Šajā sakarā uzskatu, pirmkārt, ka nav nozīmīga atsauce uz 32. punktu 2013. gada 16. maija spriedumā Komisija/*Ryanair* (C-615/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:310), kas attiecas uz tiesību normām, kurām šajās lietās nav nozīmes, un satur konstatējumu, ka Vispārējā tiesa nav pieļāvusi nevienu kļūdu formulējumu juridiskajā kvalificēšanā. Katrā ziņā minētā atsauce nekādā veidā nevar apstiprināt apelācijas sūdzību iesniedzēju argumentāciju.

91. Otrkārt, uzskatu, ka, ciktāl apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītais iebildums ir jāsaprot tādējādi, ka tas ir vērst pret Vispārējās tiesas konstatējumu, atbilstoši kuram *Femern Landanlæg* darbības bija ierobežotas līdz dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgum saistībā ar dzelzceļa iekšzemes savienojumiem un neattiecas uz pārvaldājuma pakalpojumu sniegšanu Fērnabēltā, pat atzīstot, ka Vispārējā tiesa ir balstījusies uz šāda veida konstatējumu – kas, manuprāt, neizriet no apstrīdētajiem pārsūdzēto spriedumu punktiem –, šāds iebildums, manuprāt, ir jāuzskata par nepieņemamu. Tā mērķis būtībā ir lūgt Tiesu apšaubīt Vispārējās tiesas veiktus konstatējumus un faktu novērtējumus – konkrēti, saistībā ar *Femern Landanlæg* darbību tvērumu –, tomēr neapgalvojot, ka no lietas materiāliem izriet faktu būtiska neprecizitāte vai faktu sagrozījums, un tas, kā izriet no pastāvīgās judikatūras, apelācijas sūdzībā nav pieļaujams<sup>52</sup>.

<sup>49</sup> Skat. šo secinājumu 44. zemsvītras piezīmi.

<sup>50</sup> Skat. *ex multis* rīkojumu, 2019. gada 3. septembris, ND un OE/Komisija (C-317/19 P, nav publicēts, EU:C:2019:688, 27. un 28. punkts un tajos minētā judikatūra).

<sup>51</sup> Spriedums, 2016. gada 21. decembris, *Club Hotel Loutraki* u.c./Komisija (C-131/15 P, EU:C:2016:989, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>52</sup> Skat. nesenāko *ex multis* spriedumu, 2020. gada 9. decembris, *Groupe Canal +*/Komisija (C-132/19 P, EU:C:2020:1007, 68. punkts un tajā minētā judikatūra). Šajā sakarā skat. arī šo secinājumu 122. punktu.

92. Turklāt apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītie argumenti par projekta integrēto raksturu un par *Femern* un *Femern Landanlæg* labā noteikto pasākumu mērķu identitāti nevar apstiprināt apgalvojumu, atbilstoši kuram Vispārējā tiesa esot balstījusies uz faktu kļūdainu juridisko kvalifikāciju attiecībā uz *Femern Landanlæg* darbību tvērumu. Nedz no projekta integrētā rakstura finansiālajā un praktiskajā aspektā, nedz no *Femern* un *Femern Landanlæg* labā noteikto pasākumu mērķu iespējamās identitātes nekādā veidā nevar secināt, ka pēdējā minētā uzņēmuma darbības ietvertu arī pārvadājuma pakalpojumu Fēmarnbeltā piedāvājumu.

93. Treškārt, pat atzīstot – interpretatīvajā ziņā ar piespiešanos –, ka iebildums, ko apelācijas sūdzību iesniedzēji izvirzījuši minētajā pirmajā apakšpamatā, ir jāsaprot tādējādi, ka tie norāda uz tiesību kļūdu, jo Vispārējā tiesa neesot atzinusi no projekta integrētā rakstura izrietošo “inficējošo ietekmi” un tādējādi tā kļūdaini neesot konstatējusi, ka, tā kā *Femern* labā noteiktie pasākumi varēja izkropļot konkurenci pārvadājuma pakalpojumu pāri Fēmarnbeltam tirgū, tas pats bijis jāatzīst attiecībā uz *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem, uzskatu, ka minēto iebildumu nevar apmierināt.

94. Kā var secināt no 85. punkta iepriekš, pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa ir atbildējusi uz minēto argumentu, manuprāt, nepieļaujot tiesību kļūdas, tajā ziņā, ka, tā kā *Femern* un *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi, lai gan attiecas uz vienu un to pašu projektu, ir divi atbalsta pasākumi ar atšķirīgiem saņēmējiem, priekšmetu un mērķiem, atbalsta rakstura atzīšana vienam no minētajiem pasākumiem nevarēja automātiski – vai, Vispārējās tiesas vārdiem runājot, “tikai tā iemesla dēļ” – izraisīt arī cita pasākuma atbalsta raksturu.

95. Šajā sakarā ir jāuzsver – apelācijas sūdzību iesniedzēji nav apšaubījuši faktu, ka Komisija un attiecīgi Vispārējā tiesa ir skatījušas pasākumus kā divus atsevišķus atbalsta pasākumus, lai arī attiecināmus uz vienotu projektu. Nedz savā prasībā Vispārējā tiesā, nedz Tiesā tie neapgalvoja, ka konkrētie pasākumi būtu bijuši jāizvērtē kopā vai ka tie būtu izraisījuši vienotu valsts atbalstu, kas būtu bijis jāanalizē vienoti. Tie arī neapstrīd Vispārējās tiesas konstatējumu, ka saņēmēji – kaut arī ir apstiprināts, ka tie ir saistīti, – ir atšķirīgi<sup>53</sup>.

96. Vienīgi *FSS* – un nekonkrētāk salīdzinājumā ar *NABU* – savos Tiesā iesniegtajos atbildes rakstos apgalvoja, ka projekts būtu bijis jāizskata tā kopumā, nesaskaldot to mākslīgi divās daļās. Tomēr norādu, ka neviena no abām personām, kas iestājušās lietā, šo argumentu neizvirzīja Vispārējā tiesā. Turklāt Vispārējā tiesā nedz apelācijas sūdzību iesniedzēji, nedz personas, kas iestājušās lietā, nav skaidri un konkrēti norādījuši uz iespējamu kļūdu, kas pieļauta tādējādi, ka nav ņemta vērā *Femern Landanlæg* labā noteikto pasākumu ietekme uz konkurenci pārvadājuma pakalpojumu pāri Fēmarnbeltam tirgū, jo tie to ietekmē<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> Tā kā visi šie aspekti nav tikuši apstrīdēti, tie nevar tikt analizēti nedz Vispārējā tiesā, nedz vēl jo vairāk apelācijas instancē Tiesā.

<sup>54</sup> Apelācijas sūdzību iesniedzēji neizvirzīja šādu argumentu arī Tiesā. Tikai atbildēs uz Komisijas iesniegtajām pretapelācijas sūdzībām tie apgalvoja – vienkārši, lai apstiprinātu argumentus par pieņemamību –, ka “dzelzceļa iekšzemes savienojumu palaišana ekspluatācijā rada ietekmi uz pārvadājumu pāri Fēmarnbeltam tirgū”. Dažas no personām, kas iestājušās lietā – kuru vidū arī *Rederi*, kas tiesas sēdē atsauca uz 2011. gada 28. jūlija spriedumu *Mediaset/Komisija* (C-403/10 P, nav publicēts, EU:C:2011:533) –, Tiesā apgalvoja, ka sabiedrībai *Femern Landanlæg* noteiktie pasākumi izkropļojot konkurenci “saistītajā” pārvadājumu pakalpojumu tirgū Fēmarnbeltā, jo stiprinot *Femern* stāvokli vai izraisot pieprasījuma pieaugumu minētajā tirgū. Tomēr ir jākonstatē, ka minētie argumenti netika izvirzīti Vispārējā tiesā un tāpēc ir jauni argumenti, kas nav pieņemami apelācijas instancē saskaņā ar 97. punktā minēto judikatūru. Tas pats attiecas uz argumentu, atbilstoši kuram dzelzceļa iekšzemes savienojumi esot būtiska infrastruktūra, lai varētu nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu pāri Fēmarnbeltam. Šajā sakarā vēl uzsveru, ka apelācijas sūdzību iesniedzēji ne tikai nav apgalvojuši, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi būtu sekmējuši *Femern* konkurences stāvokli, bet, gluži pretēji, kā izriet no pirmās instances lietas materiāliem, tie nav pat apstrīdējuši Komisijas izvirzīto argumentu, atbilstoši kuram no konkrētajiem pasākumiem labumu guva tikai *Banedanmark* un *Femern Landanlæg*, bet ne *Femern*. Šajā sakarā konkrēti skat. 8. punktu Vispārējā tiesā iesniegtajos atbildes rakstos.



97. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Tiesas kompetence principā ir ierobežota līdz tam, lai izvērtētu tiesību risinājumu, kas sniegts par pirmās instances tiesā apspriestajiem pamatiem<sup>55</sup>. Tāpēc Vispārējai tiesai nevar pārvest, ka tā ir pieļāvusi tiesību kļūdu, neņemot vērā pamatus, kurus lietas dalībnieki nav tajā izvirzījuši. Tāpēc jauni argumenti, kas nav iesniegti Vispārējai tiesai, ir jāatzīst par nepieņemamiem apelācijas instancē<sup>56</sup>.

98. Vispārējā tiesā uz projekta integrēto raksturu apelācijas sūdzību iesniedzēji atsaucās tikai un vienīgi tādēļ, lai pamatotu savu argumentu par sava veida “automātisko inficējošo ietekmi”, proti, faktu, ka, tā kā *Femern* labā noteiktie pasākumi var izkropļot konkurenci pārvadājuma pakalpojumu pāri Fēmarnbeltam tirgū, arī pasākumiem, kas ir atšķirīgi, bet tajā pašā projektā noteikti *Femern Landanlæg* labā, varot būt šāda ietekme<sup>57</sup>. Uz minēto argumentu, kā norādīts iepriekš 94. punktā, Vispārējā tiesa, manuprāt, atbildēja, nepieļaujot nekādu tiesību kļūdu. Tikai no apstākļa, ka divi pasākumi, kuriem ir atšķirīgi labuma guvēji un priekšmets<sup>58</sup>, ir noteikti vienā projektā un ka viens no tiem ir valsts atbalsts, nevar secināt, ka tad abi pasākumi automātiski ir valsts atbalsts.

99. Saistībā ar apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītajiem argumentiem attiecībā uz projekta mērķi un šajā ietvarā *Femern* un *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem piebilstu – tikai pilnīguma labad un nevēloties paust viedokli par faktu jautājumiem, kuri neietilpst Tiesas kompetencē apelācijas instances procesos – ka, kamēr nav šaubu, ka projekta, ņemot vērā to kopumā, mērķis ir uzlabot nosacījumus pasažieru un kravu pārvadāšanai starp ziemeļvalstīm un Centrāleiropu<sup>59</sup>, tomēr netiek apstrīdēts, kā apgalvo Dānijas Karaliste, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi tiks izmantoti reģionālo dzelzceļa pārvadājumu kontekstā neatkarīgi no fiksētā savienojuma izmantošanas. No tā izriet, ka *Femern Landanlæg* labā noteikto pasākumu mērķis, kaut arī daļēji sakrīt ar *Femern* labā noteikto pasākumu mērķi – ciktāl iekšējo savienojumu īstenojums atļaus izmantot fiksēto savienojumu –, tomēr ir ar savām specifiskām iezīmēm. No tā var secināt, ka Vispārējā tiesa nav pieļāvusi nekādu kļūdu, apgalvodama, ka pasākumu mērķi ir atšķirīgi.

100. Ievērojot visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uzskatu, ka galveno apelācijas sūdzību pirmā pamata pirmais apakšpamats ir jānoraida.

***b) Par pirmā pamata otro un trešo apakšpamatu, kuri ir par dzelzceļa infrastruktūras Dānijā apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus atvēršanu “de lege” un “de facto”***

***1) Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums***

101. Galveno apelācijas sūdzību pirmā pamata otrajā un trešajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji, kurus atbalsta personas, kas iestājušās lietā to atbalstam, apstrīd tās pārsūdzēto spriedumu daļas, kurās Vispārējā tiesa noraidīja iebildumus, ar kuriem tie bija norādījuši, ka

<sup>55</sup> Šajā sakarā skat. *ex multis* spriedumu, 2019. gada 28. novembris, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija (C-591/18 P, nav publicēts, EU:C:2019:1026, 70. punkts un tajā minētā judikatūra), kā arī spriedumu, 2008. gada 11. decembris, Komisija/*Département du Loiret* (C-295/07 P, EU:C:2008:707, 95. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>56</sup> Skat. citastarp spriedumu, 2019. gada 28. novembris, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija (C-591/18 P, nav publicēts, EU:C:2019:1026, 70. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>57</sup> Skat. 38. un 39. punktu Vispārējā tiesā iesniegtajās prasībās un 7. punktu Vispārējā tiesā iesniegtajos atbildes rakstos.

<sup>58</sup> Šajā sakarā netiek apstrīdēts, ka abiem pasākumiem ir atšķirīgs priekšmets, proti, *Femern* labā noteiktajiem pasākumiem – fiksētā savienojuma finansējums, būvniecība un apsaimniekošana; un *Femern Landanlæg* labā noteiktajiem pasākumiem – iekšzemes savienojumu finansējums, būvniecība un apsaimniekošana.

<sup>59</sup> Skat. apstrīdētā lēmuma 6. apsvērumu.

Komisija ir kļūdaini secinājusi, ka nepastāv konkurence nacionālā dzelzceļa tīkla “tirgū” un “par” nacionālā dzelzceļa tīkla tirgu Dānijā. Apelācijas sūdzību iesniedzēju ieskatā dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus Dānijā esot – gluži pretēji – *de lege* un *de facto* atvērts konkurencei<sup>60</sup>.

102. Pirmā pamata otrajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka Vispārējā tiesa esot kļūdaini uzskatījusi – apstākļi, ka Dānijas Dzelzceļu likums<sup>61</sup> atļauj jebkuram uzņēmumam, kas atbilst noteiktām prasībām, saņemt Dānijā licenci dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanai, pārvaldībai un uzturēšanai, nenozīmē, ka dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus būtu atvērts konkurencei<sup>62</sup>. Apelācijas sūdzību iesniedzēju ieskatā iespēja saņemt šādu licenci pierādot, ka Dānijā dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus ir *de lege* atvērts konkurencei, vismaz ciktāl tas attiecas uz konkurenci “par tirgu”. Šajā sakarā nozīme būtu iespējai uzņēmumam uzbūvēt savu infrastruktūru un vai nu pašam to pārvaldīt, vai sniegt pakalpojumus esošajā infrastruktūrā, ieskaitot valsts infrastruktūru.

103. Šāda pieeja esot saskanīga ar pašas Komisijas pausto nostāju, atbilstoši kurai Savienības tiesībās dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgu var uzskatīt par slēgtu konkurencei tikai tad, ja minētās darbības ir pakļautas likumiskam monopolam, kas izslēdz ne tikai konkurenci “tirgū”, bet arī konkurenci “par tirgu”<sup>63</sup>.

104. Tomēr tā tas neesot Dānijā. Dānijā nevienam uzņēmumam neesot tikušas piešķirtas ekskluzīvas tiesības vai likumiskais monopols attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanu vai pārvaldību. Gluži pretēji, Dānijas Dzelzceļu likumā esot paredzēta iepriekš minētā licenču sistēma, kas konkrēti ļaujot jebkuram uzņēmumam veikt dzelzceļa tīklu apsaimniekošanas un pārvaldības darbības ar nosacījumu, ka ir izpildītas vairākas drošības prasības. Minētā licenču sistēma, no vienas puses, nodrošinot, ka konkurējošie uzņēmumi var konkurēt paši par sevi, tā ka tie paši var kļūt par dabiskajiem monopoliem, uzbūvējot infrastruktūru. Tādējādi no *Femern Landanlæg* atšķirīgs uzņēmums varētu būt ticis atlasīts, lai saņemtu līdzekļus dzelzceļa iekšzemes savienojumu būvniecībai. No otras puses, šāda sistēma pierādot, ka konkurējoši uzņēmumi var darboties citu subjektu dabiskajos monopolos. Tāds gadījums varētu būt, ja, piemēram, *Femern Landanlæg* vai *Banedanmark* iepirkumā saņemtu tiesības slēgt līgumus par dzelzceļa iekšzemes savienojumu infrastruktūras būvniecību vai pārvaldību.

105. Vēl no 2019. gada 19. decembra sprieduma *Arriva Italia* u.c. (C-385/18, EU:C:2019:1121; turpmāk tekstā – “spriedums *Arriva Italia*”) un 2019. gada 29. jūlija sprieduma *Azienda Napoletana Mobilità* (C-659/17, EU:C:2019:633; turpmāk tekstā – “spriedums *Azienda Napoletana Mobilità*”) izriet, ka Tiesa esot uzskatījusi – ekskluzīvu tiesību tieša piešķiršana neizslēdz konkurenci par tirgu tieši tad, ja valstij nav liegts izsludināt iepirkumus par dzelzceļa tīklu apsaimniekošanu un pārvaldību.

<sup>60</sup> Skat. attiecīgi pirmā pārsūdzētā sprieduma 108.–116. un 117.–120. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 83.–91. un 92.–95. punktu. Apelācijas sūdzības apelācijas sūdzību iesniedzēji apliecina, ka apstrīd arī attiecīgi pirmā pārsūdzētā sprieduma 96. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 69. un 70. punktu, kuros Vispārējā tiesa ir uzskatījusi, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi ir daļa no nacionālā dzelzceļa tīkla, bet nesniedz šajā sakarā nekādus specifiskus argumentus. Šajā sakarā skat. turpmāk 132. punktu.

<sup>61</sup> 2010. gada 11. novembra *Bekendtgørelse af lov no 1249 om jernbane* (Likums Nr. 1249 par dzelzceļiem; turpmāk tekstā – “Dānijas Dzelzceļu likums”).

<sup>62</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 108. un nākamie punkti un otrā pārsūdzētā sprieduma 83. un nākamie punkti.

<sup>63</sup> Apelācijas sūdzību iesniedzēji atsauca uz Komisijas dokumentu ar nosaukumu *Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure*, kas lejupielādējams no tīmekļvietnes [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_rail\\_metro\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_rail_metro_en.pdf).

106. Analogi citām ekonomikas nozarēm, kas kā priekšnoteikumu paredz tīkla infrastruktūras izmantošanu, kā, piemēram, telekomunikāciju, elektroenerģijas vai gāzes nozares, kurās tirgi esot atvērti konkurencei, vienkārši atļaujot operatoriem sniegt pakalpojumus tīkla infrastruktūras daļās, tādējādi, tā kā Dānijas tiesiskais regulējums dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai paredz nosacījumus esošo dzelzceļa tīklu (tostarp valstij piederošo) apsaimniekošanai un pārvaldībai, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības tirgus Dānijā būtu jāuzskata par atvērtu konkurencei – Savienības tiesībās minētajā ziņā – vismaz attiecībā uz konkurenci “par” tirgu.

107. To pašu iemeslu dēļ esot kļūdaina tā Vispārējās tiesas argumentācija, atbilstoši kurai uzņēmumi, kas nav *Banedanmark* un kas saņēmuši iepriekš minētās licences, darbojoties dzelzceļa tīkla vietējās daļās, kuras veido dabiskos monopolus<sup>64</sup>. Turklāt pārsūdzētajos spriedumos ietvertie argumenti attiecībā uz citu dalībvalstu operatoriem ar licenci<sup>65</sup> – nevis uz dzelzceļa nozares liberalizācijas obligātumu<sup>66</sup> – neesot būtiski, jo Dānijas licenču sistēma pierādot, ka tirgus ir atvērts un ir ticis liberalizēts.

108. Pirmā pamata trešajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus Dānijā neesot *de facto* atvērts konkurencei. Savā argumentācijā Vispārējā tiesa neņemot vērā ļoti būtisko aspektu, ka tad, ja nav likumiskā monopola un pastāv licenču sistēma, kas ļauj jebkuram uzņēmumam pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūru, neesot nozīmes tam, kur infrastruktūra atrodas un kas ir tās īpašnieks. Konkurentu pastāvēšana dažās dzelzceļa tīkla daļās, ko pārsūdzētie spriedumi atzīstot, esot galējais pierādījums, ka tirgus ir atvērts konkurencei arī *de facto*. Kamēr daži tīkla īpašnieki varot izvēlēties paši pārvaldīt tīkla daļas, tas nemainot faktu, ka tirgus ir specifiski atvērts konkurencei, jo uzņēmumi var konkurēt, lai kļūtu par dabiska monopola īpašniekiem, pašiem uzbūvējot tīklu.

109. Visbeidzot apelācijas sūdzību iesniedzēji, kurus šajā punktā atbalsta dažas no personām, kas iestājušās lietā to atbalstam, apgalvo – katrā ziņā, pat ja tiktu secināts, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi nevar izkropļot konkurenci dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgū, neesot šaubu, ka šādi pasākumi izkropļo konkurenci augšupējos tirgos (dzelzceļa infrastruktūras būvniecībai nepieciešamo materiālu piegādes tirgus) un lejupējos tirgos (tirgi dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai Dānijā).

110. *NABU*, *FSS*, *Rederi*, *Trelleborg* un *Aktionsbündnis* izvirza argumentus, kas ir līdzīgi apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītajiem.

111. It īpaši *NABU* apgalvo, ka Savienības tiesībās, lai kādu tirgu varētu kvalificēt kā slēgtu konkurencei, būtu jāpastāv juridiskam aizliegumam jebkuram citam operatoram īstenot konkurenci attiecīgajā tirgū un ka šāds aizliegums Dānijā nepastāvēt. Tajā pašā nozīmē *Rederi*, *Aktionsbündnis* un *Trelleborg* uzsver – pati Komisija esot norādījusi, ka likumisks monopols pastāvēt tikai tad, ja kāds konkrēts pakalpojums ar likumu vai regulējumu ir rezervēts ekskluzīvam pakalpojuma sniedzējam un šā pakalpojuma sniegšana ir konkrēti aizliegta citiem operatoriem<sup>67</sup>. *Rederi* un *Aktionsbündnis* apgalvo, ka šajā lietā *Banedanmark* piešķirtās tiesības attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanu un pārvaldību neveidojot ekskluzīvas

<sup>64</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 112. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 87. punkts.

<sup>65</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 113. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 88. punkts.

<sup>66</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 111. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 86. punkts.

<sup>67</sup> *Rederi*, *Trelleborg* un *Aktionsbündnis* atsaucas uz šo secinājumu 63. zemsvītras piezīmē minētā tikai angļu valodā pastāvošā dokumenta 11. punktu, kā arī uz Komisijas Paziņojuma par LESD 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV 2016, C 262, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “Paziņojums par valsts atbalsta jēdzienu”) 272. piezīmi 188. panta a) punktā.

tiesības un to pierādot apstāklis, ka citiem – gan valsts, gan ārzemju – dzelzceļa operatoriem esot atļauts pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūru un neesot nekāda juridiska aizlieguma pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūru Dānijā. *Rederi* piebilst, ka tad, pat ja – *quod non* – šīs tiesības būtu ekskluzīvas, Dānijas tiesības nekādi neizslēdzot konkurenci “par tirgu”, jo jebkurš uzņēmums ar atļauju Dānijā varot piedalīties iepirkuma procedūrās un īstenot konkurenci par dzelzceļa infrastruktūras – gan publiskas, gan privātas – apsaimniekošanu un pārvaldību.

112. *Rederi* un *Trelleborg* apgalvo arī, ka Vispārējās tiesas secinājumam, atbilstoši kuram privāto operatoru klātbūtne vietējām iestādēm piederošajos tīklos nepierādot konkurences pastāvēšanu, līdzvērtīgi būtu apgalvot, ka tirgus varētu tikt atvērts konkurencei tikai tad, ja uzņēmumi konkurencē pārvalda valsts īpašumā esošo dzelzceļa infrastruktūru. Tas tomēr nebūtu pareizi, ievērojot faktu, ka konkrētā infrastruktūra atrodas nevis valsts, bet *Femern Landanlæg* īpašumā un ka valsts dzelzceļa tīkla daļa ir pilnīgi integrēta ar pašvaldību tīkliem un privātajiem tīkliem. Gan *Rederi*, gan *Trelleborg* vēl uzskata, ka Vispārējā tiesa neesot ņēmusi vērā potenciālo konkurenci.

113. Tiesas sēdē *Rederi* apgalvoja, ka, lai arī Dānijas likums piešķir vienam operatoram (*Banedanmark*) vienas dzelzceļa infrastruktūras daļas pārvaldību, nevarot uzskatīt, ka Dānijā dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus esot monopolizēts. Pirmkārt, no judikatūras izrietot, ka monopols tikai pār vienu tirgus daļu neesot pietiekams, lai izslēgtu konkurences izkropļojumu<sup>68</sup>, un, otrkārt, Dānijā dažādi uzņēmumi var piedāvāt un faktiski piedāvā šādus pakalpojumus tirgū. Šajā sakarā *Trelleborg* piebilst, ka dzelzceļa tīklu integrētā rakstura dēļ esot pietiekami, ka tikai daļa tīkla ir atvērta konkurencei, lai viss tīkls būtu uzskatāms par atvērtu konkurencei.

114. *FSS* apgalvo, ka iespēja saņemt licences, kas esot pieejama jebkuram nacionālajam vai ārzemju operatoram, automātiski nozīmē, ka pastāv konkurence “par” tirgu, jo jebkuram ieinteresētajam operatoram esot juridiska atļauja panākt, ka tam piešķir tiesības veikt dzelzceļa iekšzemes savienojumu apsaimniekošanu un pārvaldību, ar finansiālajiem pasākumiem, kas to pavada. Tāpēc, lai arī katrai dzelzceļa infrastruktūrai ir dabiskā monopola iezīmes, tas nenozīmējot, ka infrastruktūras operatori nevar piedalīties konkurencē “par” tirgu. *FSS* arī apgalvo, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumu finansēšanai būs lielāka ietekme uz dzelzceļa pārvaldājumu konkurētspēju, kaitējot citiem pārvaldājuma veidiem, kā pārvaldījumiem pa autoceļiem, gaisa pārvaldījumiem vai jūras pārvaldījumiem.

115. Ievadam – Komisija apgalvo, ka pirmā pamata otrajā apakšpamatā ietvertie iebildumi esot nepieņemami. Pārsūdzētajos spriedumos neesot ietverts neviens konstatējums, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus Dānijā neesot *de lege* atvērts konkurencei. Tāpēc pamats, kas vērsts pret šādu konstatējumu, esot nepieņemams. Turklāt Komisija uzskata, ka – tāpat kā pirmā pamata pirmais apakšpamats – arī pirmā pamata trešais apakšpamats ir jāatzīst par nepieņemamu, jo tas neatbilstot iepriekš 82. punktā minētajā Reglamenta 169. panta 2. punktā noteiktajām prasībām. Pārējā daļā Komisija apstrīd pēc būtības argumentus, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā to atbalstam.

<sup>68</sup> *Rederi* atsaucas uz 39. punktu spriedumā, 2019. gada 23. janvāris, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (C-387/17, EU:C:2019:51).

116. Dānijas Karaliste apgalvo, ka gan pirmā pamata otrais, gan trešais apakšpamats esot nepieņemams, jo tie tikai atkārtotot pamatus, kas izvirzīti pirmajā instancē Vispārējā tiesā. Pārējā daļā Dānijas valdība apstrīd pēc būtības argumentus, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā to atbalstam.

## 2) Vērtējums

117. Pirmā pamata otrajā un trešajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji, kurus atbalsta personas, kas iestājušās lietā to atbalstam, apstrīd tās pārsūdzēto spriedumu daļas, kurās Vispārējā tiesa ir noraidījusi to argumentus, ar kuriem tie apgalvoja, ka dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus Dānijā esot *de lege* un *de facto* atvērts konkurencei.

### i) Vispārējās tiesas argumentācijas īss kopsavilkums

118. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa, pirmkārt, uzskatīja, ka apelācijas sūdzību iesniedzēju piesauktie Dānijas likuma noteikumi<sup>69</sup> nenozīmē, ka dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošana un pārvaldība ir atvērta konkurencei, un ka iespēja saņemt licenci dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai neizraisa to, ka pastāv konkurence Dānijas nacionālā dzelzceļa tīkla, ieskaitot dzelzceļa iekšzemes savienojumus, apsaimniekošanas un pārvaldības “tirgū” vai “par” šo tirgu<sup>70</sup>. Vispārējās tiesas ieskatā ar to, ka daži uzņēmumi, kuri ir saņēmuši šādu licenci, var darboties no nacionālā dzelzceļa tīkla atšķirīgās dzelzceļa tīkla daļās ar dabisko monopolu raksturu, neesot pietiekami, lai pierādītu, ka šis minētais tirgus, ko *Banedanmark* pārvalda likumiskā monopola režīmā, ir atvērts konkurencei. Tas esot spēkā arī attiecībā uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem, kuri ietver tās esošās infrastruktūras paplašināšanu un uzlabošanu, kas jau pieder *Banedanmark* un kas pēc projekta īstenošanas piederēs kopīgi *Banedanmark* un *Femern Landanlæg*<sup>71</sup> un turpinās būt esošā nacionālā tīkla neatņemama daļa<sup>72</sup>.

119. Otrkārt, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka tādu vietējo tīklu pastāvēšana – kas veido dabiskos monopolus, nošķirtus no nacionālās dzelzceļa infrastruktūras, kur ietilpst arī dzelzceļa iekšzemes savienojumi –, kurus pārvalda uzņēmumi, atšķirīgi no *Banedanmark*, nepierāda, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumus arī – kā šādus vietējos tīklus – pārvalda konkurences procedūras rezultātā, nedz ka *Femern Landanlæg* aktīvi darbojas konkurencei atvērtos tirgos<sup>73</sup>.

### ii) Par pieņemamību un par Vispārējās tiesas veiktajiem faktu konstatējumiem

120. Pirms analizēšu pēc būtības iebildumus, kurus pret šo Vispārējās tiesas argumentāciju izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā, ir jānoraida Komisijas un Dānijas Karalistes izvirzītās iebildes par nepieņemamību. Šajā sakarā norādu uz iepriekš 87. un 88. punktā izklāstīto un uzskatu, ka to pašu iemeslu dēļ arī pirmā pamata otrais un trešais apakšpamats atbilst Reglamenta 169. panta 2. punktā paredzētajām prasībām un neatveido tikai pirmajā instancē izvirzītos argumentus.

<sup>69</sup> Proti, iepriekš 61. zemsvītras piezīmē minētā Dānijas Dzelzceļu likuma 3. nodaļas 3. apakšnodaļas 2. un 3. iedaļa.

<sup>70</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 108.–112. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 83.–87. punkts.

<sup>71</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 112. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 87. punkts.

<sup>72</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 95. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 70. punkts.

<sup>73</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 119. un 120. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 94. un 95. punkts.

121. Attiecībā uz iebildi par nepieņemamību, ar kuru Komisija apgalvo, ka pārsūdzētajos spriedumos neesot neviena konstatējuma, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus Dānijā neesot *de lege* atvērts konkurencei, – arī tā, manuprāt, ir jānoraida. Lai gan ir taisnība, ka pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa nav konkrēti veikusi šādu konstatējumu, nav tomēr šaubu, ka tā noraidīja apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītos argumentus, ar kuriem tie apgalvoja konkrētā tirgus atvērtību *de lege*, kā turklāt izriet no pirmā pārsūdzētā sprieduma 108. punkta 2. iedaļas virsraksta un otrā pārsūdzētā sprieduma 83. punkta 2. iedaļas virsraksta. Ar pirmā pamata otro apakšpamatu apelācijas sūdzību iesniedzēji apelācijas instancē apstrīd Vispārējās tiesas argumentāciju, kas ietverta minētajā pārsūdzēto spriedumu daļā. No tā izriet, ka minētais apakšpamats ir pieņemams.

122. Aizvien vēl attiecībā uz pieņemamību ir jāatgādina, kā jau uzsvērts iepriekš 91. punktā, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru gadījumā, ja Vispārējā tiesa ir konstatējusi vai novērtējusi faktus, Tiesai saskaņā ar LESD 256. pantu ir kompetence vienīgi pārbaudīt šo faktu juridisko kvalifikāciju un tiesiskās sekas, kas ir tikušas paredzētas. Tādējādi faktu vērtējums – kā Vispārējās tiesas veikts valsts tiesību vērtējums –, izņemot gadījumu, kad Vispārējai tiesai iesniegtie pierādījumi ir sagrozīti, nav tiesību jautājums, kas ir pakļauts Tiesas pārbaudei<sup>74</sup>.

123. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Tiesa no tā secina, ka attiecībā uz Vispārējās tiesas veiktu valsts tiesību interpretāciju Tiesai apelācijas ietvaros ir tiesības vienīgi pārbaudīt, vai nav notikusi šo tiesību sagrozīšana, kurai ir acīmredzami jāatspoguļojas lietas materiālos<sup>75</sup>.

124. Šajā sakarā norādu, ka pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa ir veikusi vairākus faktu konstatējumus, uz kuriem balstās tās izdarītie secinājumi un kurus saskaņā ar iepriekšējos divos punktos minēto judikatūru nevar apšaubīt apelācijas instancē.

125. Pirmkārt, Vispārējā tiesa konstatēja faktu, ka Dānijā pastāv *Banedanmark* piešķirts likumisks monopols uz valsts nacionālā dzelzceļa infrastruktūru<sup>76</sup> un ka saskaņā ar Dānijas Dzelzceļa tiesību likumu<sup>77</sup> *Banedanmark* atbild par valsts dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa iekšzemes savienojumu pārvaldību<sup>78</sup>.

126. Otrkārt, Vispārējā tiesa faktiski konstatēja, ka līnija starp Ringstedi un Rēdbiju<sup>79</sup>, kura jau piederēja *Banedanmark* un kurā notiks paplašināšanas un uzlabošanas darbi, ir un turpinās būt esošā nacionālā tīkla neatņemama daļa un to turpinās pārvaldīt *Banedanmark* saskaņā ar noteikumiem, kas piemērojami nacionālā dzelzceļa tīkla kopumam<sup>80</sup>.

127. Treškārt, pirmā pārsūdzētā sprieduma 109. un nākamajos punktos un otrā pārsūdzētā sprieduma 84. un nākamajos punktos Vispārējā tiesa sniedza interpretāciju Dānijas Dzelzceļu likuma noteikumiem par dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības atļaujām<sup>81</sup>.

<sup>74</sup> Skat. *ex multis* spriedumu, 2014. gada 3. aprīlis, Francija/Komisija (C-559/12 P, EU:C:2014:217, 78. un 79. punkts un tajos minētā judikatūra).

<sup>75</sup> Skat. *ex multis* spriedumus, 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori*/Komisija un Komisija/*Scuola Elementare Maria Montessori*, un Komisija/*Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 107. punkts), un 2016. gada 21. decembris, Komisija/*Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>76</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 112. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 87. punktu.

<sup>77</sup> 2015. gada 27. maija Likuma Nr. 686 par dzelzceļa tiesībām (*Jernbanelov no 686*; turpmāk tekstā – “Dānijas Dzelzceļa tiesību likums”) 5. nodaļas 16. apakšnodaļa.

<sup>78</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 114. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 89. punktu.

<sup>79</sup> Skat. iepriekš 7. punktu un 5. zemsvītras piezīmi.

<sup>80</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 95. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 70. punktu.

<sup>81</sup> Iepriekš 61. zemsvītras piezīmē minētā Dānijas Dzelzceļu likuma 3. nodaļas 2. un 3. apakšnodaļa.

128. Tāpēc, tieši ņemot vērā minētos faktu konstatējumus, ir jāpārbauda, vai iebildumi, kurus cēluši, un argumenti, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā to atbalstam, apšaubā viņu apstrīdēto Vispārējās tiesas argumentāciju pārsūdzētajos spriedumos.

129. Šajā sakarā visupirms ir jāuzsver, ka apelācijas sūdzību iesniedzēju argumentācija lielā mērā balstās uz premisu, kura konkrēti pausta vairākos piegājenos viņu procesuālajos rakstos un atbilstoši kurai Dānijā neesot likumiska monopola uz dzelzceļa infrastruktūru, skatot to vispārēji. Tomēr, ievērojot iepriekš 122. un 123. punktā minēto judikatūru, ir skaidrs, ka, ciktāl tas attiecas uz valsts dzelzceļa infrastruktūru, šī premisa ir nesaderīga ar Vispārējās tiesas faktisko konstatējumu, kas minēts iepriekš 125. punktā, tādējādi, ka argumenti, kuri balstās uz šo premisu, ir jānoraida kā nepieņemami.

130. Šajā sakarā ir arī jānorāda, ka apelācijas sūdzībās apelācijas sūdzību iesniedzēji nekādā veidā nav norādījuši, ka Vispārējā tiesa šajā punktā būtu sagrozījusi faktus. Tie nav cēluši nevienu iebildumu, apgalvojot, ka Vispārējā tiesa būtu sagrozījusi Dānijas tiesības, pārsūdzētajos spriedumos konstatējot, ka pastāv *Banedanmark* labā noteikts likumiskais monopols uz nacionālo dzelzceļa infrastruktūru<sup>82</sup>.

131. Savās replikās apelācijas sūdzību iesniedzēji paskaidroja to iebildumu tvērumu, kurus tie cēluši par veidu, kādā Vispārējā tiesa interpretējusi Dānijas tiesības. Šo iebildumu mērķis esot norādīt uz kļūdu attiecībā uz to seku juridisko kvalifikāciju, kuras izriet no Vispārējās tiesas veiktajiem faktu konstatējumiem (vai valsts tiesību interpretācijas). Neatkarīgi no apstākļa, ka, manuprāt, šāda veida iebildums pēc būtības apšaubā to, kā Vispārējā tiesa interpretējusi valsts tiesības, un ka tāpēc tas, kā jau sacīts, ir nepieņemams, es katrā ziņā uzskatu, ka Vispārējā tiesa – kā arī Komisija apstrīdētajā lēmumā – nav pieļāvusi tiesību kļūdas, kvalificējot juridiskās sekas, kuras izriet no tā, ka pastāv *Banedanmark* labā noteikts likumiskais monopols pār nacionālo dzelzceļa infrastruktūru. No minētā likumiskā monopola pastāvēšanas izriet, ka valsts dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības darbības nevar tikt uzskatītas par konkurencei atvērtām darbībām – nedz *de lege*, nedz *de facto* –, jo minētā monopola esamības dēļ neviens cits operators, atšķirīgs no *Banedanmark*, nevar juridiski piedāvāt šīs dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības pakalpojumus.

132. Savukārt attiecībā uz iepriekš 126. punktā minēto Vispārējās tiesas konstatējumu, atbilstoši kuram dzelzceļa iekšzemes savienojumi ir daļa no nacionālā dzelzceļa tīkla, uzsveru, ka apelācijas sūdzībās apelācijas sūdzību iesniedzēji tikai apgalvo, ka to izklāstītie apsvērumi par dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus *de lege* atvēršanu attiecoties arī uz minēto jautājumu<sup>83</sup>. Tie tomēr neizvirza šajā sakarā nevienu specifisku argumentu, kā arī vēl jo vairāk nenorāda uz faktu sagrozīšanu. Šāda veida iebildums, kam nav pievienots nekāds izklāsts – pat apkopojošs ne – ar argumentiem tā pamatojumam, manuprāt, ir nepieņemams. Turklāt tas ir nepieņemams arī tāpēc, ka ir vērsts pret Vispārējās tiesas veiktiem faktu konstatējumiem.

<sup>82</sup> Skat. citastarp spriedumu, 2011. gada 21. decembris, A2A/Komisija (C-320/09 P, nav publicēts, EU:C:2011:858, 125. punkts). Valsts atbalsta jomā iesniegta apelācijas pamata, kas saistīts ar to, ka Vispārējā tiesa sagrozījusi valsts tiesības, piemēru skat. 161. un nākamajos punktos ģenerālvokāta J. Tančeva [*E. Tanchev*] secinājumos lietā Komisija/Itālija un *Fondo interbancario di tutela dei depositi* (C-425/19 P, EU:C:2020:878). Tā paša iemesla dēļ kā nepieņemams ir jānoraida arguments, ar kuru *Rederi* tiesas sēdē apgalvoja, nenorādot uz faktu sagrozīšanu, ka, piemērojot Dānijas Dzelzceļa tiesību likuma (skat. iepriekš 77. zemsvītras piezīmi) 5. nodaļas 16. apakšnodaļu, *Banedanmark* labā noteiktais likumiskais monopols neattiecoties uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem.

<sup>83</sup> Skat. *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* apelācijas sūdzības 34. punktu un *Stena Line Scandinavia AB* apelācijas sūdzības 32. punktu.

133. Visbeidzot ir jānorāda, ka iebildumi, ar kuriem apelācijas sūdzību iesniedzēji un dažas personas, kas iestājušās lietā, apgalvo, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi katrā ziņā spējot izkropļot konkurenci no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus augšupējos un lejupējos tirgos, Vispārējā tiesā netika izvirzīti. Tātad runa ir par jauniem pamatiem, kas apelācijas instancē ir nepieņemami saskaņā ar iepriekš 97. punktā minēto judikatūru. To pašu iemeslu dēļ uzskatu par nepieņemamu FSS izvirzīto argumentu par dzelzceļa iekšzemes savienojumu finansēšanas ietekmi uz dzelzceļa pārvaldājumu konkurētspēju, kaitējot citiem pārvaldājuma veidiem.

### iii) Par lietas būtību

134. Pēc būtības visupirms ir jāskata vairāki argumenti attiecībā uz Vispārējās tiesas konstatējumu, ka pastāv minētais likumiskais monopols *Banedanmark* labā, kuri ir pieņemami, jo izvirza tiesību jautājumus.

135. Es atsaucos, pirmkārt, uz argumentiem, ar kuriem apelācijas sūdzību iesniedzēji un dažas no personām, kas iestājušās lietā to atbalstam, apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdījusies, jo – to ieskatā – Savienības tiesībās likumisku monopolu varot konstatēt tikai tad, ja kāds konkrēts pakalpojums ar normatīvajiem aktiem ir rezervēts noteiktam pakalpojumam sniedzējam un jebkuram citam operatoram ir konkrēti aizliegts sniegt šādu pakalpojumu; tas neesot Dānijas gadījums, jo tur nepastāvot neviens šāds aizliegums. Savu argumentu pamatojumam apelācijas sūdzību iesniedzēji un minētās personas, kas iestājušās lietā, atsaucas uz Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 188. punktu un uz Komisijas dokumentu ar nosaukumu *Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure*<sup>84</sup>.

136. Šajā sakarā visupirms norādu, kā izriet no judikatūras, ka abi citētie dokumenti nekādā veidā nav saistoši Tiesai Savienības tiesību interpretācijā<sup>85</sup>.

137. Vēl uzskatu – tas, vai kādā tirgū pastāv likumisks monopols, ievērojot Savienības tiesības, ir jāanalizē katrā atsevišķā gadījumā, ņemot vērā, pirmām kārtām, konkrēto tirgu un tā specifiskās iezīmes un, otrām kārtām, konkrēto valsts tiesisko regulējumu.

138. Šajā lietā, kā norādīts iepriekš 125. un 126. punktā, Vispārējā tiesa konstatēja, ka saskaņā ar Dānijas tiesisko regulējumu *Banedanmark* atbild par nacionālās dzelzceļa infrastruktūras, kurā ietilpst un arī turpmāk ietilps dzelzceļa iekšzemes savienojumi, pārvaldību. No šā konstatējuma var secināt, ka – ja vien Dānijas Karaliste nenolemj grozīt savu tiesisko regulējumu un, izsludinot iepirkuma procedūras, atvērt konkurencei pašlaik *Banedanmark* uzticētās funkcijas – neviens cits operators, atšķirīgs no *Banedanmark*, nevar piedāvāt vai sniegt nacionālās dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas vai pārvaldības pakalpojumus. No tā izriet, ka attiecībā uz minēto infrastruktūru juridiski nepastāv nekāda konkurence nedz “tirgū”, nedz “par tirgu”. Turklāt netiek apstrīdēts, kā to arī uzsvērusi Vispārējā tiesa, ka Savienības tiesībās dalībvalstīm nav noteikts pienākums atvērt konkurencei šādas infrastruktūras apsaimniekošanu un pārvaldību<sup>86</sup>. Uzskatu, ka šādā situācijā Vispārējai tiesai nevar pārnest, ka tā, konstatēdama likumiska monopola pastāvēšanu, kas izslēdz konkurences esamību attiecībā uz nacionālās dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības darbībām Dānijā, ir pārkāpusi Savienības tiesības.

<sup>84</sup> Konkrēti skat. iepriekš 63. un 67. zemsvītras piezīmi.

<sup>85</sup> Skat. *ex multis* spriedumu, 2020. gada 16. jūlijs, *Nexans France* un *Nexans*/Komisija (C-606/18 P, EU:C:2020:571, 104. punkts un tajā minētā judikatūra).

<sup>86</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 111. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 86. punktu.



139. Otrkārt, ir jāskata arguments, ar kuru apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka pārsūdzētie spriedumi esot pretrunā judikatūrai, kas izriet no Tiesas spriedumiem lietās *Arriva Italia* un *Azienda Napoletana Mobilità*<sup>87</sup>.

140. Šajā sakarā norādu, ka spriedums *Arriva Italia* attiecas uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, ar kuru Itālijas *Consiglio di Stato* (Valsts padome) bija Tiesai jautājusi citastarp, vai valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ir naudas summas piešķiršana publiskam dzelzceļa uzņēmumam, kurš saskāries ar nopietnām finansiālām grūtībām un kuram, pamatojoties uz līgumu, kas noslēgts ar Apūlijas reģionu (*Regione Puglia*), bija ekskluzīvas tiesības attiecībā uz vietējās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uzturēšanu, kā arī attiecībā uz pasažieru pārvadājumu publisko pakalpojumu sniegšanu minētajā infrastruktūrā<sup>88</sup>.

141. Attiecībā uz prasību par konkrētā pasākuma spēju izkropļot konkurences nosacījumus Tiesā tika apgalvots, ka šo uzdevumu uzticēšana minētajam uzņēmumam Itālijas tiesībās ir pakļauta tādām likumiskam monopolam, kas izslēdz konkurenci attiecīgajā tirgū<sup>89</sup>. Tomēr Tiesa, atsaucoties uz Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 188. punkta b) punktu, minēto argumentu noraidīja.

142. Šajā sakarā Tiesa ir spriedusi – lai šādos apstākļos varētu šādu izkropļošanu izslēgt, ir nepieciešams, ka likumiskais monopols izslēdz ne vien konkurenci attiecīgajā tirgū, bet arī konkurenci par šo tirgu, proti, ka tas izslēdz jebkādu iespējamo konkurenci par attiecīgā pakalpojuma ekskluzīvā sniedzēja statusa iegūšanu<sup>90</sup>. Tad Tiesa nosprieda – lai konstatētu, ka tas bija tirgus, kurā konkurence bija izslēgta, esot bijis jāpierāda, ka Apūlijas reģionam, pamatojoties uz normatīvajiem aktiem, bija pienākums šo konkrētās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu uzticēt vienīgi šim uzņēmumam, un tas neizrietēja no tās rīcībā esošajiem lietas materiāliem<sup>91</sup>.

143. Šajā lietā tomēr ir jāuzsver, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi veido dzelzceļa infrastruktūru, kas, kā to faktiski konstatējusi Vispārējā tiesa un kā minēts iepriekš 126. punktā, jau pirms projekta īstenošanas bija daļa no nacionālās dzelzceļa infrastruktūras, ko uz minētā likumiskā monopola bāzes pārvaldīja *Banedanmark* un kas pēc projekta īstenošanas turpinās būt minētās infrastruktūras daļa. Minētajos apstākļos atšķirībā no apstākļiem, kuri tika ņemti vērā spriedumā *Arriva Italia*, tātad šķiet juridiski izslēgts, ka šajā lietā konkrētās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība var tikt uzticēta citam operatoram, nevis *Banedanmark*.

144. Tajā pašā ziņā šī lieta atšķiras no situācijas, kura analizēta minētajā spriedumā *Azienda Napoletana Mobilità*, kas attiecas uz vietējā publiskā transporta pakalpojumu pārvaldību.

145. Attiecībā, treškārt, uz *Rederi* izvirzīto argumentu, atbilstoši kuram likumiska monopola piešķiršana tikai uz daļu dzelzceļa infrastruktūras situācijā, kurā dažādi uzņēmumi var piedāvāt un faktiski piedāvā dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības pakalpojumus, neesot pietiekama, lai uzskatītu, ka tirgus ir monopolizēts un ka konkurence tātad ir izslēgta, šo argumentu, manuprāt, nevar apmierināt. Kā turklāt Vispārējā tiesa ir norādījusi pārsūdzētajos spriedumos<sup>92</sup>, dažādie dzelzceļa tīkli, kuros Dānijā darbojas minētie uzņēmumi, kuri saņēmuši

<sup>87</sup> Skat. šo secinājumu 105. punktu.

<sup>88</sup> Skat. sprieduma *Arriva Italia* 13., 29., 30. un 58. punktu.

<sup>89</sup> Skat. sprieduma *Arriva Italia* 54. punktu.

<sup>90</sup> Skat. sprieduma *Arriva Italia* 57. punktu.

<sup>91</sup> Skat. sprieduma *Arriva Italia* 58. punktu.

<sup>92</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 112. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 87. punktu.

licenci, atšķiras no nacionālās dzelzceļa infrastruktūras un veido atsevišķus dabiskos monopolus, un tas ir neatkarīgi no *Trelleborg* norādītā apstākļa, ka šie tikli ir savienoti ar valsts dzelzceļa infrastruktūru. No tā ir secināms – fakts, ka pastāv uzņēmumi, kuri piedāvā minētās infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības pakalpojumus, nekādā veidā neizraisa nacionālā dzelzceļa tīkla apsaimniekošanas un pārvaldības darbības atvērtību konkurencei, un tādējādi minētās infrastruktūras finansēšanas pasākumi var izkropļot konkurenci.

146. No tā izriet – lai gan ir taisnība, ka no 2019. gada 23. janvāra sprieduma *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (C-387/17, EU:C:2019:51) izriet, ka valsts atbalsts var būt spējīgs draudēt izkropļot konkurenci pat tad, ja attiecīgais tirgus ir tikai daļēji atvērts konkurencei<sup>93</sup>, minētais princips tomēr nav piemērojams šajā lietā. Šajā sakarā norādu, ka minētais spriedums citastarp neattiecas nedz uz dzelzceļa nozari, nedz citām tautsaimniecības nozarēm, kurās paredzēts izmantot tīkla infrastruktūru, bet attiecas uz gadījumu, kurā subsīdijas bija piešķirtas pirms konkurencei sākotnēji slēgta tirgus liberalizēšanas.

147. Attiecībā, ceturtkārt, uz dažādajiem argumentiem, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā to atbalstam, un saskaņā ar kuriem Dānijas likumā paredzētā licenču sistēma pierādot, ka Dānijā dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus ir *de lege* atvērts konkurencei, vismaz ciktāl tas attiecas uz konkurenci “par” tirgu, tie visi balstās uz premisu, saskaņā ar kuru nacionālajā dzelzceļa tīklā, ieskaitot dzelzceļa iekšzemes savienojumus, nepastāv likumisks monopols *Banedanmark* labā. Šī premisa ir nesaderīga ar iepriekš 125. punktā minēto Vispārējās tiesas veikto faktu konstatējumu.

148. It īpaši arguments, atbilstoši kuram, ievērojot licenču sistēmu, neesot izslēgts, ka uzņēmumi var būvēt savu infrastruktūru un tādējādi paši kļūt par dabiskajiem monopolistiem vai pārvaldīt citu tiesību subjektu infrastruktūru konkurences režīmā, neņem vērā faktu, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi jau pastāvēja un bija un arī turpmāk būs daļa no valsts nacionālā dzelzceļa tīkla, pār kuru *Banedanmark* īsteno minēto likumisko monopolu, un ka darbi attiecībā uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem – kā uz ļoti apjomīgām vienībām – attiecas uz tādu līniju paplašināšanu un uzlabošanu, kuras jau pastāvēja un jau bija pakļautas minētajam *Banedanmark* likumiskajam monopolam. Šāda monopola pastāvēšana, ko faktiski bija konstatējusi Vispārējā tiesa, tātad izslēdz to, ka šo līniju apsaimniekošanu un pārvaldību varētu uzticēt citiem tiesību subjektiem.

149. Turklāt arguments, atbilstoši kuram jebkurš uzņēmums, kuram ir licence Dānijā, varot piedalīties iepirkuma procedūrās valsts dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanai un pārvaldībai, nekādā veidā nav apstiprināts. Tajā pašā ziņā absolūti nav apstiprināts apgalvojums, atbilstoši kuram saskaņā ar minēto licenču sistēmu uzņēmumi, kas nav *Banedanmark*, varot veikt nacionālās dzelzceļa infrastruktūras, kura ietilpst iepriekš minētajā likumiskajā monopolā, daļu būvniecību vai pārvaldību.

150. Ciktāl tas attiecas uz *Rederi* izvirzīto argumentu, ar kuru tas norāda, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi esot nevis valsts īpašumā, bet gan *Femern Landanlæg* īpašumā, uzsveru – lai gan ir taisnība, kā izriet no šo secinājumu 9. punkta, ka pēc projekta īstenošanas minētā infrastruktūra piederēs par 80 % *Femern Landanlæg* un par 20 % – *Banedanmark*, tomēr ir jāuzskata par konstatētu<sup>94</sup>, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi būs daļa no nacionālā tīkla, pār kuru

<sup>93</sup> Skat. 39. punktu spriedumā, 2019. gada 23. janvāris, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (C-387/17, EU:C:2019:51).

<sup>94</sup> Skat. iepriekš 132. punktu.

*Banedanmark* isteno pārvaldības monopolu, kā to faktiski ir konstatējusi Vispārējā tiesa. Apstāklis, ka valsts tīkls ir integrēts ar pašvaldību tīkliem un privātajiem tīkliem, saistībā ar šo argumentu nešķiet nozīmīgs.

151. Attiecībā, piektkārt, uz argumentiem, ko apelācijas sūdzību iesniedzēji secina no analogijas ar citām tautsaimniecības nozarēm, kuras paredz izmantot tīkla infrastruktūru, kā telekomunikāciju, elektroenerģijas vai gāzes nozares, visupirms uzsveru, ka tie attiecas uz pakalpojumu sniegšanu tīklā, nevis uz tā pārvaldību un tāpēc, manuprāt, uz lietu neattiecas. Turklāt no iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Vispārējā tiesa nav pieļāvusi kļūdas, uzskatīdama, ka, tā kā pastāv likumisks monopols *Banedanmark* labā, nacionālā dzelzceļa tīkla pārvaldība Dānijā nav liberalizēta. Šis konstatējums nav ticis apšaubīts ne ar vienu analogiju ar juridisko režīmu, kas pastāv citās tautsaimniecības nozarēs.

152. Visbeidzot no iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka ir jānoraida arī apelācijas sūdzību iesniedzēju un personu, kas iestājušās lietā to atbalstam, izvirzītie argumenti par apgalvoto konkurences *de facto* pastāvēšanu. Arī šie argumenti balstās uz premisu, atbilstoši kurai Dānijā nepastāv likumisks monopols *Banedanmark* labā. Kā jau sacīts, šāda premisa ir nesaderīga ar iepriekš 125. punktā minēto Vispārējās tiesas veikto faktisko konstatējumu, atbilstoši kuram pastāv likumisks monopols uz nacionālo dzelzceļa infrastruktūru, kuras apsaimniekošanā un pārvaldībā tāpat nevar pastāvēt konkurence, kaut arī pastāv apelācijas sūdzību iesniedzēju norādītā licenču sistēma.

153. Ievērojot izklāstīto analīzi, uzskatu, ka arī pirmā pamata otrais un trešais apakšpamats ir jānoraida.

***c) Par pirmā pamata ceturto apakšpamatu, kas ir par nošķiršanu, no vienas puses, starp dzelzceļa infrastruktūras būvniecību un uzturēšanu un, no otras puses, šīs infrastruktūras apsaimniekošanu un pārvaldību***

*1) Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums*

154. Galveno apelācijas sūdzību pirmā pamata ceturtajā apakšpamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji, kurus atbalsta personas, kas iestājušās lietā to atbalstam, apstrīd tās pārsūdzēto spriedumu daļas<sup>95</sup>, kurās Vispārējā tiesa noraidīja argumentus, ar kuriem tie bija apgalvojuši, ka dzelzceļa tīkla būvniecības un uzturēšanas darbības, kas esot atvērtas konkurencei, esot daļa no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas jēdzienā ietvertajām darbībām<sup>96</sup> – darbībām, kas uzticētas *Femern Landanlæg* saskaņā ar Būvniecības likumu<sup>97</sup>.

155. Apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, pirmkārt, ka, tā kā iepriekš 102. punktā minētā licenču sistēma, kas paredzēta Dānijas Dzelzceļu likumā, bez atšķirības attiecas uz dzelzceļa tīkla būvniecību, apsaimniekošanu un uzturēšanu, esot acīmredzams, ka visas šīs darbības Dānijā esot atvērtas konkurencei Savienības tiesību izpratnē.

<sup>95</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 121.–127. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 96.–102. punkts.

<sup>96</sup> Attiecībā uz minēto jēdzienu tvērumu šajās lietās skat. iepriekš 7. zemsvītras piezīmi.

<sup>97</sup> Skat. šo secinājumu 6. zemsvītras piezīmi.

156. Otrkārt, apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka Direktīvas 2012/34<sup>98</sup> 3. panta 2. punktā un 7. panta 1. punktā noteiktajam ir pretrunā Vispārējās tiesas konstatējums, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības darbības un uzturēšanas darbības ir divi atsevišķi tirgi. No Direktīvas 2012/34 3. panta 2. punkta izrietot, ka infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas ietver gan dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, gan uzturēšanu, un tas pierādot, ka abas darbības ir viena un tā paša tirgus daļa. Minēto secinājumu apstiprinot Direktīvas 2012/34 7. panta 1. punkts, no kura izrietot, ka nošķiršana starp būtiskām un nebūtiskām funkcijām ir nenozīmīga, lai noteiktu, vai pārvaldības darbība ir vai nav atdalīta no uzturēšanas darbības. Katrā ziņā no “infrastruktūras pārvaldītāja” jēdziena juridiskās definīcijas Dānijas tiesībās izrietot, ka minētie operatori veic gan pārvaldības, gan uzturēšanas darbības. Turklāt Vispārējā tiesa neesot paskaidrojusi iemeslus, kāpēc tā ir nospriedusi, ka dzelzceļa infrastruktūras būvniecība un uzturēšana, no vienas puses, un tās apsaimniekošana un pārvaldība, no otras puses, veidojot divus atsevišķus tirgus.

157. Treškārt, apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka ir kļūdains Vispārējās tiesas secinājums, atbilstoši kuram no tās pieminētajiem Dānijas tiesību aktiem izriet, ka *Femern Landanlæg* nespēja veikt tikla būvniecības un uzturēšanas darbības konkurencē ar citiem operatoriem<sup>99</sup>. No Būvniecības likuma izrietot, ka *Femern Landanlæg*, tieši tāpat kā *Femern*, esot atļauts veikt būvniecību. Līdz ar to Vispārējā tiesa esot sagrozījusi pierādījumus.

158. Personas, kas iestājušās lietā apelācijas sūdzību iesniedzēju atbalstam, atbalsta to izvirzītos argumentus. *Rederi* un *Trelleborg* piebilst, ka pretēji Vispārējās tiesas nospriestajam Dekrēts Nr. 1222 par *Banedanmark* uzdevumiem un pilnvarām<sup>100</sup> uztic tam atbildību nevis par publisko, bet tikai par valsts dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, uzlabošanu un uzturēšanu. Būvniecības likums esot *lex specialis*, kas aizstājot minētā dekrēta noteikumus, piešķir dāms *Femern Landanlæg* tiesības būvēt un pārvaldīt dzelzceļa iekšzemes savienojumus. *Femern Landanlæg* esot vismaz viens potenciāls konkurents pārējiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem.

159. Komisija un Dānijas Karaliste apstrīd pēc būtības argumentus, kurus izvirzījuši apelācijas sūdzību iesniedzēji un personas, kas iestājušās lietā.

## 2) Vērtējums

160. Visupirms ir jāuzsver – pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa ir apgalvojusi, ka starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka dzelzceļa infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas tirgi ir atvērti konkurencē. Tā tomēr ir uzskatījusi, ka runa ir par tirgiem, kas ir nošķirti no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus šaurā nozīmē, un ka šajos tirgos *Femern Landanlæg* nav aktīvs.

<sup>98</sup> Direktīvas 2012/34 3. panta 2. punktā ir definēts “infrastruktūras pārvaldītāja” jēdziens, proti, ka tā ir “jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu”, un noteikts, ka “infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tikla vai tikla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem”. Minētās direktīvas 7. panta 1. punktā ir noteikts, ka “dalībvalstis nodrošina to, ka būtiskas funkcijas, kuras nosaka vienlīdzīgu un nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai, uztic iestādēm vai uzņēmumiem, kas paši nesniedz nekādus dzelzceļa pārvaldījumu pakalpojumus”, un ir definētas šādas būtiskas funkcijas.

<sup>99</sup> Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 125. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 100. punktu. To pašu iemeslu dēļ apelācijas sūdzību iesniedzēji apstrīd arī secinājumu, kas ietverts attiecīgi pārsūdzēto spriedumu 127. un 102. punktā.

<sup>100</sup> 2014. gada 21. novembra *Bekendtgørelse no 1222 om Banedanmarks opgaver og beføjelser*. Skat. pirmā pārsūdzētā sprieduma 124. punktu un otrā pārsūdzētā sprieduma 99. punktu.

161. Vispārējā tiesa vēl uzskatīja, ka no noteikumiem, kas ietverti Likumā par fiksētā savienojuma plānošanu<sup>101</sup>, Būvniecības likumā, *Femern Landanlæg* statūtos, kā arī iepriekš minētajā Dekrētā Nr. 1222 par *Banedanmark* uzdevumiem un pilnvarām, izriet, ka, lai gan minētie noteikumi piešķir *Femern Landanlæg* atbildību par dzelzceļa iekšzemes savienojumu būvniecības un apsaimniekošanas darbību izpildi, minētā sabiedrība nespēj īstenot tīkla būvniecības un uzturēšanas darbības konkurencē ar citiem operatoriem. Pamatojoties uz minētajiem apsvērumiem, Vispārējā tiesa secināja, ka neatkarīgi no jautājuma par to, vai infrastruktūras uzturēšanas darbība tehniski ir daļa no infrastruktūras apsaimniekošanas vai pārvaldības darbības, pirmkārt, *Femern Landanlæg* tieši neveic nedz šādu darbību, nedz būvniecības darbību un, otrkārt, apstrīdētajā lēmumā iekļautās atsauces uz dzelzceļa tīkla apsaimniekošanas un pārvaldības darbībām neietver būvniecības darbības un uzturēšanas darbības veikšanu.

162. Šajā sakarā attiecībā, pirmkārt, uz apelācijas sūdzību iesniedzēju argumentu par Dānijas Dzelzceļu likumā paredzēto licenču sistēmu norādu, ka tas balstās uz premisu, atbilstoši kurai minētā sistēma esot atvērusi konkurencei dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgu Dānijā. Šī premisa tika noraidīta, ciktāl tas attiecas uz dzelzceļa iekšzemes savienojumiem, pirmā pamata otrā un trešā apakšpamata analizē iepriekš 124.–153. punktā. Attiecīgi minētais arguments nevar tikt pieņemts.

163. Attiecībā, otrkārt, uz argumentu, ar kuru apelācijas sūdzību iesniedzēji apgalvo, ka Vispārējās tiesas konstatējums, atbilstoši kuram dzelzceļa tīkla būvniecības un uzturēšanas tirgi esot atdalīti no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgus, esot pretrunā dažādiem Direktīvas 2012/34 noteikumiem, arī tas, manuprāt, ir jānoraida.

164. Šajā sakarā visupirms norādu – fakts, ka operatoram kā “infrastruktūras pārvaldītājam” Direktīvas 2012/34 3. panta 2. punkta izpratnē var tikt uzticētas dažādas funkcijas, nekādi nenozīmē, ka šīm funkcijām ir katrā ziņā jātiek uzskatītām par vienota attiecīgā tirgus daļu. Viens un tas pats operators var aktīvi darboties dažādos attiecīgajos tirgos. Turklāt no tā paša noteikuma beigu daļas izriet, ka tajā minētās funkcijas var uzticēt dažādiem operatoriem. Tajā pašā perspektīvā Direktīvas 2012/34 7. panta 1. punktā ietvertais noteikums par būtiskajām funkcijām nekādi neapstiprina apgalvojumu, atbilstoši kuram konkrētās funkcijas veido daļu no vienota attiecīgā tirgus. Tādējādi apelācijas sūdzību iesniedzēji, manuprāt, nevar atsaukties uz minētajiem Direktīvas 2012/34 noteikumiem, lai apgalvotu, ka Vispārējā tiesa šajā ziņā ir pieļāvusi kļūdu.

165. Attiecībā uz iebildumu, ka pārsūdzētie spriedumi neesot pamatoti, atgādinu, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Vispārējai tiesai noteiktais pienākums pamatot spriedumus neliek tai sniegt paskaidrojumu, kas izsmeloši aplūko katru atsevišķo lietas dalībnieku argumentu. Tātad pamatojums var būt netiešs – ar nosacījumu, ka tas dod iespēju ieinteresētajām personām uzzināt pamatus, uz kuriem balstās Vispārējā tiesa, un Tiesai dod iespēju saņemt pietiekamu informāciju, lai īstenotu pārbaudi apelācijas instancē<sup>102</sup>.

166. Šajā lietā ir pietiekami konstatēt, ka argumentācija, ko Vispārējā tiesa izklāstījusi pirmā pārsūdzētā sprieduma 121.–127. punktā un otrā pārsūdzētā sprieduma 96.–102. punktā, ir tāda, kas ļauj gan prasītājiem uzzināt iemeslus, kāpēc Vispārējā tiesa ir noraidījusi to argumentus, gan Tiesai saņemt pietiekamus elementus, lai īstenotu savu pārbaudi tiesā. No minētās argumentācijas bez pārpratumu iespējas izriet – Vispārējā tiesa ir uzskatījusi, pirmkārt, ka, lai gan nav izslēgts, ka uzturēšanas darbība var tehniski tikt iekļauta vispārīgākajā tīkla pārvaldības

<sup>101</sup> 2009. gada 15. aprīļa *Lov no 285 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark*.

<sup>102</sup> Skat. *ex multis* spriedumu, 2020. gada 25. novembris, Komisija/GEA Group (C-823/18 P, EU:C:2020:955, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).

jēdzienā, dzelzceļa infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas darbības ir specifiskas darbības, kas veido atsevišķus tirgus, kuri atšķiras no dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanas un pārvaldības tirgiem, un, otrkārt, ka saskaņā ar iepriekš 161. punktā minētajām tiesību normām *Femern Landanlæg* nespētu īstenot šādas darbības konkurencē ar citiem operatoriem. Tāpēc iebildums par apgalvoto pamatojuma neesamību, manuprāt, ir jānoraida.

167. Visbeidzot attiecībā, treškārt, uz iebildumu par pierādījumu sagrozīšanu saistībā ar Būvniecības likumu – tas, manuprāt, ir neefektīvs. Kā izriet no 161. punkta iepriekš, lai apstiprinātu savu secinājumu, atbilstoši kuram *Femern Landanlæg* nespēj veikt tīkla būvniecības un uzturēšanas darbības konkurencē ar citiem operatoriem, Vispārējā tiesa ir balstījusies uz dažādiem noteikumiem, ne tikai uz Būvniecības likumu. Apelācijas sūdzību iesniedzēji savās apelācijas sūdzībās nekādi nav paskaidrojuši, kāpēc – pat pieļaujot, ka Vispārējā tiesa ir sagrozījusi Būvniecības likuma nozīmi, – pārējie noteikumi, uz kuriem tā ir balstījusies, nevarētu apstiprināt tās secinājumu.

168. Šajā sakarā turklāt ir jānorāda, kā atzīts *Rederi* un *Trelleborg* izvirzītajos papildu argumentos, ka ar iepriekš minēto Dekrētu Nr. 1222 par *Banedanmark* uzdevumiem un pilnvarām tam ir uzticēta atbildība par valsts dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, uzlabošanu un uzturēšanu. Šajā saistībā iepriekš 126. punktā ir norādīts – Vispārējā tiesa faktiski konstatēja, ka dzelzceļa iekšzemes savienojumi ir daļa no valsts nacionālā dzelzceļa tīkla; tas ir konstatējums, kuru, kā izriet no 132. punkta iepriekš, apelācijas sūdzību iesniedzēji nav sekmīgi apstrīdējuši. No tā izriet, ka Vispārējā tiesa nav pieļāvusi kļūdas, konstatējuma, ka, pamatojoties uz iepriekš 161. punktā minētajiem noteikumiem, *Femern Landanlæg* nespēj veikt būvniecības un uzturēšanas darbības konkurencē ar citiem operatoriem saistībā ar dzelzceļa iekšzemes savienojumiem.

169. Attiecībā uz argumentu, atbilstoši kuram Būvniecības likums esot *lex specialis*, kas aizstājot Dekrēta Nr. 1222 par *Banedanmark* uzdevumiem un pilnvarām noteikumus, runa ir par jaunu argumentu, kura mērķis ir apšaubīt Vispārējās tiesas veiktos valsts tiesību izvērtējumus. Tāpēc minētais arguments ir nepieņemams saskaņā ar iepriekš 122. un 123. punktā minēto judikatūru.

170. No izklāstītajiem apsvērumiem, manuprāt, izriet, ka arī pirmā pamata ceturtais apakšpamats ir jānoraida.

171. No tā, manuprāt, izriet, ka pirmais pamats ir jānoraida kopumā.

### **3. Par otro pamatu, kas attiecas uz Vispārējās tiesas pieļautu tiesību kļūdu, analizējot “*Femern Landanlæg*” labā noteikto pasākumu spēju ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm**

#### **a) Lietas dalībnieku argumenti**

172. Galveno apelācijas sūdzību otrajā pamatā apelācijas sūdzību iesniedzēji, kurus atbalsta FSS un *Rederi*, apgalvo, ka Vispārējā tiesa esot pārkāpusi LESD 107. panta 1. punktu un 108. panta 2. punktu, pārsūdzētajos spriedumos secinādama<sup>103</sup>, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi nevar ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Apelācijas sūdzību iesniedzēji ir tikai norādījuši, pirmkārt, ka apelācijas sūdzību pirmajā pamatā izklāstīto iemeslu dēļ, un it īpaši tāpēc, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi spējot ietekmēt konkurenci gan dzelzceļa

<sup>103</sup> Pirmā pārsūdzētā sprieduma 128.–132. punkts un otrā pārsūdzētā sprieduma 103.–107. punkts.

infrastruktūras pārvaldības tirgū, gan pārvadājumu pāri Fēmarnbeltam tirgū, šādi pasākumi varot ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Turklāt, otrkārt, projekts attiecoties uz tādas infrastruktūras būvniecību un apsaimniekošanu, kas savieno divas dalībvalstis.

173. Komisija un Dānijas Karaliste, no vienas puses, uzskata, ka otrais pamats esot nepieņemams, jo arī šajā gadījumā neesot izpildītas Reglamenta 169. panta 2. punktā paredzētās prasības, un, no otras puses, apstrīd to pēc būtības.

#### **b) Vērtējums**

174. Visupirms šajā sakarā uzskatu, ka to pašu iepriekš 87. punktā minēto iemeslu dēļ arī saistībā ar galveno apelācijas sūdzību otro pamatu ir jānoraida iebilde par nepieņemamību, kas pamatota ar Reglamenta 169. panta 2. punktu.

175. Pārsūdzētajos spriedumos Vispārējā tiesa noraidīja argumentus par *Femern Landanlæg* labā noteikto pasākumu spēju ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, uzskatīdama, pirmkārt, ka konkurences neesamība nacionālās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības tirgū traucē citās dalībvalstīs reģistrētiem uzņēmumiem iekļūt minētajā tirgū un, otrkārt, ka iepriekš 161. punktā minētais Plānošanas likums neļauj *Femern Landanlæg* veikt citas darbības, kas nav ar iekšējiem savienojumiem saistītas darbības.

176. Šajā sakarā norādu, ka iepriekš izklāstītie Vispārējās tiesas apsvērumi būtībā veido faktu konstatējumus un ka apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītie argumenti, kuros nav neviena apgalvojuma par faktu sagrozīšanu, nevar tos apšaubīt. Vēl ir jānorāda, ka *Femern Landanlæg* labā noteiktie pasākumi attiecas uz tādas infrastruktūras, proti, dzelzceļa iekšzemes savienojumu, finansējumu, kas atrodas tikai vienas dalībvalsts robežās un nesavieno tieši divas dalībvalstis. Tātad šai infrastruktūrai nav pārrobežu rakstura, ko tai piedēvē apelācijas sūdzību iesniedzēji. Turklāt, kā konstatēts iepriekš 95. punktā, apelācijas sūdzību iesniedzēji nav apstrīdējuši nepieciešamību vienoti analizēt projektā noteiktos pasākumus, kuriem ir atšķirīgi labuma guvēji un atšķirīgs priekšmets.

177. No izklāstītajiem apsvērumiem, manuprāt, izriet, ka arī galveno apelācijas sūdzību otrais pamats ir jānoraida.

#### **V. Secinājumi**

178. Ievērojot izklāstītos apsvērumus, iesaku Tiesai:

- 1) atzīt par nepieņemamām Komisijas iesniegtās pretafelācijas sūdzības;
- 2) noraidīt *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH*, kā arī *Stena Line Scandinavia AB* iesniegto galveno apelācijas sūdzību pirmo un otro pamatu.