ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
GIOVANNI PITRUZZELLA
της 11ης Μαρτίου 2021 [1]

Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-174/19 P και C-175/19 P

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

Ευρωπαϊκής Επιτροπής

«Αίτηση αναιρέσεως – Προσφυγή ακυρώσεως – Κρατικές ενισχύσεις – Ατομικές ενισχύσεις – Δημόσια χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής ζεύξης του πορθμού Fehmarn – Απόφαση με την οποία διαπιστώνεται ότι ένα μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά το πέρας του προκαταρκτικού σταδίου ελέγχου – Προϋπόθεση περί ικανότητας νόθευσης του ανταγωνισμού – Νόμιμο μονοπώλιο – Ανταναίρεση – Παραδεκτό»

1. Οι παρούσες προτάσεις αφορούν δύο υποθέσεις σχετικές με δύο σχεδόν πανομοιότυπες αναιρέσεις τις οποίες άσκησαν τρεις ναυτιλιακές εταιρίες (οι Scandlines Danmark ApS και Scandlines Deutschland GmbH, αφενός, και η Stena Line Scandinavia AB, αφετέρου· στο εξής: αναιρεσείουσες) που δραστηριοποιούνται στον πορθμό Fehmarn, ο οποίος χωρίζει τη νήσο Fehmarn στη Γερμανία από τη νήσο Lolland στη Δανία. Οι δύο αιτήσεις αναιρέσεως (στο εξής: αιτήσεις αναιρέσεως) βάλλουν κατά δύο αποφάσεων του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης [2], επίσης σχεδόν πανομοιότυπων, με τις οποίες αυτό απέρριψε εν μέρει τις προσφυγές των νυν αναιρεσειουσών με αίτημα την ακύρωση της απόφασης με την οποία, κατά το πέρας του προκαταρκτικού σταδίου ελέγχου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις όσον αφορά τα μέτρα που έλαβε το Βασίλειο της Δανίας σχετικά με έργο μόνιμης ζεύξης του πορθμού Fehmarn (στο εξής: επίμαχη απόφαση της Επιτροπής) [3].

2. Σε αμφότερες τις υποθέσεις η Επιτροπή άσκησε ανταναίρεση (στο εξής: ανταναιρέσεις), αμφισβητώντας το παραδεκτό των προσφυγών των νυν αναιρεσειουσών ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

[2] Αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Scandlines Danmark και Scandlines Deutschland κατά Επιτροπής (T-630/15, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2018:942, στο εξής: πρώτη αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση), και Stena Line Scandinavia κατά Επιτροπής (T-631/15, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2018:944, στο εξής: δεύτερη αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση) (στο εξής, αμφότερες οι αποφάσεις από κοινού: αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις).

[3] Απόφαση C (2015) 5023 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2015, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.39078(2014/N) (Δανία), που αφορά τη χρηματοδότηση έργου μόνιμης ζεύξης του πορθμού Fehmarn (ΕΕ 2015, C 325, σ. 5).

3. Πέραν της σημασίας τους, λόγω του μεγέθους του έργου στον πορθμό Fehmarn που αποτελεί αντικείμενο της επίμαχης απόφασης της Επιτροπής, οι υπό κρίση υποθέσεις παρέχουν στο Δικαστήριο την ευκαιρία να αποσαφηνίσει την προϋπόθεση, η οποία είναι αναγκαία για τον χαρακτηρισμό εθνικού μέτρου ως «κρατικής ενίσχυσης», να είναι το μέτρο ικανό να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, ειδικότερα σε σχέση με κατάσταση στην οποία υφίσταται νόμιμο μονοπώλιο. Οι υπό κρίση υποθέσεις αναδεικνύουν επίσης, στο μέρος που αφορά τις ανταναιρέσεις, ενδιαφέροντα ζητήματα σχετικά με το παραδεκτό τέτοιου είδους αιτήσεων αναιρέσεως.

I. Πραγματικά περιστατικά

4. Το ιστορικό της διαφοράς εκτίθεται στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, στις οποίες παραπέμπω για περισσότερες λεπτομέρειες[4]. Για τις ανάγκες των παρουσών διαδικασιών, περιορίζομαι να υπενθυμίσω τα ακόλουθα.

A. Το έργο ζεύξης του πορθμού Fehmarn

5. Με διεθνή σύμβαση συναφθείσα το 2008, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και το Βασίλειο της Δανίας ενέκριναν έργο ζεύξης στον πορθμό Fehmarn (στο εξής: έργο).

6. Το έργο συνίσταται, αφενός, σε υποθαλάσσια σήραγγα η οποία θα συνδέει, από τη μια ακτή στην άλλη, το Rødby, στη νήσο Lolland, και το Puttgarden, στη νήσο Fehmarn, μέσω ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής και αυτοκινητοδρόμου (στο εξής: μόνιμη ζεύξη), και, αφετέρου, σε οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα στη Δανία (στο εξής: συνδέσεις με την ενδοχώρα).

7. Ειδικότερα, οι εργασίες σχετικά με το μέρος των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα (στο εξής: σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα) θα συνίστανται στην επέκταση και στη βελτίωση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Ringsted και Rødby, μήκους περίπου 120 χιλιομέτρων, η οποία ανήκει στην Banedanmark, δημόσιο διαχειριστή της κρατικής σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία[5].

8. Βάσει της διεθνούς σύμβασης και δανικού νόμου του 2015 σχετικά με την κατασκευή και τη διαχείριση της μόνιμης ζεύξης και των συνδέσεων με την ενδοχώρα[6], η εκτέλεση του έργου ανατέθηκε σε δύο δανικές δημόσιες επιχειρήσεις. Η πρώτη επιχείρηση, η A/S Femern, είναι

4 Βλ. σκέψεις 2 έως 22 αμφοτέρων των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων. Συναφώς, βλ., για ακόμη περισσότερες λεπτομέρειες, αιτιολογικές σκέψεις 4 έως 28 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής.

5 Συγκεκριμένα, το έργο προβλέπει τη μετατροπή σε διπλή σιδηροδρομική γραμμή της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ των πόλεων Vordingborg και Rødby καθώς και τον εξηλεκτρισμό του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Ringsted και Rødby και την εγκατάσταση νέων συστημάτων σιδηροδρομικής σηματοδότησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 5 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής). Οι υπό κρίση υποθέσεις δεν αφορούν τις οδικές συνδέσεις με την ενδοχώρα.

6 Lov nº 575 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (νόμος 575 περί κατασκευής και διαχειρίσεως της μόνιμης ζεύξης του πορθμού Fehmarn και περί συνδέσεων με την ενδοχώρα στη Δανία) της 4ης Μαΐου 2015 (στο εξής: νόμος περί κατασκευής).

επιφορτισμένη με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση [7] της μόνιμης ζεύξης, ενώ η δεύτερη επιχείρηση, η A/S Femern Landanlæg, είναι επιφορτισμένη με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση των συνδέσεων με την ενδοχώρα. Η Femern ελέγχεται από τη Femern Landanlæg, η οποία ελέγχεται με τη σειρά της από εταιρία ανήκουσα στο Δανικό Δημόσιο.

9. Όσον αφορά ειδικότερα τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα [8], η Femern Landanlæg θα είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και τη διαχείρισή τους, περιλαμβανομένης της συντήρησής τους. Οι εργασίες βελτίωσης των συνδέσεων θα εκτελεστούν από την Banedanmark, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με την εκμετάλλευση των συνδέσεων αυτών υπό τους ίδιους όρους με τους ισχύοντες για άλλα τμήματα του δανικού κρατικού σιδηροδρομικού συστήματος [9]. Κατόπιν εκτέλεσης του έργου, συγκύριοι των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα θα είναι η Banedanmark (κατά 20 %) και η Femern Landanlæg (κατά 80 %). Η Banedanmark θα αναλάβει το κόστος εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα, ενώ το κόστος συντήρησής τους θα επιβαρύνει από κοινού τη Femern Landanlæg και την Banedanmark, αναλογικά προς τα ποσοστά συγκυριότητάς τους.

10. Το έργο χρηματοδοτείται από τη Femern και τη Femern Landanlæg. Συναφώς, οι δανικές αρχές έλαβαν μέτρα τα οποία περιλαμβάνουν εισφορά κεφαλαίου υπέρ της Femern καθώς και κρατικές εγγυήσεις και κρατικά δάνεια υπέρ της Femern και της Femern Landanlæg. Ειδικότερα, ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η εκμετάλλευση τόσο της μόνιμης ζεύξης όσο και των συνδέσεων με την ενδοχώρα χρηματοδοτούνται μέσω δανείων αντληθέντων στις διεθνείς χρηματαγορές, με την εγγύηση του δανικού Δημοσίου, ή, εναλλακτικώς, μέσω επικουρικών δανείων χορηγούμενων από την κεντρική τράπεζα της Δανίας.

11. Η Femern θα εισπράττει τα τέλη που θα καταβάλλουν οι χρήστες της μόνιμης ζεύξης με σκοπό την αποπληρωμή της οφειλής της και θα καταβάλλει μερίσματα στη Femern Landanlæg, τα οποία αυτή θα χρησιμοποιεί για την αποπληρωμή της δικής της οφειλής. Η Femern Landanlæg θα λαμβάνει επίσης το 80 % των τελών που θα καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα, τα οποία θα εισπράττει η Banedanmark, αναλογικά προς τα ποσοστά συγκυριότητας της υποδομής της Femern Landanlæg και της Banedanmark.

[7] Όσον αφορά την ορολογία, πρέπει να διευκρινισθεί ευθύς εξαρχής ότι, όπως επισήμανε το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 100 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και στη σκέψη 75 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, στις υπό κρίση υποθέσεις ως «εκμετάλλευση» («esercizio» στην ιταλική γλώσσα, «operation» στην αγγλική γλώσσα, «exploitation» στη γαλλική γλώσσα) της σιδηροδρομικής υποδομής νοείται η διάθεση έναντι τιμήματος της εν λόγω υποδομής σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ενώ ως «διαχείριση» («gestione» στην ιταλική γλώσσα, «management» στην αγγλική γλώσσα, «gestion» στη γαλλική γλώσσα) νοείται η κατασκευή και η συντήρηση της υλικής υποδομής. Όπως προκύπτει από τις σκέψεις 99 έως 107 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και τις σκέψεις 74 έως 82 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, η έννοια αυτή των εν λόγω όρων δεν συμπίπτει κατ' ανάγκην με τους ορισμούς που περιέχονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32, ως είχε αρχικώς, πριν από τις διαδοχικές μεταγενέστερες τροποποιήσεις της, και ως ίσχυε κατά τον χρόνο εκδόσεως της επίμαχης αποφάσεως).

[8] Οι οδικές συνδέσεις θα υλοποιηθούν άμεσα από το Δανικό Δημόσιο και θα τεθούν στη διάθεση όλων των χρηστών δωρεάν (βλ. σκέψη 9 των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων).

[9] Από την αιτιολογική σκέψη 53 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής προκύπτει ότι η δραστηριότητα εκμετάλλευσης της υποδομής περιλαμβάνει τη διαχείριση της χωρητικότητας, την κατανομή των χρονοθυρίδων στη σιδηροδρομική υποδομή και την είσπραξη των τελών τα οποία καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις γραμμές.

Β. Η επίμαχη απόφαση της Επιτροπής

12. Κατόπιν υποβολής ορισμένων καταγγελιών, με τις οποίες αμφισβητούνταν η συμβατότητα προς τους κανόνες της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων των μέτρων που έλαβαν οι δανικές αρχές σχετικά με το έργο, καθώς και κατόπιν κοινοποιήσεως των μέτρων αυτών από τις εν λόγω αρχές κατ' εφαρμογήν του άρθρου 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 23 Ιουλίου 2015, την επίμαχη απόφαση.

13. Η επίμαχη απόφαση περιλαμβάνει δύο μέρη.

14. Στο πρώτο μέρος, η Επιτροπή έκρινε ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg για τη χρηματοδότηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της εκμετάλλευσης των συνδέσεων με την ενδοχώρα δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ [10].

15. Όσον αφορά ειδικότερα τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, στην εν λόγω απόφαση η Επιτροπή έκρινε ότι η εκμετάλλευση και η διαχείριση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου στη Δανία πραγματοποιούνται σε αγορά κλειστή στον ανταγωνισμό. Ειδικότερα, αφού παρατήρησε ότι η Banedanmark είχε αναλάβει τη βελτίωση και την εκμετάλλευση των εν λόγω συνδέσεων υπό τους ίδιους όρους με τους ισχύοντες για άλλα τμήματα του δανικού κρατικού σιδηροδρομικού συστήματος, η Επιτροπή θεώρησε ότι, λόγω της φύσης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, στη Δανία δεν υφίσταται ανταγωνισμός *εντός* της αγοράς ή *για την* αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου [11]. Επιπλέον, η Επιτροπή θεώρησε ότι, δεδομένου ότι η εκμετάλλευση και η διαχείριση του επίμαχου εθνικού δικτύου πραγματοποιούνται σε εθνική αγορά, χωριστή και γεωγραφικά κλειστή, η οικονομική στήριξη που χορηγήθηκε στη Femern Landanlæg δεν δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών [12].

16. Στο δεύτερο μέρος της επίμαχης αποφάσεως [13], το οποίο αφορά τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern για τη χρηματοδότηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της εκμετάλλευσης της μόνιμης ζεύξης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ακόμη και αν αυτά συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις, η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στη Femern θα είναι, εν πάση περιπτώσει, συμβατή προς την εσωτερική αγορά, κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ.

ΙΙ. Η διαδικασία ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και οι αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις

17. Με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 10 και στις 11 Νοεμβρίου 2015, αντιστοίχως, οι νυν αναιρεσείουσες άσκησαν δύο χωριστές προσφυγές, οι οποίες πρωτοκολλήθηκαν με αριθμούς υπόθεσης T-630/15 και T-631/15, αντιστοίχως, με αίτημα την ακύρωση της επίμαχης αποφάσεως.

18. Κατά την ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου διαδικασία, η Naturschutzbund Deutschland eV (στο εξής: NABU) και η Föreningen Svensk Sjöfart (στο εξής: FSS) παρενέβησαν υπέρ των αιτημάτων των νυν αναιρεσειουσών. Το Βασίλειο της Δανίας παρενέβη υπέρ της Επιτροπής.

10 Αιτιολογικές σκέψεις 50 έως 57 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής.

11 Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 53 έως 55 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής και σκέψη 19 των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων.

12 Βλ. αιτιολογική σκέψη 55 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής και σκέψη 19 των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων.

13 Αιτιολογικές σκέψεις 58 έως 124 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής.

19. Με τις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε εν μέρει την επίμαχη απόφαση.

20. Το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε, κατ' αρχάς, ως αβάσιμους τους λόγους ακυρώσεως που προέβαλαν οι νυν αναιρεσείουσες σχετικά με το μέρος της επίμαχης αποφάσεως που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg για τη χρηματοδότηση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα [14].

21. Αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο έκανε δεκτές τις προσφυγές των νυν αναιρεσειουσών όσον αφορά την ανάλυση της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγήθηκε στη Femern για το μέρος του έργου το οποίο αφορά τη μόνιμη ζεύξη, καθόσον έκρινε ότι η Επιτροπή είχε παραβεί την υποχρέωση που υπέχει βάσει του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ να κινήσει την επίσημη διαδικασία ελέγχου λόγω της ύπαρξης σοβαρών δυσχερειών [15].

22. Κατόπιν της εκδόσεως των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων, η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία ελέγχου κατά το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ και εξέδωσε νέα απόφαση, κατά της οποίας ασκήθηκαν τρεις προσφυγές ακυρώσεως οι οποίες εκκρεμούν επί του παρόντος ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου [16].

III. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου και τα αιτήματα των διαδίκων

23. Με τις αιτήσεις αναιρέσεως, η Scandlines Danmark ApS και η Scandlines Deutschland GmbH στην υπόθεση C-174/19 P, αφενός, και η Stena Line Scandinavia AB στην υπόθεση C-175/19 P, αφετέρου, ζητούν, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο, πρώτον, να αναιρέσει, αντιστοίχως, την πρώτη και τη δεύτερη αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση κατά το μέρος που το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τους λόγους ακυρώσεως που αυτές προέβαλαν και, δεύτερον, να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα. Οι αναιρεσείουσες ζητούν επίσης να απορριφθούν οι ανταναιρέσεις που άσκησε η Επιτροπή και να καταδικαστεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

24. Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να απορρίψει τις αιτήσεις αναιρέσεως και να καταδικάσει τις αναιρεσείουσες στα δικαστικά έξοδα. Επιπλέον, με τις δύο ανταναιρέσεις, η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο, πρώτον, να αναιρέσει τη σιωπηρή απόφανση του Γενικού Δικαστηρίου περί του παραδεκτού των προσφυγών των νυν αναιρεσειουσών όσον αφορά τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, δεύτερον, να κρίνει τις προσφυγές απαράδεκτες όσον αφορά τα μέτρα αυτά και, τρίτον, να καταδικάσει τις αναιρεσείουσες στα δικαστικά έξοδα αμφοτέρων των βαθμών δικαιοδοσίας.

25. Το Βασίλειο της Δανίας ζητεί από το Δικαστήριο να απορρίψει τις αιτήσεις αναιρέσεως των αναιρεσειουσών και να κάνει δεκτές τις ανταναιρέσεις της Επιτροπής.

14 Βλ. σκέψεις 78 έως 134 των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων.

15 Βλ. σκέψεις 135 έως 280 των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων.

16 Απόφαση (ΕΕ) 2020/1472 της Επιτροπής, της 20ής Μαρτίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.39078 - 2019/C (πρώην 2014/N) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Δανία υπέρ της Femern A/S (ΕΕ 2020, L 339, σ. 1). Με την εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι ορισμένα από τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, ενώ ορισμένα άλλα από τα μέτρα αυτά συνιστούν μεν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της συγκεκριμένης διάταξης, πλην όμως είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΛΕΕ (βλ. άρθρα 1 και 2 της απόφασης). Κατά της απόφασης αυτής ασκήθηκαν προσφυγές στις υποθέσεις Δανία κατά Επιτροπής (T-364/20), Scandlines Danmark και Scandlines Deutschland κατά Επιτροπής (T-390/20) και Stena Line Scandinavia κατά Επιτροπής (T-391/20).

26. Τα αιτήματα της NABU και της FSS, παρεμβαινουσών ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου υπέρ των νυν αναιρεσειουσών, είναι κατ' ουσίαν όμοια με τα αιτήματα των τελευταίων.

27. Με διατάξεις του Προέδρου του Δικαστηρίου της 22ας Οκτωβρίου 2019 επετράπη στη Rederi AB Nordö-Link (στο εξής: Rederi), στην Trelleborg Hamn AB (στο εξής: Trelleborg) και στην Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV (στο εξής: Aktionsbündnis) να παρέμβουν, σε αμφότερες τις υποθέσεις C-174/19 P και C-175/19 P, υπέρ των αναιρεσειουσών. Τα αιτήματά τους είναι κατ' ουσίαν όμοια με τα αιτήματα των αναιρεσειουσών.

IV. Ανάλυση

28. Με τις αιτήσεις αναιρέσεως, οι οποίες έχουν σχεδόν πανομοιότυπο περιεχόμενο, οι αναιρεσείουσες προβάλλουν επτά λόγους αναιρέσεως.

29. Οι δύο πρώτοι λόγοι αναιρέσεως αφορούν τα μέρη των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων στα οποία εξετάζονται τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg σχετικά με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Με τους λόγους αυτούς, οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο αποφαινόμενο, κατά παράβαση του άρθρου 107, παράγραφος 1, και του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη και δεν αντιμετώπισε σοβαρές δυσχέρειες, θεωρώντας ότι τα μέτρα αυτά δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση καθόσον δεν ήταν ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό (πρώτος λόγος αναιρέσεως) και να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών (δεύτερος λόγος αναιρέσεως).

30. Αντιθέτως, οι λοιποί πέντε λόγοι αναιρέσεως που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες αφορούν τα μέρη των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων στα οποία εξετάζονται τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern σχετικά με τη μόνιμη ζεύξη.

31. Στις ανταναιρέσεις, οι οποίες έχουν πανομοιότυπο περιεχόμενο, η Επιτροπή προβάλλει έναν μόνον λόγο ανταναιρέσεως, με τον οποίο αμφισβητεί την ενεργητική νομιμοποίηση των νυν αναιρεσειουσών ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου σε σχέση με το μέρος της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg.

32. Καθ' υπόδειξιν του Δικαστηρίου, η ανάλυσή μου θα επικεντρωθεί στις ανταναιρέσεις της Επιτροπής και στους δύο πρώτους λόγους των αναιρέσεων.

A. Επί των ανταναιρέσεων

1. Επιχειρήματα των διαδίκων

33. Οι ανταναιρέσεις που άσκησε η Επιτροπή, υποστηριζόμενη συναφώς από το Βασίλειο της Δανίας, βάλλουν κατά των σιωπηρών, κατά την άποψη της Επιτροπής, αποφάνσεων του Γενικού Δικαστηρίου στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις σχετικά με το παραδεκτό των προσφυγών ακυρώσεως των νυν αναιρεσειουσών ως προς το μέρος της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg.

34. Η Επιτροπή υποστηρίζει, κατ' αρχάς, ότι οι ανταναιρέσεις της είναι παραδεκτές. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, κατ' εφαρμογήν της νομολογίας που διατυπώθηκε με την απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2002, Επιτροπή κατά Boehringer (C-23/00 P, EU:C:2002:118, στο εξής: απόφαση Boehringer), απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου να συνεξετάσει ένσταση απαραδέκτου με την ουσία της υποθέσεως χωρίς να αποφανθεί επί της ενστάσεως αυτής δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αναιρέσεως. Εντούτοις, κατά την Επιτροπή, η νομολογία αυτή εφαρμόζεται αποκλειστικά και μόνον στις αιτήσεις αναιρέσεως και όχι στις ανταναιρέσεις, οι οποίες διέπονται πλέον από το άρθρο 178, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας. Συγκεκριμένα, η διάταξη αυτή επιτρέπει την άσκηση αναιρέσεως κατά σιωπηρής αποφάνσεως περί του παραδεκτού της προσφυγής που ασκήθηκε ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

35. Επί της ουσίας, η Επιτροπή υποστηρίζει, στις ανταναιρέσεις, ότι οι προσφυγές ακυρώσεως που είχαν ασκήσει οι νυν αναιρεσείουσες ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου ήταν απαράδεκτες κατά το μέρος που αφορούσαν τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg καθότι τα μέτρα αυτά δεν αφορούσαν ατομικά τις νυν αναιρεσείουσες. Ειδικότερα, οι νυν αναιρεσείουσες δεν απέδειξαν, όπως επιτάσσει η νομολογία, ότι το μέρος της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής τις αφορά ατομικά και, ειδικότερα, ότι η θέση τους στην αγορά επηρεάστηκε ουσιωδώς από την εν λόγω επίμαχη απόφαση. Για τους ίδιους λόγους, οι νυν αναιρεσείουσες δεν μπορούσαν να επικαλεστούν τα διαδικαστικά δικαιώματα τα οποία εγγυάται το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ στα ενδιαφερόμενα μέρη, καθότι αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν ενδιαφερόμενα μέρη σε σχέση με τα μέτρα που αφορούν τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα.

36. Οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από την FSS και τη NABU, αντιτάσσουν το απαράδεκτο των ανταναιρέσεων της Επιτροπής και υποστηρίζουν ότι αυτές είναι, εν πάση περιπτώσει, αβάσιμες.

2. Εκτίμηση

α) Επί του παραδεκτού των ανταναιρέσεων

37. Οι ανταναιρέσεις που άσκησε η Επιτροπή βάλλουν κατά των προβαλλομένων σιωπηρών αποφάνσεων του Γενικού Δικαστηρίου στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις όσον αφορά το παραδεκτό των μερών των προσφυγών ακυρώσεως των νυν αναιρεσειουσών που αφορούν τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg.

38. Κατ' αρχάς, πρέπει να εξετασθεί το παραδεκτό των ανταναιρέσεων που άσκησε η Επιτροπή.

39. Από τις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις προκύπτει ότι, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, το Βασίλειο της Δανίας αμφισβήτησε το παραδεκτό των προσφυγών ακυρώσεως που άσκησαν οι νυν αναιρεσείουσες κατά το μέρος που αυτές αφορούσαν τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, λόγω ελλείψεως ατομικού συμφέροντος για την ακύρωση του μέρους της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορούσε τα μέτρα αυτά [17].

[17] Βλ. σκέψη 80 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 55 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

40. Εντούτοις, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο δεν εξέτασε το ζήτημα του παραδεκτού το οποίο προέβαλε το Βασίλειο της Δανίας. Επιπλέον, χωρίς ρητή παραπομπή στη νομολογία που απορρέει από την προμνησθείσα απόφαση Boehringer, το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι έπρεπε να «εξεταστεί, κατ' αρχάς, η ουσία των επιχειρημάτων που προέβαλαν οι προσφεύγουσες» [18] και, εν συνεχεία, απέρριψε τα επιχειρήματα αυτά επί της ουσίας.

41. Η Επιτροπή εκτιμά ότι, τοιουτοτρόπως, το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε σιωπηρώς επί του παραδεκτού των προσφυγών ακυρώσεως που είχαν ασκήσει οι νυν αναιρεσείουσες ως προς το μέρος της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορούσε τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg. Η Επιτροπή διατείνεται ότι, βάσει του άρθρου 178, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, μπορεί να ασκηθεί ανταναίρεση κατά της σιωπηρής αυτής απόφανσης.

42. Υπενθυμίζεται ότι, κατά τις διατάξεις αυτές, οι ανταναιρέσεις μπορούν επίσης να έχουν ως αντικείμενο την αναίρεση ρητής ή σιωπηρής αποφάνσεως περί του παραδεκτού της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου προσφυγής.

43. Εν προκειμένω, όμως, όπως και στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση Boehringer και όπως εξάλλου αναγνώρισε η ίδια η Επιτροπή, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε να απορρίψει επί της ουσίας τους λόγους ακυρώσεως που προέβαλαν οι νυν αναιρεσείουσες κατά του μέρους της επίμαχης απόφασης που αφορούσε τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, χωρίς να αποφανθεί επί του παραδεκτού του μέρους αυτού της προσφυγής ακυρώσεως. Με άλλα λόγια, όπως και στην απόφαση Boehringer, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις το Γενικό Δικαστήριο έκρινε δικαιολογημένο, για λόγους οικονομίας της διαδικασίας, να αποφανθεί επί της ουσίας χωρίς να αποφανθεί επί του παραδεκτού.

44. Από την απόφαση Boehringer [19] συνάγεται ότι, οσάκις το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά δικαιολογημένο, για λόγους ορθής απονομής της δικαιοσύνης, να μην αποφανθεί επί ενστάσεως απαραδέκτου, δεδομένου ότι, εν πάση περιπτώσει, τα αιτήματα είναι απορριπτέα επί της ουσίας, το Γενικό Δικαστήριο δεν λαμβάνει καμία απόφανση, ούτε ρητή ούτε σιωπηρή, η οποία επιλύει δικονομικό ζήτημα που αφορά ένσταση απαραδέκτου. Ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί απαράδεκτη η αναίρεση που στρέφεται κατά τέτοιας αποφάσεως, καθότι δεν υφίσταται απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου κατά της οποίας μπορεί να ασκηθεί αναίρεση [20].

45. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι δεν υφίσταται, εν προκειμένω, απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου, ούτε καν σιωπηρή, όσον αφορά το παραδεκτό των προσφυγών ακυρώσεως, κατά της οποίας μπορεί να ασκηθεί αναίρεση, δεν υφίσταται καμία δυνατότητα ασκήσεως αναιρέσεως ή ανταναιρέσεως συναφώς. Συνεπώς, η επίκληση από την Επιτροπή της διάταξης του άρθρου 178, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας δεν μπορεί να δικαιολογήσει το παραδεκτό των ανταναιρέσεων που άσκησε.

46. Κατά την άποψή μου, από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι ανταναιρέσεις που άσκησε η Επιτροπή πρέπει να κριθούν απαράδεκτες.

18 Βλ. σκέψη 81 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 56 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

19 Όπως είχα την ευκαιρία να επισημάνω προσφάτως (βλ. υποσημείωση 114 των προτάσεων που ανέπτυξα την 21η Ιανουαρίου 2021 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις World Duty Free Group κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Βασίλειο της Ισπανίας κατά Επιτροπής, C-51/19 P και C-64/19 P, EU:C:2021:51 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), καίτοι η νομολογία που απορρέει από την απόφαση Boehringer έχει δεχθεί επικρίσεις από πλείονες γενικούς εισαγγελείς, εξακολουθεί να εφαρμόζεται τόσο από το Γενικό Δικαστήριο όσο και από το Δικαστήριο (για πρόσφατη εφαρμογή στο πλαίσιο διαδικασίας αναιρέσεως, βλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Club Hotel Loutraki κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-131/15 P, EU:C:2016:989, σκέψη 68).

20 Βλ. σκέψεις 50 έως 54 της απόφασης Boehringer.

47. Τούτου λεχθέντος, πρέπει να υπομνησθεί επίσης ότι, κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο, επιληφθέν αιτήσεως αναιρέσεως δυνάμει του άρθρου 56 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οφείλει να αποφαίνεται, εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως, επί του παραδεκτού προσφυγής ακυρώσεως και, ως εκ τούτου, επί λόγου δημοσίας τάξεως που αντλείται από παράβαση της επιβαλλόμενης από το άρθρο 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, προϋπόθεσης, σύμφωνα με την οποία ο προσφεύγων δύναται να ζητήσει την ακύρωση απόφασης της οποίας δεν είναι αποδέκτης μόνον εάν αυτή τον αφορά άμεσα και ατομικά [21].

48. Στην περίπτωση που, εν αντιθέσει προς όσα προτείνω, το Δικαστήριο ήθελε κρίνει τις ανταναιρέσεις παραδεκτές ή, εν πάση περιπτώσει, αποφασίσει να εξετάσει αυτεπαγγέλτως το παραδεκτό των προσφυγών ακυρώσεως που άσκησαν οι νυν αναιρεσείουσες ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου σχετικά με τα μέρη αυτών τα οποία αφορούν τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, εκτιμώ ότι είναι χρήσιμες οι ακόλουθες παρατηρήσεις.

β) Επί της ενεργητικής νομιμοποιήσεως των προσφευγουσών ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου σχετικά με το μέρος της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg

49. Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι το μέρος της επίδικης αποφάσεως της Επιτροπής σχετικά με τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg συνιστά απόφαση εκδοθείσα κατά το πέρας του προκαταρκτικού σταδίου ελέγχου [22] με την οποία η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα επίμαχα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, αποφάσισε να μην κινήσει την προβλεπόμενη στο άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ επίσημη διαδικασία ελέγχου [23]. Αποδέκτης της απόφασης αυτής είναι το Βασίλειο της Δανίας.

50. Δεδομένου ότι η επίμαχη απόφαση δεν συνιστά κανονιστική πράξη υπό την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, καθόσον δεν αποτελεί πράξη γενικής ισχύος [24], πρέπει να εξακριβωθεί αν η απόφαση αυτή αφορά άμεσα και ατομικά τις αναιρεσείουσες κατά την έννοια της διάταξης αυτής.

51. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία ανάγεται στη γνωστή απόφαση της 15ης Ιουλίου 1963, Plaumann κατά Επιτροπής [25], υποκείμενα άλλα από τους αποδέκτες μιας αποφάσεως δεν μπορούν να ισχυριστούν ότι αυτή τα αφορά ατομικά, παρά

21 Βλ. αποφάσεις της 29ης Νοεμβρίου 2007, Stadtwerke Schwäbisch Hall κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-176/06 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2007:730, σκέψη 18), και της 29ης Ιουλίου 2019, Bayerische Motoren Werke και Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής (C-654/17 P, EU:C:2019:634, σκέψη 44).

22 Στο πλαίσιο της διαδικασίας ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων την οποία προβλέπει το άρθρο 108 ΣΛΕΕ, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ, αφενός, του προκαταρκτικού σταδίου ελέγχου των ενισχύσεων που ρυθμίζει η παράγραφος 3 του άρθρου αυτού και έχει ως μοναδικό σκοπό να παράσχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να σχηματίσει μια πρώτη γνώμη ως προς το αν η συγκεκριμένη ενίσχυση είναι συμβατή εν όλω ή εν μέρει με την κοινή αγορά, και, αφετέρου, του σταδίου ελέγχου που προβλέπει η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου. Βλ. απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, Mory κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-33/14 P, EU:C:2015:609, σκέψη 94 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

23 Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου [108 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 1999, L 83, σ. 1), ο οποίος καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 2015, L 248, σ. 9). Βλ. ιδίως αιτιολογική σκέψη 57 και πρώτη περίπτωση του διατακτικού της επίμαχης απόφασης της Επιτροπής.

24 Συναφώς, βλ. απόφαση της 6ης Νοεμβρίου 2018, Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής, Επιτροπή κατά Scuola Elementare Maria Montessori και Επιτροπή κατά Ferracci (C-622/16 P έως C-624/16 P, EU:C:2018:873, σκέψεις 29 επ).

25 Απόφαση της 15ης Ιουλίου 1963, Plaumann κατά Επιτροπής (25/62, EU:C:1963:17, σ. 942).

μόνον αν τα θίγει λόγω ορισμένων ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους ή λόγω μιας πραγματικής κατάστασης η οποία τα διακρίνει έναντι κάθε άλλου προσώπου και, ως εκ τούτου, τα εξατομικεύει κατά τρόπο ανάλογο προς αυτόν του αποδέκτη [26].

52. Επιπλέον, από τη νομολογία προκύπτει ότι, στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, προκειμένου να εξακριβωθεί η ενεργητική νομιμοποίηση προσφεύγοντος διαφορετικού από τον αποδέκτη της απόφασης, ο οποίος αμφισβητεί απόφαση της Επιτροπής να μην κινήσει την προβλεπόμενη στο άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, επίσημη διαδικασία ελέγχου, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ δύο περιπτώσεων.

53. Οσάκις, με την προσφυγή, ο προσφεύγων σκοπεί στην προστασία διαδικαστικών δικαιωμάτων που αντλεί από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, η ιδιότητα και μόνον του ενδιαφερόμενου μέρους κατά την έννοια της διάταξης αυτής και του άρθρου 1, στοιχείο η′, του κανονισμού 659/1999, αρκεί για την εξατομίκευσή του κατά τρόπο ανάλογο με τον αποδέκτη της προσβαλλομένης αποφάσεως και, κατά συνέπεια, η προσφυγή αυτή ακυρώσεως πρέπει να θεωρείται παραδεκτή [27].

54. Αντιθέτως, εάν ο προσφεύγων αμφισβητεί το βάσιμο αποφάσεως περί εκτιμήσεως της ενισχύσεως εκδοθείσας δυνάμει του άρθρου 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ (ή επίσης κατά το πέρας της επίσημης διαδικασίας εξετάσεως), το γεγονός και μόνον ότι μπορεί να θεωρηθεί ενδιαφερόμενος κατά την έννοια της παραγράφου 2 του εν λόγω άρθρου δεν αρκεί ώστε να κριθεί παραδεκτή η προσφυγή. Επομένως, υπό τις συνθήκες αυτές, ο προσφεύγων οφείλει να αποδείξει ότι η περίπτωσή του είναι ιδιαίτερη υπό την έννοια της νομολογίας Plaumann η οποία μνημονεύθηκε στο σημείο 51 των παρουσών προτάσεων [28].

55. Εν προκειμένω, όπως προκύπτει σαφώς από τις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις [29], στην προσφυγή που άσκησαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου οι νυν αναιρεσείουσες αμφισβήτησαν το βάσιμο του μέρους της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg (στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως) και προέβαλαν προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων που αντλούν από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ διότι η Επιτροπή παρέβη την υποχρέωσή της να κινήσει επίσημη διαδικασία ελέγχου (στο πλαίσιο του τρίτου λόγου ακυρώσεως). Το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε, όμως, να εξετάσει τους λόγους αυτούς ακυρώσεως από κοινού [30] και τους απέρριψε επί της ουσίας, χωρίς, όπως προεκτέθηκε στα σημεία 40 και 43 των παρουσών προτάσεων, να υπεισέλθει στο ζήτημα του παραδεκτού.

56. Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να εκτιμηθεί το παραδεκτό των προσφυγών των νυν αναιρεσειουσών πρέπει, πρώτον, να εξετασθεί αν αυτές νομιμοποιούνταν ενεργητικώς, κατά την έννοια της νομολογίας Plaumann που μνημονεύθηκε στο σημείο 51 των παρουσών προτάσεων, να αμφισβητήσουν το βάσιμο του μέρους της επίμαχης αποφάσεως το οποίο αφορά τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg. Εφόσον δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, πρέπει,

26 Στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, Mory κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-33/14 P, EU:C:2015:609, σκέψη 93 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Πρβλ. αποφάσεις της 24ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Kronoply και Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341, σκέψη 48), και της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, Mory κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-33/14 P, EU:C:2015:609, σκέψη 95 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής των αρχών αυτών σε αποφάσεις εκδοθείσες βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 659/1999, βλ. απόφαση της 17ης Ιουλίου 2008, Αθηναϊκή Τεχνική κατά Επιτροπής (C-521/06 P, EU:C:2008:422, σκέψη 53).

28 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, Mory κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-33/14 P, EU:C:2015:609, σκέψη 97 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

29 Βλ. σκέψη 36 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 32 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

30 Βλ. σκέψη 39 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 33 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

δεύτερον, να εξετασθεί αν, βάσει της νομολογίας που μνημονεύθηκε στο σημείο 53 των παρουσών προτάσεων, οι νυν αναιρεσείουσες νομιμοποιούνταν ενεργητικώς, τουλάχιστον ως ενδιαφερόμενα μέρη, να προστατεύσουν τα διαδικαστικά δικαιώματα που αντλούν από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

57. Όσον αφορά, κατά πρώτον, την ενεργητική νομιμοποίηση των νυν αναιρεσειουσών να αμφισβητήσουν το βάσιμο του μέρους της επίδικης αποφάσεως που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, επισημαίνεται ότι, προκειμένου να αποδείξουν, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, το ατομικό συμφέρον τους να αμφισβητήσουν την επίμαχη απόφαση της Επιτροπής, οι νυν αναιρεσείουσες επικαλέστηκαν την ιδιότητά τους ως ανταγωνιστριών επιχειρήσεων στο έργο της μόνιμης ζεύξης, ως επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και την ενεργό συμμετοχή τους στην προκαταρκτική διαδικασία ελέγχου που κίνησε η Επιτροπή. Επισήμαναν επίσης τη χρήση των χρηματοδοτήσεων από τα επίμαχα μέτρα για την αφαίρεση, σε λιμένες, των σιδηροδρομικών προσβάσεων (γραμμών και σταθμών) οι οποίες παρέχουν στους επιβάτες των τρένων πρόσβαση στα πορθμεία. Ενώπιον του Δικαστηρίου, οι αναιρεσείουσες προέβαλαν επίσης τη θέση τους ως άμεσων ανταγωνιστριών ως προς το έργο στο σύνολό του.

58. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, κατά πάγια νομολογία, έχει αναγνωριστεί ότι. για σκοπούς αμφισβήτησης του βασίμου της, η απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την εκτίμηση της ενίσχυσης αφορά ατομικά, εκτός από την επιχείρηση που ωφελήθηκε από την οικεία ενίσχυση, και τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις οι οποίες έχουν μετάσχει ενεργώς στην διαδικασία, εφόσον η θέση τους στην αγορά επηρεάστηκε ουσιωδώς από την εν λόγω απόφαση [31].

59. Εν προκειμένω, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι δικαιούχος των μέτρων που αμφισβητούνται στα επίμαχα μέρη των προσφυγών είναι η Femern Landanlæg, η οποία, όπως εκτίθεται στο σημείο 8 των παρουσών προτάσεων, είναι επιφορτισμένη με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση των συνδέσεων με την ενδοχώρα, περιλαμβανομένων των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα. Ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι, εν αντιθέσει προς τη διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να θεωρηθεί, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, ανοικτή στον ανταγωνισμό [32], διαπιστώνεται, εντούτοις, ότι οι νυν αναιρεσείουσες, ως επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών που δραστηριοποιούνται στον πορθμό Fehmarn, ουδόλως απέδειξαν ότι δραστηριοποιούνται σε αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η Femern Landanlæg και ότι, επομένως, είναι ανταγωνίστριες αυτής επιχειρήσεις.

60. Επισημαίνεται συναφώς ότι η προσέγγιση που υιοθέτησε το Δικαστήριο στη νομολογία του είναι κάπως περιοριστική. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι απλώς και μόνον το γεγονός ότι μια πράξη δύναται να ασκήσει ορισμένη επιρροή στις σχέσεις ανταγωνισμού εντός της οικείας αγοράς και ότι η ενδιαφερόμενη επιχείρηση τελεί σε οποιαδήποτε σχέση ανταγωνισμού με την ωφεληθείσα από την ως άνω πράξη δεν αρκεί, εν πάση περιπτώσει, για να θεωρηθεί ότι η εν λόγω πράξη αφορά ατομικά τη συγκεκριμένη επιχείρηση [33].

31 Η νομολογία αυτή ανάγεται στην απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986, Cofaz κ.λπ. κατά Επιτροπής (169/84, EU:C:1986:42, σκέψη 25). Βλ. επίσης την απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, Mory κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-33/14 P, EU:C:2015:609, σκέψη 97 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Για πρόσφατη διεξοδική εξέταση της νομολογίας αυτής, βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στην υπόθεση Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής (C-453/19 P, EU:C:2020:862, σημεία 39 επ.).

32 Συναφώς, βλ. σημεία 101 επ. των παρουσών προτάσεων.

33 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, British Aggregates κατά Επιτροπής (C-487/06 P, EU:C:2008:757, σκέψη 47 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

61. Στο πλαίσιο αυτό, ούτε το επιχείρημα ότι οι χρηματοδοτήσεις που απορρέουν από τα επίμαχα μέτρα χρησιμοποιούνται για την αφαίρεση των σιδηροδρομικών προσβάσεων ούτε τα επιχειρήματα σχετικά με τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου, τα οποία εκτέθηκαν στο σημείο 57 των παρουσών προτάσεων, μπορούν να καταδείξουν την ύπαρξη σχέσης άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ των νυν αναιρεσειουσών και του δικαιούχου των επίμαχων μέτρων, ήτοι της Femern Landanlæg.

62. Όσον αφορά, εν συνεχεία, την ενεργό συμμετοχή στο προκαταρκτικό στάδιο ελέγχου, από τη νομολογία προκύπτει ότι η συμμετοχή στη διαδικασία αποτελεί όχι προαπαιτούμενο για να αποδειχθεί ότι η απόφαση αφορά ατομικά τον προσφεύγοντα, αλλά απλώς «στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη» συναφώς [34].

63. Κατά την άποψή μου, από τα προεκτεθέντα συνάγεται ότι οι νυν αναιρεσείουσες δεν νομιμοποιούνται ενεργητικά για να αμφισβητήσουν το βάσιμο του μέρους της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg.

64. Εντούτοις, πρέπει, κατά δεύτερον, να εξακριβωθεί επίσης αν οι νυν αναιρεσείουσες νομιμοποιούνται ενδεχομένως ενεργητικά να προστατεύσουν τα διαδικαστικά δικαιώματα που μπορεί να έχουν ως «ενδιαφερόμενα μέρη» κατά τη νομολογία που μνημονεύθηκε στο σημείο 53 των παρουσών προτάσεων.

65. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 1, στοιχείο η', του κανονισμού 659/1999, υιοθετώντας κατ' ουσίαν τον ορισμό που διατυπώθηκε με τη νομολογία του Δικαστηρίου [35], ορίζει το «ενδιαφερόμενο μέρος» ως «κάθε πρόσωπο, επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων των οποίων τα συμφέροντα μπορεί να θιγούν από τη χορήγηση μιας ενίσχυσης, και ιδίως ο δικαιούχος της ενίσχυσης, οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματικές ενώσεις».

66. Κατά πάγια νομολογία, ο ορισμός αυτός δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ενδιαφερόμενο μέρος» επιχείρηση η οποία είναι έμμεσος ανταγωνιστής του δικαιούχου της ενίσχυσης, εάν αυτή υποστηρίζει ότι τα συμφέροντά της μπορεί να θιγούν από τη χορήγηση της ενίσχυσης [36]. Καίτοι η ανταγωνίστρια επιχείρηση του δικαιούχου μέτρου ενίσχυσης καταλέγεται αναμφίβολα στα «ενδιαφερόμενα μέρη» κατά την έννοια του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ [37], επιχείρηση η οποία δεν είναι ανταγωνίστρια του δικαιούχου της ενίσχυσης μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «ενδιαφερόμενο μέρος» εφόσον απέδειξε ότι τα συμφέροντά της μπορεί να θίγονται από τη χορήγηση της ενίσχυσης, τούτο δε προϋποθέτει, κατά τη νομολογία, ότι απέδειξε ότι υπάρχει κίνδυνος να έχει το μέτρο συγκεκριμένη επίπτωση επί της καταστάσεώς της [38].

34 Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2007, Sniace κατά Επιτροπής (C-260/05 P, EU:C:2007:700, σκέψεις 56 και 57), καθώς και σημείο 41 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στην υπόθεση Deutsche Lufthansa κατά Επιτροπής που μνημονεύθηκαν στην υποσημείωση 31 των παρουσών προτάσεων.

35 Βλ. απόφαση της 2ας Απριλίου 1998, Επιτροπή κατά Sytraval και Brink's France (C-367/95 P, EU:C:1998:154, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

36 Βλ. απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2011, Αυστρία κατά Scheucher-Fleisch κ.λπ. (C-47/10 P, EU:C:2011:698, σκέψη 132 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

37 Απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-817/18 P, EU:C:2020:637, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

38 Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 24ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Kronoply και Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341, σκέψη 65), και της 27ης Οκτωβρίου 2011, Αυστρία κατά Scheucher-Fleisch κ.λπ. (C-47/10 P, EU:C:2011:698, σκέψη 132). Βλ. επίσης προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στην υπόθεση Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-817/18 P, EU:C:2020:255, σημεία 36 επ. και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

67. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έχει αναγνωρίσει, για παράδειγμα, την ιδιότητα ενδιαφερόμενου μέρους σε επιχείρηση, έμμεση ανταγωνίστρια του δικαιούχου της ενίσχυσης, η οποία χρειαζόταν όμως την ίδια πρώτη ύλη για τη διαδικασία παραγωγής της, εφόσον αυτή είχε υποστηρίξει ότι τα συμφέροντά της μπορούσαν να θιγούν από τη χορήγηση της ενίσχυσης και είχε αποδείξει επαρκώς κατά νόμον ότι υπήρχε κίνδυνος να έχει η ενίσχυση συγκεκριμένη επίπτωση επί της καταστάσεώς της [39].

68. Εν προκειμένω εκτιμώ ότι, καίτοι τα επιχειρήματα των νυν αναιρεσειουσών τα οποία εκτίθενται στο σημείο 57 των παρουσών προτάσεων δεν αποδεικνύουν την ύπαρξη άμεσης σχέσης ανταγωνισμού με τη Femern Landanlæg, παρέχουν εντούτοις επαρκή αποδεικτικά στοιχεία τόσο ως προς το γεγονός ότι τα συμφέροντα των νυν αναιρεσειουσών μπορούν να θιγούν από τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg όσο και ως προς τις συγκεκριμένες επιπτώσεις των μέτρων αυτών επί της καταστάσεώς τους. Επομένως, κατά την άποψή μου, τα επιχειρήματα αυτά δικαιολογούν να αναγνωριστεί στις νυν αναιρεσείουσες η ιδιότητα των ενδιαφερόμενων μερών.

69. Φρονώ ότι από τις παρατηρήσεις αυτές προκύπτει ότι οι νυν αναιρεσείουσες, ως ενδιαφερόμενα μέρη, νομιμοποιούνται ενεργητικά για να προσβάλουν το μέρος της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, στο μέτρο που οι προσφυγές τους σκοπούν στην προστασία των διαδικαστικών δικαιωμάτων τα οποία αντλούν από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ. Αντιθέτως, οι νυν αναιρεσείουσες δεν νομιμοποιούνται ενεργητικά να αμφισβητήσουν το βάσιμο του μέρους αυτού της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής. Όπως θα εκθέσω αναλυτικότερα εν συνεχεία, θα λάβω υπόψη τις διαπιστώσεις αυτές κατά την ανάλυση των αναιρέσεων.

Β. Επί των δύο πρώτων λόγων αναιρέσεως

1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

70. Στο πλαίσιο των δύο πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες –υποστηριζόμενες από τις NABU, FSS, Rederi, Trelleborg και Aktionsbündnis– υποστηρίζουν ότι οι αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις ενέχουν πολλαπλή πλάνη περί το δίκαιο, στο μέτρο που το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε, κατά παράβαση του άρθρου 107, παράγραφος 1, και του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη και δεν αντιμετώπισε σοβαρές δυσχέρειες, θεωρώντας ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg δεν ήταν ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό ούτε να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, και ότι, επομένως, τα μέτρα αυτά δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

71. Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται, κατά πρώτον, ότι, κατά πάγια νομολογία, για να χαρακτηριστεί εθνικό μέτρο ως «κρατική ενίσχυση» δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η επίμαχη ενίσχυση επηρέασε πράγματι το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και ότι νοθεύτηκε όντως ο ανταγωνισμός, αλλά πρέπει απλώς να εξεταστεί αν η ενίσχυση αυτή δύναται να επηρεάσει το εμπόριο αυτό ή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό [40].

39 Βλ. απόφαση της 24ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Kronoply και Kronotex (C-83/09 P, EU:C:2011:341, σκέψεις 64 και 65).

40 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 27ης Ιουνίου 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania (C-74/16, EU:C:2017:496, σκέψη 78 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

72. Κατά δεύτερον, από την ανάλυση στα σημεία 49 έως 69 των παρουσών προτάσεων προκύπτει ότι οι αναιρεσείουσες νομιμοποιούνται ενεργητικά να προσβάλουν το μέρος της επίδικης αποφάσεως της Επιτροπής που αφορά τα μέτρα τα οποία ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg μόνον στο μέτρο που οι προσφυγές τους σκοπούν στην προστασία των διαδικαστικών δικαιωμάτων που αντλούν από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ και όχι, αντιθέτως, να αμφισβητήσουν το βάσιμο του μέρους αυτού της επίδικης αποφάσεως.

73. Εντούτοις, εν προκειμένω, όπως προκύπτει από το σημείο 55 των παρουσών προτάσεων, δεδομένου ότι δεν εξέτασε το ζήτημα του παραδεκτού των προσφυγών ακυρώσεως, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε από κοινού τους λόγους ακυρώσεως που αφορούσαν την προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων και το βάσιμο του επίμαχου μέρους της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής. Λόγω της επιλογής αυτής του Γενικού Δικαστηρίου, στις αναιρέσεις οι αναιρεσείουσες αμφισβήτησαν την ανάλυση όσον αφορά αμφότερα τα ζητήματα.

74. Συναφώς, επισημαίνεται, πάντως, ότι, κατά πάγια νομολογία, σε περίπτωση κατά την οποία προσφεύγων ζητεί την ακύρωση αποφάσεως περί μη διατυπώσεως αντιρρήσεων, αμφισβητεί κυρίως το ότι η απόφαση της Επιτροπής για την επίμαχη ενίσχυση εκδόθηκε χωρίς το εν λόγω θεσμικό όργανο να κινήσει την επίσημη διαδικασία ελέγχου, παραβιάζοντας επομένως τα διαδικαστικά δικαιώματα του προσφεύγοντος. Συνεπώς, προκειμένου να γίνει δεκτό το αίτημα ακυρώσεως, ο προσφεύγων μπορεί να προβάλει οποιονδήποτε λόγο δυνάμενο να αποδείξει ότι η εκτίμηση των πληροφοριών και των στοιχείων που διαθέτει η Επιτροπή κατά το προκαταρκτικό στάδιο ελέγχου του κοινοποιηθέντος μέτρου θα έπρεπε να προκαλέσει αμφιβολίες όσον αφορά τον χαρακτήρα του μέτρου αυτού ως ενισχύσεως και τη συμβατότητά του με την εσωτερική αγορά. Πάντως, η προβολή τέτοιων επιχειρημάτων δεν θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια ούτε τη μεταβολή του αντικειμένου της προσφυγής ούτε την τροποποίηση των προϋποθέσεων παραδεκτού. Αντιθέτως, η ύπαρξη αμφιβολιών όσον αφορά τον ως άνω χαρακτήρα αυτόν και την εν λόγω συμβατότητα συνιστά ακριβώς το αποδεικτικό στοιχείο που πρέπει να προσκομιστεί προκειμένου να αποδειχθεί ότι η Επιτροπή είχε υποχρέωση να κινήσει την επίσημη διαδικασία ελέγχου που προβλέπεται από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ [41].

75. Επιπλέον, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η νομιμότητα απόφασης περί μη διατυπώσεως αντιρρήσεων εξαρτάται από το αν η εκτίμηση των πληροφοριών και των στοιχείων τα οποία διέθετε η Επιτροπή, κατά το προκαταρκτικό στάδιο ελέγχου του κοινοποιηθέντος μέτρου, θα έπρεπε αντικειμενικά να προκαλέσει αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά του με την εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι τέτοιες αμφιβολίες πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την κίνηση επίσημης διαδικασίας ελέγχου στην οποία μπορούν να μετάσχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη που διαλαμβάνονται στο άρθρο 1, στοιχείο η′, του εν λόγω κανονισμού. Η ίδια αρχή ισχύει και όταν η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς αυτόν καθεαυτόν τον χαρακτήρα του υπό εξέταση μέτρου ως ενισχύσεως κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ [42].

76. Υπό τις συνθήκες αυτές, από τη νομολογία προκύπτει ότι, δεδομένου ότι το κριτήριο των σοβαρών δυσχερειών έχει αντικειμενικό χαρακτήρα, η ύπαρξη αυτών των δυσχερειών δεν πρέπει να αναζητηθεί μόνο στις συνθήκες λήψης της απόφασης της Επιτροπής κατόπιν του προκαταρκτικού ελέγχου, αλλά και στις εκτιμήσεις επί των οποίων στηρίχθηκε η Επιτροπή [43].

41 Πρβλ. απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-817/18 P, EU:C:2020:637, σκέψη 81 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

42 Απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Club Hotel Loutraki κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-131/15 P, EU:C:2016:989, σκέψεις 32 και 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

43 Απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Club Hotel Loutraki κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-131/15 P, EU:C:2016:989, σκέψη 31).

77. Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι, υπό το πρίσμα της διαπίστωσης που εκτέθηκε στα σημεία 69 και 72 των παρουσών προτάσεων, οι δύο πρώτοι λόγοι αναιρέσεως, στο πλαίσιο των οποίων οι αναιρεσείουσες προβάλλουν επίσης πολλαπλή πλάνη περί το δίκαιο στην οποία υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο σε σχέση με την προσβολή των διαδικαστικών δικαιωμάτων που αντλούν από το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, πρέπει να αναλυθούν αποκλειστικά και μόνον ως προς την αιτίαση αυτή. Αντιθέτως, λόγοι αναιρέσεως οι οποίοι βάλλουν κατά της ανάλυσης του Γενικού Δικαστηρίου όσον αφορά το βάσιμο του επίμαχου μέρους της αποφάσεως της Επιτροπής είναι απαράδεκτοι. Εντούτοις, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στα σημεία 74 έως 76 των παρουσών προτάσεων, η εξέταση εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου των εκτιμήσεων στις οποίες βασίστηκε η Επιτροπή στην επίμαχη απόφαση μπορεί και πρέπει να αναλυθεί με σκοπό να εξακριβωθεί αν οι εκτιμήσεις αυτές δικαιολογούσαν τη διαπίστωση περί μη υπάρξεως σοβαρών δυσχερειών όσον αφορά το ζήτημα του χαρακτηρισμού των εξετασθέντων μέτρων ως ενίσχυσης κατά το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

2. Επί των πρώτων λόγων αναιρέσεως, που αφορούν πλείονες περιπτώσεις πλάνης περί το δίκαιο στην οποία υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο κατά την ανάλυση του ζητήματος αν τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg δύνανται να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό

78. Οι πρώτοι λόγοι αναιρέσεως που προβάλλουν οι αναιρεσείουσες βάλλουν, αντιστοίχως, κατά των σκέψεων 87 έως 127 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και 62 έως 102 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και υποδιαιρούνται σε τέσσερα σκέλη, τα οποία αντιστοιχούν σε τέσσερις περιπτώσεις πλάνης περί το δίκαιο στις οποίες φέρεται να υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο.

α) Επί των πρώτων σκελών των πρώτων λόγων αναιρέσεως, που αφορούν τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου

1) Συνοπτική έκθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

79. Στα πρώτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από τις παρεμβαίνουσες, αμφισβητούν το μέρος των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων [44] στο οποίο το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε το επιχείρημά τους ότι, καθόσον η μόνιμη ζεύξη και οι συνδέσεις με την ενδοχώρα συνιστούν ολοκληρωμένο έργο, η δε Επιτροπή θεώρησε ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern για τη μόνιμη ζεύξη ήταν ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα έπρεπε επίσης να είχαν θεωρηθεί ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό.

80. Επικαλούμενες την απόφαση της 16ης Μαΐου 2013, Επιτροπή κατά Ryanair (C-615/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:310) [45], οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι η προκειμένη του νομικού συλλογισμού του Γενικού Δικαστηρίου, κατά την οποία οι δραστηριότητες της Femern Landanlæg περιορίζονται στη διαχείριση των συνδέσεων με την ενδοχώρα και δεν περιλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn, βασίζεται σε εσφαλμένο νομικό χαρακτηρισμό των πραγματικών περιστατικών. Συγκεκριμένα, κατ' αυτές, από τη φύση και τους σκοπούς του έργου προκύπτει ότι η μόνιμη ζεύξη και οι συνδέσεις με την ενδοχώρα εντάσσονται σε ολοκληρωμένο έργο και ότι οι συνδέσεις με την ενδοχώρα κατασκευάζονται με σκοπό την παροχή υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn. Από

44 Σκέψεις 87 έως 93 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 62 έως 68 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

45 Οι αναιρεσείουσες παραπέμπουν στη σκέψη 32 της απόφασης αυτής.

οικονομικής απόψεως, δεν αμφισβητείται ότι τα διόδια της μόνιμης ζεύξης θα καλύπτουν και το κόστος των συνδέσεων με την ενδοχώρα, δεδομένου ότι η Femern υποχρεούται να καταβάλλει μερίσματα στη Femern Landanlæg. Από πρακτικής απόψεως, η μόνιμη ζεύξη εξαρτάται από τις συνδέσεις με την ενδοχώρα και, χωρίς αυτές, η Femern δεν θα είναι σε θέση να παρέχει υπηρεσίες μεταφορών. Επιπλέον, οι συνδέσεις με την ενδοχώρα, δεν θα υπήρχαν, με τη σειρά τους, χωρίς τη μόνιμη ζεύξη. Επομένως, τα μέτρα που ελήφθησαν για τις συνδέσεις με την ενδοχώρα είναι μέτρα αναγκαία για τη μόνιμη ζεύξη. Εξ αυτού συνάγεται ότι, εάν τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern είναι ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, το ίδιο ισχύει και για τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg. Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη θεωρώντας ότι τα δύο μέτρα έχουν διαφορετικούς σκοπούς[46]. Συγκεκριμένα, κατά τις αναιρεσείουσες, τα μέτρα αυτά επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό, ήτοι να καταστήσουν εφικτή την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από τη Femern στον πορθμό του Fehmarn.

81. Οι NABU, FSS και Aktionsbündnis προσθέτουν ότι δεν είναι θεμιτό να υποδιαιρεθεί τεχνητά σε περισσότερα μέρη ένα ενιαίο έργο προκειμένου να εμποδιστεί η συνεκτική εκτίμησή του ως κρατικής ενίσχυσης. Η NABU τονίζει επίσης ότι η μόνιμη ζεύξη και οι συνδέσεις με την ενδοχώρα πρέπει να θεωρηθούν ενιαίο έργο λόγω όχι μόνον των οικονομικών, αλλά και των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών τους. Οι Rederi και Aktionsbündnis υπογραμμίζουν ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα συνιστούν βασική υποδομή για τη διασφάλιση της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω του πορθμού Fehmarn και ότι η κατασκευή τους συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της Femern. Εξ αυτού συνάγεται ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg έχουν προδήλως αντίκτυπο στην αγορά υπηρεσιών μεταφορών μέσω του πορθμού Fehmarn.

82. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι αιτιάσεις που περιέχονται στα πρώτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως είναι απαράδεκτες διότι, εν αντιθέσει προς τα προβλεπόμενα στο άρθρο 169, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, οι αναιρεσείουσες δεν προσδιόρισαν τις σκέψεις των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων στις οποίες εντοπίζονται τα πεπλανημένα συμπεράσματα του Γενικού Δικαστηρίου. Κατά τα λοιπά, η Επιτροπή αμφισβητεί επί της ουσίας τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες.

83. Το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι οι ως άνω αιτιάσεις είναι απαράδεκτες καθότι, αφενός, περιορίζονται στην επανάληψη λόγου ακυρώσεως τον οποίο έχει απορρίψει το Γενικό Δικαστήριο και, αφετέρου, θέτουν υπό αμφισβήτηση πραγματικά ζητήματα επί των οποίων το Γενικό Δικαστήριο έχει αποφανθεί, χωρίς να προβάλλουν παραμόρφωση των πραγματικών περιστατικών. Κατά τα λοιπά, το Βασίλειο της Δανίας αμφισβητεί επί της ουσίας τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες.

2) Εκτίμηση

84. Στα πρώτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες αμφισβητούν την απόρριψη, από τις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, του επιχειρήματος που προέβαλαν σχετικά με τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου. Ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου υποστήριξαν, κατ' ουσίαν, ότι, λόγω αυτού του ολοκληρωμένου χαρακτήρα, η διαπίστωση ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern σχετικά με τη μόνιμη ζεύξη δύνανται να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό

[46] Βλ. σκέψη 88 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 63 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

συνεπάγεται, ως τρόπον τινά «δευτερογενής επίπτωση» [47], ότι και τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg σχετικά με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα δύνανται να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, ιδίως σε σχέση με τις υπηρεσίες μεταφορών στον πορθμό Fehmarn.

85. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το επιχείρημα αυτό δεν μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg σχετικά με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις απλώς και μόνον επειδή είχαν ληφθεί στο πλαίσιο του ίδιου έργου που προέβλεπε τα μέτρα υπέρ της Femern σχετικά με τη μόνιμη ζεύξη και ότι αυτά είχαν χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση. Συγκεκριμένα, κατά το Γενικό Δικαστήριο, επρόκειτο για δύο μέτρα τα οποία αφορούν μεν το ίδιο έργο, πλην όμως έχουν διαφορετικό αντικείμενο και διαφορετικούς δικαιούχους [48].

86. Προκαταρκτικώς, πρέπει να εξεταστούν τα επιχειρήματα που προέβαλαν αντιστοίχως η Επιτροπή και το Βασίλειο της Δανίας, με τα οποία αμφισβητούν το παραδεκτό των αιτιάσεων που προβάλλονται με τα υπό εξέταση σκέλη καθότι οι αναιρεσείουσες δεν προσδιόρισαν τις κρίσιμες σκέψεις των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων και απλώς επανέλαβαν λόγους τους οποίους είχε ήδη απορρίψει το Γενικό Δικαστήριο.

87. Συναφώς, αφενός, δεν συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής ότι δεν πληρούνται οι προβλεπόμενες στο άρθρο 169, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, στα πρώτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες προσδιόρισαν ρητώς τις σκέψεις των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων τις οποίες προτίθενται να αμφισβητήσουν με τα επιχειρήματά τους [49] και δεν χωρεί αμφιβολία ότι τα επιχειρήματα αυτά τείνουν να αμφισβητήσουν τη συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου η οποία εκτίθεται στις εν λόγω σκέψεις.

88. Αφετέρου, διαπιστώνω ότι, καίτοι βεβαίως, κατά πάγια νομολογία, λόγος αναιρέσεως ο οποίος συνίσταται σε απλή επανάληψη των λόγων και των επιχειρημάτων που έχουν προβληθεί ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου είναι απαράδεκτος [50], εντούτοις, στα επίμαχα σκέλη, εν αντιθέσει προς όσα υποστηρίζει το Βασίλειο της Δανίας, οι αναιρεσείουσες δεν περιορίστηκαν να επαναλάβουν απλώς ένα επιχείρημα το οποίο είχαν προβάλει στην πρωτοβάθμια δίκη, αλλά αμφισβητούν τη συλλογιστική με την οποία το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε το επιχείρημα αυτό στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις και τον τρόπο με τον οποίο το Γενικό Δικαστήριο εφάρμοσε το δίκαιο της Ένωσης. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, τα νομικά ζητήματα τα οποία εξετάστηκαν πρωτοδίκως μπορούν να συζητηθούν εκ νέου κατ' αντιμωλία στο πλαίσιο της αναιρετικής διαδικασίας διότι, αν ο αναιρεσείων δεν μπορούσε να στηρίξει την αίτηση αναιρέσεως σε λόγους και επιχειρήματα που είχε ήδη προβάλει ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, η αναιρετική διαδικασία θα καθίστατο εν μέρει άνευ αντικειμένου [51].

47 Τη φράση αυτή χρησιμοποίησε το Βασίλειο της Δανίας στα υπομνήματά του.

48 Βλ., ιδίως, σκέψη 88 της πρώτης αναιρεσιβαλλόμενης αποφάσεως και αιτιολογική σκέψη 63 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

49 Βλ. υποσημείωση 44 των παρουσών προτάσεων.

50 Βλ., μεταξύ άλλων, διάταξη της 3ης Σεπτεμβρίου 2019, ND και OE κατά Επιτροπής (C-317/19 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:688, σκέψεις 27 και 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

51 Απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Club Hotel Loutraki κ.λπ. κατά Επιτροπής (C-131/15 P, EU:C:2016:989, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

89. Επί της ουσίας, οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι η συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις βασίστηκε σε εσφαλμένο νομικό χαρακτηρισμό των πραγματικών περιστατικών όσον αφορά το περιεχόμενο των δραστηριοτήτων της Femern Landanlæg.

90. Επ' αυτού, φρονώ, κατά πρώτον, ότι είναι αλυσιτελής η παραπομπή στη σκέψη 32 της απόφασης της 16ης Μαΐου 2013, Επιτροπή κατά Ryanair (C-615/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:310), η οποία αφορά κανονιστικές διατάξεις που δεν ασκούν επιρροή στις υπό κρίση υποθέσεις και περιέχει τη διαπίστωση ότι το Γενικό Δικαστήριο ουδόλως υπέπεσε σε πλάνη κατά τον νομικό χαρακτηρισμό εγγράφου. Εν πάση περιπτώσει, η παραπομπή αυτή δεν δύναται να ενισχύσει καθ' οιονδήποτε τρόπο την επιχειρηματολογία των αναιρεσειουσών.

91. Κατά δεύτερον, εκτιμώ ότι, στο μέτρο που η αιτίαση που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες πρέπει να θεωρηθεί ότι βάλλει κατά διαπίστωσης του Γενικού Δικαστηρίου περί του ότι οι δραστηριότητες της Femern Landanlæg περιορίζονταν στην αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, σε σχέση με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, και δεν επεκτείνονταν στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς στον πορθμό Fehmarn, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι το Γενικό Δικαστήριο βασίστηκε σε τέτοια διαπίστωση –κάτι το οποίο δεν προκύπτει, κατά την άποψή μου, από τις αμφισβητούμενες σκέψεις των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων–, η αιτίαση αυτή πρέπει, κατ' εμέ, να θεωρηθεί απαράδεκτη. Συγκεκριμένα, με την αιτίαση αυτή οι αναιρεσείουσες ζητούν, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να επανεξετάσει διαπιστώσεις και εκτιμήσεις πραγματικών περιστατικών από το Γενικό Δικαστήριο –συγκεκριμένα, όσον αφορά το περιεχόμενο των δραστηριοτήτων της Femern Landanlæg–, χωρίς, εντούτοις, να προβάλλουν ανακρίβεια του περιεχομένου της διαπιστώσεως περί των πραγματικών περιστατικών η οποία προκύπτει από τα στοιχεία της δικογραφίας ή παραμόρφωση των πραγματικών περιστατικών, τούτο δε είναι, κατά πάγια νομολογία, απαράδεκτο στο πλαίσιο της αναιρετικής διαδικασίας [52].

92. Κατά τα λοιπά, τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες όσον αφορά τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου και τον πανομοιότυπο σκοπό των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern και της Femern Landanlæg δεν δύνανται να τεκμηριώσουν την άποψη ότι το Γενικό Δικαστήριο βασίστηκε σε εσφαλμένο νομικό χαρακτηρισμό των πραγματικών περιστατικών όσον αφορά το περιεχόμενο των δραστηριοτήτων της Femern Landanlæg. Συγκεκριμένα, ουδόλως προκύπτει από τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου, από οικονομικής και πρακτικής απόψεως, ή από τον ενδεχόμενο πανομοιότυπο σκοπό των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern και της Femern Landanlæg ότι οι δραστηριότητες της δεύτερης επεκτείνονται στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn.

93. Κατά τρίτον, ακόμη και αν γίνει δεκτό, κατόπιν ορισμένης ερμηνευτικής προσπάθειας, ότι η αιτίαση που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες στο πλαίσιο των προμνησθέντων πρώτων σκελών έχει την έννοια ότι αυτές προβάλλουν πλάνη περί το δίκαιο, καθόσον το Γενικό Δικαστήριο δεν αναγνώρισε τη «δευτερογενή επίπτωση» που απορρέει από τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου, και ότι, επομένως, αυτό υπέπεσε σε πλάνη παραλείποντας να διαπιστώσει ότι, εφόσον τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern ήταν ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην αγορά υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn, το ίδιο έπρεπε να ισχύει και για μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, εκτιμώ ότι η αιτίαση αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

[52] Βλ., προσφάτως, μεταξύ άλλων, απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2020, Groupe Canal + κατά Επιτροπής (C-132/19 P, EU:C:2020:1007, σκέψη 68 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Βλ. συναφώς και σημείο 122 των παρουσών προτάσεων.

94. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το σημείο 85 των παρουσών προτάσεων, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις το Γενικό Δικαστήριο απάντησε στο επιχείρημα αυτό, χωρίς κατά την άποψή μου να υποπέσει σε πλάνη περί το δίκαιο, ότι, δεδομένου ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern και της Femern Landanlæg αφορούν μεν το ίδιο έργο, πλην όμως είναι δύο χωριστά μέτρα ενίσχυσης τα οποία έχουν διαφορετικούς δικαιούχους, αντικείμενο και σκοπούς, η αναγνώριση του χαρακτήρα ενίσχυσης ενός από τα μέτρα αυτά δεν μπορούσε να προσδώσει αυτομάτως –ή, κατά τη διατύπωση του Γενικού Δικαστηρίου, «για τον λόγο αυτόν και μόνον»– χαρακτήρα ενίσχυσης και στο άλλο μέτρο.

95. Συναφώς, επισημαίνεται ότι οι αναιρεσείουσες δεν αμφισβήτησαν ότι η Επιτροπή και, επομένως, το Γενικό Δικαστήριο αντιμετώπισαν τα μέτρα ως δύο χωριστά μέτρα ενίσχυσης, καίτοι αφορώντα ενιαίο έργο. Οι αναιρεσείουσες δεν επικαλέστηκαν ούτε στο πλαίσιο της προσφυγής ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου ούτε ενώπιον του Δικαστηρίου ότι τα επίμαχα μέτρα έπρεπε να έχουν εξεταστεί από κοινού ή ότι αυτά συνεπάγονταν ενιαία κρατική ενίσχυση και ότι έπρεπε να έχουν αναλυθεί με ενιαίο τρόπο. Οι αναιρεσείουσες δεν αμφισβητούν καν τη διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου ότι οι δικαιούχοι είναι διαφορετικοί, παρότι έχει διαπιστωθεί ότι συνδέονται μεταξύ τους[53].

96. Μόνον η FSS, και με τρόπο λιγότερο σαφή η NABU, υποστήριξαν στις υπομνήματα απαντήσεως που κατέθεσαν στο Δικαστήριο ότι το έργο έπρεπε να έχει εξεταστεί στο σύνολό του χωρίς να διαιρεθεί με τεχνητό τρόπο σε δύο μέρη. Επισημαίνω, εντούτοις, ότι καμία από τις δύο παρεμβαίνουσες δεν προέβαλε το επιχείρημα αυτό ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Επιπλέον, ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, ούτε οι τότε προσφεύγουσες ούτε οι παρεμβαίνουσες προέβαλαν κατά τρόπο σαφή και ρητό ενδεχόμενη πλάνη οφειλόμενη σε μη συνεκτίμηση των συνεπειών των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, αυτών καθεαυτά, ως προς τον ανταγωνισμό στην αγορά υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn[54].

97. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η αρμοδιότητα του Δικαστηρίου περιορίζεται, κατ' αρχήν, στον έλεγχο της νομικής λύσεως που δόθηκε κατόπιν της εξετάσεως των λόγων που προβλήθηκαν πρωτοδίκως ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου[55]. Επομένως, δεν μπορεί να προσαφθεί στο Γενικό Δικαστήριο ότι υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο παραλείποντας να

53 Δεδομένου ότι δεν αμφισβητήθηκαν, όλα αυτά τα ζητήματα δεν μπορούν να υποβληθούν στην κρίση του Γενικού Δικαστηρίου και, κατά μείζονα λόγο, στην κρίση του Δικαστηρίου στο πλαίσιο αναιρετικής διαδικασίας.

54 Οι αναιρεσείουσες δεν προέβαλαν το επιχείρημα αυτό ούτε ενώπιον του Δικαστηρίου. Προς αντίκρουση των ανταναιρέσεων της Επιτροπής, οι αναιρεσείουσες υποστήριξαν, με σκοπό απλώς και μόνον να στηρίξουν επιχειρήματα περί του παραδεκτού, ότι «η θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα παράγει αποτελέσματα στην αγορά μεταφορών μέσω του πορθμού Fehmarn». Ορισμένες παρεμβαίνουσες –περιλαμβανομένης της Rederi, η οποία παρέπεμψε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στην απόφαση της 28ης Ιουλίου 2011, Mediaset κατά Επιτροπής (C-403/10 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2011:533)– υποστήριξαν ενώπιον του Δικαστηρίου ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg νοθεύουν τον ανταγωνισμό στη «συναφή» αγορά υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn καθότι ενισχύουν τη θέση της Femern ή συνεπάγονται αύξηση της ζήτησης στην αγορά αυτή. Εντούτοις, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα επιχειρήματα αυτά δεν προβλήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και συνιστούν, επομένως, νέα επιχειρήματα, απαράδεκτα στο πλαίσιο της αναιρετικής διαδικασίας κατά τη νομολογία που μνημονεύθηκε στο σημείο 97 των παρουσών προτάσεων. Το ίδιο ισχύει για το επιχείρημα ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα συνιστούν βασική υποδομή για τη διασφάλιση της υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn. Συναφώς, επισημαίνεται επίσης ότι οι αναιρεσείουσες όχι μόνον δεν υποστήριξαν ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg ευνόησαν τη θέση της Femern όσον αφορά τον ανταγωνισμό, αλλά επιπλέον, όπως προκύπτει από στοιχεία της δικογραφίας της διαδικασίας σε πρώτο βαθμό, δεν αμφισβήτησαν καν το επιχείρημα της Επιτροπής ότι τα επίμαχα μέτρα ήταν επωφελή αποκλειστικά και μόνο για τις Banedanmark και Femern Landanlæg, αλλά όχι για τη Femern. Συναφώς, βλ. ειδικότερα σημείο 8 των υπομνημάτων απαντήσεως που υποβλήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

55 Συναφώς, βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 28ης Νοεμβρίου 2019, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής (C-591/18 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1026, σκέψη 70 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), και της 11ης Δεκεμβρίου 2008, Επιτροπή κατά Département du Loiret (C-295/07 P, EU:C:2008:707, σκέψη 95 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

εξετάσει λόγους οι οποίοι δεν προβλήθηκαν ενώπιόν του από τους διαδίκους. Συνεπώς, νέα επιχειρήματα τα οποία δεν προβλήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου πρέπει να κρίνονται απαράδεκτα στην κατ' αναίρεση διαδικασία [56].

98. Ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, οι αναιρεσείουσες επικαλέστηκαν τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα του έργου αποκλειστικά και μόνο με σκοπό να στηρίξουν το επιχείρημά τους σχετικά με ένα είδος «αυτόματης δευτερογενούς επίπτωσης», ήτοι το γεγονός ότι, εφόσον τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern δύνανται να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό στην αγορά υπηρεσιών μεταφορών στον πορθμό Fehmarn, τότε και τα διαφορετικά μέτρα, τα οποία ελήφθησαν όμως στο πλαίσιο του ίδιου έργου υπέρ της Femern Landanlæg, δύνανται να έχουν τέτοια επίπτωση [57]. Εκτιμώ, όπως επισήμανα στη σκέψη 94 των παρουσών προτάσεων, ότι το Γενικό Δικαστήριο απάντησε στο επιχείρημα αυτό χωρίς να υποπέσει σε πλάνη περί το δίκαιο. Συγκεκριμένα, απλώς και μόνον από το ότι δύο διαφορετικά μέτρα τα οποία έχουν διαφορετικό αντικείμενο και διαφορετικούς δικαιούχους [58] λαμβάνονται στο πλαίσιο του ίδιου έργου και από το ότι ένα εξ αυτών συνιστά κρατική ενίσχυση, δεν μπορεί να συναχθεί ότι συνιστούν αυτομάτως αμφότερα κρατική ενίσχυση.

99. Όσον αφορά, εν συνεχεία, τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες σχετικά με τον σκοπό του έργου και τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern και της Femern Landanlæg στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνω –για λόγους πληρότητας και χωρίς να προτίθεμαι να λάβω θέση επί πραγματικών ζητημάτων που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου κατά την αναιρετική διαδικασία– ότι, καίτοι δεν χωρεί αμφιβολία ότι ο σκοπός του έργου στο σύνολό του είναι η βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των βόρειων χωρών και της κεντρικής Ευρώπης [59], δεν αμφισβητείται επίσης ότι, όπως υποστηρίζει το Βασίλειο της Δανίας, οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα θα χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο των περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών, ανεξαρτήτως της χρήσης της μόνιμης ζεύξης. Ως εκ τούτου, ο σκοπός των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg, καίτοι συμπίπτει εν μέρει με εκείνον των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern, στο μέτρο που η υλοποίηση των συνδέσεων με την ενδοχώρα θα καταστήσει δυνατή τη χρήση της μόνιμης ζεύξης, έχει εντούτοις ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη διαπιστώνοντας ότι οι σκοποί των μέτρων ήταν διαφορετικοί.

100. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, φρονώ ότι τα πρώτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως πρέπει να απορριφθούν.

56 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2019, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής (C-591/18 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2019:1026, σκέψη 70 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

57 Βλ. σημεία 38 και 39 των δικογράφων της προσφυγής και σημείο 7 των υπομνημάτων απαντήσεως που υποβλήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

58 Συναφώς, δεν αμφισβητείται ότι τα δύο μέτρα έχουν διαφορετικό αντικείμενο, ήτοι, τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση της μόνιμης ζεύξης, ενώ τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlaeg αφορούν τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και την εκμετάλλευση των συνδέσεων με την ενδοχώρα.

59 Βλ. αιτιολογική σκέψη 6 της επίμαχης αποφάσεως της Επιτροπής.

β) Επί των δεύτερων και των τρίτων σκελών των πρώτων λόγων αναιρέσεως, που αφορούν το άνοιγμα εκ του νόμου και εν τοις πράγμασι της αγοράς εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία

1) Συνοπτική έκθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

101. Στα δεύτερα και στα τρίτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από τις παρεμβαίνουσες, αμφισβητούν τα μέρη των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων στα οποία το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τις αιτιάσεις με τις οποίες οι νυν αναιρεσείουσες είχαν υποστηρίξει ότι το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι δεν υφίσταται ανταγωνισμός «στην» και «για» την αγορά του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου στη Δανία ήταν εσφαλμένο. Συγκεκριμένα, κατά τις αναιρεσείουσες, η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία είναι, αντιθέτως, εκ του νόμου και εν τοις πράγμασι ανοικτή στον ανταγωνισμό [60].

102. Στο πλαίσιο των δεύτερων σκελών των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι το Γενικό Δικαστήριο θεώρησε πεπλανημένα ότι το γεγονός ότι ο δανικός νόμος περί σιδηροδρόμων [61] παρέχει σε κάθε επιχείρηση, η οποία πληροί συγκεκριμένες απαιτήσεις, τη δυνατότητα να αποκτήσει άδεια εκμετάλλευσης, διαχείρισης και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία δεν συνεπάγεται ότι η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό [62]. Κατά τις αναιρεσείουσες, η δυνατότητα απόκτησης της άδειας αυτής αποδεικνύει ότι, στη Δανία, η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι εκ του νόμου ανοικτή στον ανταγωνισμό τουλάχιστον όσον αφορά τον ανταγωνισμό «για» την αγορά. Συναφώς, σημασία έχει η δυνατότητα μιας επιχείρησης να κατασκευάσει τη δική της υποδομή και να τη διαχειρίζεται η ίδια ή να παρέχει υπηρεσίες χρησιμοποιώντας υφιστάμενη υποδομή, περιλαμβανομένης της κρατικής.

103. Η προσέγγιση αυτή είναι σύμφωνη προς την άποψη που διατύπωσε η ίδια η Επιτροπή, κατά την οποία, στο δίκαιο της Ένωσης, η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής μπορεί να θεωρηθεί κλειστή στον ανταγωνισμό μόνον εάν οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν αντικείμενο νόμιμου μονοπωλίου, το οποίο αποκλείει όχι μόνον τον ανταγωνισμό «εντός» της αγοράς αλλά και τον ανταγωνισμό «για» την αγορά [63].

104. Εντούτοις, κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει στη Δανία. Συγκεκριμένα, στη Δανία, καμία επιχείρηση δεν έχει αποκλειστικό δικαίωμα ή νόμιμο μονοπώλιο όσον αφορά την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Αντιθέτως, ο δανικός νόμος περί σιδηροδρόμων προβλέπει το προμνησθέν σύστημα αδειών, το οποίο παρέχει ρητώς σε κάθε επιχείρηση τη δυνατότητα να ασκεί δραστηριότητες εκμετάλλευσης και διαχείρισης των σιδηροδρομικών

60 Βλ. αντιστοίχως σκέψεις 108 έως 116 και 117 έως 120 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 83 έως 91 και 92 έως 95 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως. Στις αιτήσεις αναιρέσεως οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν μεν ότι αμφισβητούν επίσης, αντιστοίχως, τη σκέψη 96 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και τις σκέψεις 69 και 70 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, στις οποίες το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα εντάσσονται στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, πλην όμως δεν προβάλλουν κανένα συγκεκριμένο επιχείρημα συναφώς. Επ' αυτού, βλ. σημείο 132 των παρουσών προτάσεων.

61 Bekendtgørelse af lov no 1249 om jernbane (νόμος 1249 περί σιδηροδρόμων) της 11ης Νοεμβρίου 2010 (στο εξής: δανικός νόμος περί σιδηροδρόμων).

62 Σκέψεις 108 επ. της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 83 επ. της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

63 Οι αναιρεσείουσες παραπέμπουν σε έγγραφο της Επιτροπής το οποίο φέρει τον τίτλο «Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure» και διατίθεται στη διεύθυνση https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_rail_metro_en.pdf

δικτύων, εφόσον πληρούνται ορισμένες απαιτήσεις ασφάλειας. Το εν λόγω σύστημα αδειών, αφενός, διασφαλίζει ότι οι ανταγωνίστριες επιχειρήσεις μπορούν να ανταγωνίζονται οι ίδιες μεταξύ τους, καθότι μπορούν να καταστούν οι ίδιες φυσικά μονοπώλια κατασκευάζοντας την υποδομή. Επομένως, μπορούσε να έχει επιλεγεί επιχείρηση διαφορετική από τη Femern Landanlæg για τη χορήγηση των πόρων για την κατασκευή των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα. Αφετέρου, το σύστημα αυτό καταδεικνύει ότι ανταγωνίστριες επιχειρήσεις μπορούν να δραστηριοποιηθούν σε φυσικά μονοπώλια τρίτων. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί, για παράδειγμα, αν η Femern Landanlæg ή η Banedanmark ανέθεταν σε τρίτο την κατασκευή ή τη διαχείριση της υποδομής των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα.

105. Κατά τα λοιπά, κατά τις αναιρεσείουσες, από τις αποφάσεις της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Arriva Italia κ.λπ. (C-385/18, EU:C:2019:1121, στο εξής: απόφαση Arriva Italia), και της 29ης Ιουλίου 2019, Azienda Napoletana Mobilità (C-659/17, EU:C:2019:633, στο εξής: απόφαση Azienda Napoletana Mobilità), προκύπτει ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η άμεση παροχή αποκλειστικών δικαιωμάτων δεν αποκλείει τον ανταγωνισμό για την αγορά ακριβώς εάν το κράτος δεν εμποδίζεται να προκηρύσσει διαγωνισμούς σχετικά με την εκμετάλλευση και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών δικτύων.

106. Όπως και άλλοι τομείς της οικονομίας οι οποίοι προϋποθέτουν τη χρήση υποδομής δικτύου, για παράδειγμα, οι τηλεπικοινωνίες, η ηλεκτρική ενέργεια ή το φυσικό αέριο, στους οποίους οι αγορές είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό παρέχοντας απλώς στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες σε τμήματα των υποδομών του δικτύου, δεδομένου ότι το δανικό νομικό πλαίσιο για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής προβλέπει τους όρους εκμετάλλευσης και διαχείρισης των υφιστάμενων σιδηροδρομικών δικτύων (περιλαμβανομένων του κρατικού), η αγορά διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία θα πρέπει να θεωρηθεί ανοικτή στον ανταγωνισμό, κατά την έννοια του δικαίου της Ένωσης, τουλάχιστον όσον αφορά τον ανταγωνισμό «για» την αγορά.

107. Για τους ίδιους λόγους, κακώς έκρινε το Γενικό Δικαστήριο ότι οι επιχειρήσεις, πλην της Banedanmark, οι οποίες εξασφάλισαν τις προμνησθείσες άδειες, δραστηριοποιούνται σε τοπικά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου τα οποία συνιστούν φυσικά μονοπώλια[64]. Επιπλέον, οι παρατηρήσεις που περιέχονται στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις σχετικά με τις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών που διαθέτουν άδεια[65] και σχετικά με τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της ελευθέρωσης του σιδηροδρομικού τομέα[66] είναι, κατά τις αναιρεσείουσες, αλυσιτελείς καθόσον το δανικό σύστημα αδειών καταδεικνύει ότι η αγορά είναι ανοικτή και έχει ελευθερωθεί.

108. Στο πλαίσιο των τρίτων σκελών των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία δεν είναι εν τοις πράγμασι ανοικτή στον ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα, στη συλλογιστική του, το Γενικό Δικαστήριο δεν έλαβε υπόψη το κρίσιμο ζήτημα ότι, ελλείψει νομίμου μονοπωλίου και παρουσία συστήματος αδειών το οποίο παρέχει σε κάθε επιχείρηση τη δυνατότητα να διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή, καθίσταται άνευ σημασίαw ο τόπος στον οποίο ευρίσκεται η υποδομή ή ο ιδιοκτήτης αυτής. Η ύπαρξη ανταγωνιστών σε ορισμένα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία αναγνωρίζεται στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, αποδεικνύει πειστικά ότι η αγορά είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό και εν τοις πράγμασι. Παρότι ορισμένοι ιδιοκτήτες του δικτύου μπορούν να επιλέξουν να διαχειρίζονται τμήματα του δικτύου οι ίδιοι, τούτο δεν

64 Σκέψη 112 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 87 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

65 Σκέψη 113 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 88 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

66 Σκέψη 111 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 86 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

μεταβάλλει το γεγονός ότι η αγορά είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό, συγκεκριμένα διότι οι επιχειρήσεις μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για να καταστούν ιδιοκτήτες φυσικού μονοπωλίου κατασκευάζοντας το δίκτυο οι ίδιες.

109. Τέλος, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες ως προς το ζήτημα αυτό από ορισμένες από τις παρεμβαίνουσες, υποστηρίζουν ότι, εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg δεν δύνανται να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, δεν χωρεί αμφιβολία ότι νοθεύουν τον ανταγωνισμό στις αγορές προηγούμενου (αγορά προμήθειας υλικών για την κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής) και επόμενου σταδίου (αγορές παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στη Δανία) ως προς την οικεία εν προκειμένω αγορά.

110. Οι NABU, FSS, Rederi, Trelleborg και Aktionsbündnis προβάλλουν επιχειρήματα παρεμφερή εκείνων που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες.

111. Ειδικότερα, η NABU υποστηρίζει ότι, στο δίκαιο της Ένωσης, προκειμένου να χαρακτηριστεί μια αγορά ως κλειστή στον ανταγωνισμό πρέπει να υφίσταται νόμιμη απαγόρευση άσκησης ανταγωνισμού από κάθε άλλη επιχείρηση στην επίμαχη αγορά και τέτοια απαγόρευση δεν υφίσταται στη Δανία. Στο ίδιο πνεύμα, οι Rederi, Aktionsbündnis και Trelleborg υπογραμμίζουν ότι η ίδια η Επιτροπή επισήμανε ότι νόμιμο μονοπώλιο υφίσταται μόνον όταν συγκεκριμένη υπηρεσία ανατίθεται, με νομοθετική ή κανονιστική ρύθμιση, σε αποκλειστικό πάροχο και απαγορεύεται ρητώς η παροχή της από άλλες επιχειρήσεις[67]. Οι Rederi και Aktionsbündnis υποστηρίζουν ότι, εν προκειμένω, το δικαίωμα που έχει αναγνωριστεί στην Banedanmark όσον αφορά την εκμετάλλευση και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών δεν έχει αποκλειστικό χαρακτήρα, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι και άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ημεδαπές και αλλοδαπές, έχουν δικαίωμα να διαχειρίζονται σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και από το ότι δεν υφίσταται οποιαδήποτε νόμιμη απαγόρευση όσον αφορά τη διαχείριση σιδηροδρομικών υποδομών στη Δανία. Η Rederi διευκρινίζει επιπλέον ότι, ακόμη και αν το δικαίωμα αυτό ήταν αποκλειστικό, κάτι που δεν συμβαίνει εν προκειμένω, το δανικό δίκαιο δεν αποκλείει με οποιονδήποτε τρόπο τον ανταγωνισμό «για» την αγορά, καθότι οποιαδήποτε αδειοδοτημένη στη Δανία επιχείρηση μπορεί να λάβει μέρος στις διαδικασίες σύναψης συμβάσεως και να ανταγωνιστεί για την εκμετάλλευση και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών, τόσο δημόσιων όσο και ιδιωτικών.

112. Επιπλέον, οι Rederi και Trelleborg υποστηρίζουν ότι το συμπέρασμα του Γενικού Δικαστηρίου ότι η παρουσία ιδιωτικών επιχειρήσεων στα δίκτυα της τοπικής αυτοδιοίκησης δεν αποδεικνύει την ύπαρξη ανταγωνισμού ισοδυναμεί με την παραδοχή ότι η αγορά μπορεί να είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό μόνον εάν οι επιχειρήσεις διαχειρίζονται σε συνθήκες ανταγωνισμού τις κρατικές σιδηροδρομικές υποδομές. Τούτο, όμως, δεν είναι ακριβές, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι τις επίμαχες υποδομές δεν κατέχει το κράτος, αλλά η Femern Landanlæg και ότι το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου του κράτους είναι πλήρως ενσωματωμένο στα δημοτικά και στα ιδιωτικά δίκτυα. Τόσο η Rederi όσο και η Trelleborg θεωρούν, επίσης, ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν έλαβε υπόψη τον δυνητικό ανταγωνισμό.

[67] Οι Rederi, Trelleborg και Aktionsbündnis παραπέμπουν στο σημείο 11 του εγγράφου που μνημονεύθηκε στην υποσημείωση 63 των παρουσών προτάσεων, το οποίο είναι διαθέσιμο μόνο στην αγγλική γλώσσα, καθώς και στην υποσημείωση 272, στο σημείο 188, στοιχείο α', της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1[, ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2016, C 262, σ. 1, στο εξής: ανακοίνωση σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης).

113. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Rederi υποστήριξε ότι, ακόμη και αν η δανική νομοθεσία αναθέτει σε μια επιχείρηση (Banedanmark) τη διαχείριση τμήματος σιδηροδρομικής υποδομής, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι στη Δανία η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών συνιστά μονοπώλιο. Συγκεκριμένα, αφενός, από τη νομολογία προκύπτει ότι μονοπώλιο το οποίο περιορίζεται σε τμήμα της αγοράς δεν αρκεί για να αποκλείσει στρέβλωση του ανταγωνισμού[68] και, αφετέρου, στη Δανία, διάφορες επιχειρήσεις μπορούν να παράσχουν, και παρέχουν όντως, τέτοιες υπηρεσίες στην αγορά. Συναφώς, η Trelleborg διευκρίνισε επίσης ότι, λόγω του ολοκληρωμένου χαρακτήρα των σιδηροδρομικών δικτύων, θα αρκεί να είναι ανοικτό στον ανταγωνισμό μέρος μόνο του δικτύου προκειμένου να θεωρηθεί ότι το σύνολο του δικτύου είναι ανοικτό στον ανταγωνισμό.

114. Η FSS υποστηρίζει ότι η δυνατότητα απόκτησης αδειών, η οποία παρέχεται σε κάθε ημεδαπή ή αλλοδαπή επιχείρηση, συνεπάγεται αυτομάτως ότι υφίσταται ανταγωνισμός «για» την αγορά, καθότι κάθε ενδιαφερόμενη επιχείρηση μπορεί, από νομικής απόψεως, να διεκδικήσει την ανάθεση της εκμετάλλευσης και της διαχείρισης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα, με τα μέτρα χρηματοδότησης που τη συνοδεύουν. Επομένως, ακόμη και αν καθεμιά από τις σιδηροδρομικές υποδομές έχει χαρακτηριστικά φυσικού μονοπωλίου, τούτο δεν σημαίνει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης υποδομών δεν μπορούν να ανταγωνίζονται «για» την αγορά. Η FSS υποστηρίζει επίσης ότι η χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών εις βάρος των άλλων τρόπων μεταφορών, όπως οι οδικές, οι αεροπορικές ή οι θαλάσσιες μεταφορές.

115. Η Επιτροπή υποστηρίζει, προκαταρκτικώς, ότι οι αιτιάσεις που περιέχονται στα δεύτερα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως είναι απαράδεκτες. Συγκεκριμένα, οι αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις ουδόλως διαπιστώνουν ότι η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία δεν είναι εκ του νόμου ανοικτή στον ανταγωνισμό. Επομένως, λόγος αναιρέσεως ο οποίος βάλλει κατά τέτοιας διαπίστωσης είναι απαράδεκτος. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι, όπως και τα πρώτα σκέλη, τα τρίτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως πρέπει να κριθούν απαράδεκτα, καθότι δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 169, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, οι οποίες μνημονεύθηκαν στο σημείο 82 των παρουσών προτάσεων. Κατά τα λοιπά, η Επιτροπή αμφισβητεί επί της ουσίας τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες.

116. Το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι τόσο τα δεύτερη σκέλη όσο και τα τρίτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως είναι απαράδεκτα, καθότι περιορίζονται σε επανάληψη λόγων οι οποίοι προβλήθηκαν σε πρώτο βαθμό ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Κατά τα λοιπά, η Δανική Κυβέρνηση αμφισβητεί επί της ουσίας τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες.

2) Εκτίμηση

117. Στα δεύτερα και στα τρίτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από τις παρεμβαίνουσες, αμφισβητούν τα μέρη των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων στα οποία το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματά τους ότι η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία είναι εκ του νόμου και εν τοις πράγμασι ανοικτή στον ανταγωνισμό.

[68] Η Rederi παρέπεμψε στη σκέψη 39 της απόφασης της 23ης Ιανουαρίου 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51).

i) Συνοπτική έκθεση της συλλογιστικής του Γενικού Δικαστηρίου

118. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις το Γενικό Δικαστήριο, κατά πρώτον, έκρινε ότι οι διατάξεις του δανικού νόμου που επικαλέστηκαν οι αναιρεσείουσες [69] δεν συνεπάγονται ότι η εκμετάλλευση και η διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό και ότι η δυνατότητα εξασφάλισης άδειας διαχείρισης σιδηροδρομικής υποδομής δεν συνεπάγεται την ύπαρξη ανταγωνισμού «εντός» ή «για» την αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης του δανικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, περιλαμβανομένων των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα [70]. Κατά το Γενικό Δικαστήριο, το γεγονός ότι ορισμένες επιχειρήσεις οι οποίες εξασφάλισαν την άδεια αυτή μπορούν να δραστηριοποιούνται σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, τα οποία έχουν χαρακτήρα φυσικών μονοπωλίων διακριτών του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο διαχειρίζεται η Banedanmark υπό καθεστώς νόμιμου μονοπωλίου, είναι ανοικτό στον ανταγωνισμό. Τούτο ισχύει επίσης για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, οι οποίες περιλαμβάνουν την επέκταση και τη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών που ανήκουν στην Banedanmark και οι οποίες, κατόπιν υλοποίησης του έργου, θα ανήκουν από κοινού σε αυτή και στη Femern Landanlæg [71] και θα συνεχίσουν να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του υφιστάμενου εθνικού δικτύου [72].

119. Κατά δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η ύπαρξη τοπικών δικτύων –αποτελούντων φυσικά μονοπώλια διακριτά από την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, περιλαμβανομένων των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα– τα οποία διαχειρίζονται επιχειρήσεις πλην της Banedanmark δεν αποδεικνύει ότι η διαχείριση των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα ανατίθεται και αυτή, όπως εκείνη των τοπικών δικτύων, κατά το πέρας ανταγωνιστικής διαδικασίας, ούτε ότι η Femern Landanlæg δραστηριοποιείται σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό [73].

ii) Επί του παραδεκτού και επί των διαπιστώσεων περί των πραγματικών περιστατικών εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου

120. Προτού αναλυθούν επί της ουσίας οι αιτιάσεις που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες κατά της άνω συλλογιστικής του Γενικού Δικαστηρίου, πρέπει να απορριφθούν οι ενστάσεις απαραδέκτου που προέβαλαν η Επιτροπή και το Βασίλειο της Δανίας. Συναφώς, παραπέμπω στα προεκτεθέντα στα σημεία 87 και 88 των παρουσών προτάσεων και φρονώ ότι, για τους ίδιους λόγους, τα δεύτερα και τα τρίτη σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως πληρούν επίσης τις προβλεπόμενες στο άρθρο 169, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας προϋποθέσεις και δεν επαναλαμβάνουν αποκλειστικά και μόνον επιχειρήματα τα οποία προβλήθηκαν στην πρωτοβάθμια διαδικασία.

121. Όσον αφορά την ένσταση απαραδέκτου με την οποία η Επιτροπή υποστηρίζει ότι με τις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις ουδόλως διαπιστώνεται ότι η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία δεν είναι εκ του νόμου ανοικτή στον ανταγωνισμό, φρονώ ότι και αυτή είναι απορριπτέα. Συγκεκριμένα, καίτοι είναι αληθές ότι στις

69 Ήτοι το άρθρο 3, παράγραφοι 2 και 3, του κεφαλαίου 3 του δανικού νόμου περί σιδηροδρόμων που υπομνήσθηκε στην υποσημείωση 61 των παρουσών προτάσεων.

70 Σκέψεις 108 έως 112 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 83 έως 87 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

71 Σκέψη 112 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 87 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

72 Σκέψη 95 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 70 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

73 Σκέψεις 119 και 120 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 94 και 95 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις το Γενικό Δικαστήριο δεν προέβη ρητώς σε διαπίστωση του είδους αυτού, δεν χωρεί εντούτοις αμφιβολία ότι απέρριψε τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι προσφεύγουσες και νυν αναιρεσείουσες με τα οποία υποστήριξαν ότι η επίμαχη αγορά είναι εκ του νόμου ανοικτή, όπως προκύπτει, εξάλλου, από τον τίτλο του τμήματος 2, στη σκέψη 108 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και στη σκέψη 83 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως. Με τα δεύτερα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες αμφισβητούν, στην κατ' αναίρεση διαδικασία, τη συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου στο συγκεκριμένο τμήμα των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων. Επομένως, τα σκέλη αυτά είναι παραδεκτά.

122. Επιπλέον, όσον αφορά το παραδεκτό, υπενθυμίζεται ότι, όπως προεκτέθηκε στο σημείο 91 των παρουσών προτάσεων, κατά πάγια νομολογία, οσάκις το Γενικό Δικαστήριο έχει εξακριβώσει ή εκτιμήσει τα πραγματικά περιστατικά, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο, κατά το άρθρο 256 ΣΛΕΕ, μόνο για την άσκηση ελέγχου όσον αφορά τον νομικό χαρακτηρισμό αυτών και τις έννομες συνέπειες που έχει συναγάγει το Γενικό Δικαστήριο. Επομένως, η εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, όπως οι εκτιμήσεις του Γενικού Δικαστηρίου όσον αφορά το εθνικό δίκαιο, υπό την επιφύλαξη της περίπτωσης παραμόρφωσης των αποδεικτικών στοιχείων που προσκομίστηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, δεν συνιστά νομικό ζήτημα υποκείμενο, ως τέτοιο, στον αναιρετικό έλεγχο του Δικαστηρίου[74].

123. Κατά πάγια νομολογία, όσον αφορά την ερμηνεία του εθνικού δικαίου από το Γενικό Δικαστήριο, το Δικαστήριο, στο πλαίσιο αιτήσεως αναιρέσεως, είναι αρμόδιο μόνο να ελέγξει αν υπήρξε παραμόρφωση του δικαίου αυτού, η οποία πρέπει να προκύπτει προδήλως από τα στοιχεία της δικογραφίας[75].

124. Συναφώς επισημαίνεται ότι, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο προέβη σε σειρά διαπιστώσεων επί των πραγματικών περιστατικών στις οποίες στηρίζονται τα συμπεράσματά του και οι οποίες, βάσει της νομολογίας που μνημονεύθηκε στα δύο προηγούμενα σημεία των παρουσών προτάσεων, δεν μπορούν να αμφισβητηθούν στο πλαίσιο της αναιρετικής διαδικασίας.

125. Κατά πρώτον, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ως πραγματικό περιστατικό ότι στη Δανία υφίσταται νόμιμο μονοπώλιο παραχωρηθέν στην Banedanmark επί της κρατικής εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής[76] και ότι, βάσει του δανικού νόμου περί σιδηροδρομικού δικαίου[77], η Banedanmark έχει την ευθύνη της διαχείρισης της κρατικής σιδηροδρομικής υποδομής και των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα[78].

126. Κατά δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ως πραγματικό περιστατικό ότι η γραμμή μεταξύ Ringsted και Rødby[79], η οποία ανήκε στην Banedanmark και στην οποία θα πραγματοποιηθούν οι εργασίες επέκτασης και βελτίωσης, είναι και θα παραμείνει αναπόσπαστο

74 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 3ης Απριλίου 2014, Γαλλία κατά Επιτροπής (C-559/12 P, EU:C:2014:217, σκέψεις 78 και 79 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

75 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 6ης Νοεμβρίου 2018, Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής, Επιτροπή κατά Scuola Elementare Maria Montessori και Επιτροπή κατά Ferracci, (C-622/16 P έως C-624/16 P, EU:C:2018:873, σκέψη 107), και της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Hansestadt Lübeck (C 524/14 P, EU:C:2016:971, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

76 Βλ. σκέψη 112 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 87 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

77 Κεφάλαιο 5, άρθρο 16, του νόμου 686 περί σιδηροδρομικού δικαίου (Jernbanelov αριθ. 686) της 27ης Μαΐου 2015 (στο εξής: δανικός νόμος περί σιδηροδρομικού δικαίου).

78 Βλ. σκέψη 114 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 89 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

79 Βλ. σημείο 7 και υποσημείωση 5 των παρουσών προτάσεων.

μέρος του υφιστάμενου εθνικού δικτύου, η δε Banedanmark θα εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τη γραμμή αυτή βάσει των κανόνων που ισχύουν για το σύνολο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου [80].

127. Κατά τρίτον, στις σκέψεις 109 επ. της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και στις σκέψεις 84 επ. της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο ερμήνευσε τις διατάξεις του δανικού νόμου περί σιδηροδρόμων σχετικά με την άδεια εκμετάλλευσης και διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών [81].

128. Επομένως, το ζήτημα αν οι αιτιάσεις και τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες θέτουν υπό αμφισβήτηση την επικρινόμενη από αυτές συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις πρέπει να εξετασθεί υπό το πρίσμα των ως άνω διαπιστώσεων επί των πραγματικών περιστατικών.

129. Συναφώς, επισημαίνεται κατ' αρχάς ότι η επιχειρηματολογία των αναιρεσειουσών βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην παραδοχή, η οποία επαναλαμβάνεται ρητώς σε διάφορα σημεία των υπομνημάτων τους, ότι στη Δανία δεν υφίσταται νόμιμο μονοπώλιο στη σιδηροδρομική υποδομή, υπό την ευρεία έννοια του όρου. Εντούτοις, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που μνημονεύθηκε στα σημεία 122 και 123 των παρουσών προτάσεων είναι σαφές ότι, όσον αφορά την κρατική σιδηροδρομική υποδομή, η παραδοχή αυτή δεν είναι συμβατή με την εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου διαπίστωση επί πραγματικού περιστατικού η οποία μνημονεύθηκε στο σημείο 125 των παρουσών προτάσεων και, επομένως, τα επιχειρήματα που βασίζονται στην παραδοχή αυτή είναι απορριπτέα ως απαράδεκτα.

130. Συναφώς, επισημαίνεται επίσης ότι στις αιτήσεις αναιρέσεως οι αναιρεσείουσες ουδόλως προέβαλαν παραμόρφωση των πραγματικών περιστατικών εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου επί του ζητήματος αυτού. Οι αναιρεσείουσες δεν προέβαλαν καμία αιτίαση με σκοπό να υποστηρίξουν ότι το Γενικό Δικαστήριο παραμόρφωσε το δανικό δίκαιο διαπιστώνοντας, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, την ύπαρξη νόμιμου μονοπωλίου της Banedanmark στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή [82].

131. Στα υπομνήματά τους απαντήσεως, οι αναιρεσείουσες αποσαφήνισαν το περιεχόμενο των αιτιάσεων που προέβαλαν σχετικά με την ερμηνεία του δανικού δικαίου από το Γενικό Δικαστήριο. Σκοπός των αιτιάσεων αυτών είναι να προβληθεί πλάνη όσον αφορά τον νομικό χαρακτηρισμό των συνεπειών των διαπιστώσεων επί πραγματικών περιστατικών (ήτοι της ερμηνείας του δανικού δικαίου) εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου. Ανεξαρτήτως του ότι, κατ' εμέ, αιτίαση του είδους αυτού ισοδυναμεί κατ' ουσίαν με αμφισβήτηση της ερμηνείας του εθνικού δικαίου από το Γενικό Δικαστήριο και ότι, επομένως, όπως προεκτέθηκε, αυτή είναι απαράδεκτη, εκτιμώ ότι, εν πάση περιπτώσει, το Γενικό Δικαστήριο, όπως εξάλλου και η Επιτροπή στην επίμαχη απόφαση, δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κατά τον χαρακτηρισμό των νομικών συνεπειών που απορρέουν από την ύπαρξη νόμιμου μονοπωλίου υπέρ της Banedanmark στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή. Συγκεκριμένα, από την ύπαρξη του νόμιμου αυτού μονοπωλίου

80 Βλ. σκέψη 95 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 70 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

81 Κεφάλαιο 3, άρθρα 2 και 3, του προμνησθέντος στην υποσημείωση 61 δανικού νόμου περί σιδηροδρόμων.

82 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, A2A κατά Επιτροπής (C-320/09 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2011:858, σκέψη 125). Για ένα παράδειγμα λόγου αναιρέσεως προβληθέντος σε υπόθεση κρατικών ενισχύσεων και σχετικού με παραμόρφωση του εθνικού δικαίου εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου, βλ. σημείο 161 επ. των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα E. Tanchev στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ιταλίας και Fondo interbancario di tutela dei depositi (C-425/19 P, EU:C:2020:878). Για τον ίδιο λόγο πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτο το επιχείρημα με το οποίο η Rederi υποστήριξε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, χωρίς να προβάλει παραμόρφωση των πραγματικών περιστατικών, ότι, κατ' εφαρμογήν του κεφαλαίου 5, άρθρο 16, του δανικού νόμου περί σιδηροδρομικού δικαίου (βλ. υποσημείωση 77 των παρουσών προτάσεων), το νόμιμο μονοπώλιο το οποίο έχει παραχωρηθεί στην Banedanmark δεν εκτείνεται στις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα.

προκύπτει ότι οι δραστηριότητες εκμετάλλευσης και διαχείρισης της κρατικής σιδηροδρομικής υποδομής δεν μπορούν να θεωρηθούν δραστηριότητες ανοικτές στον ανταγωνισμό, ούτε εκ του νόμου ούτε εν τοις πράγμασι, καθότι, λόγω της ύπαρξης του μονοπωλίου αυτού, καμία άλλη επιχείρηση πλην της Banedanmark δεν μπορεί, από νομικής απόψεως, να παρέχει υπηρεσίες εκμετάλλευσης και διαχείρισης της εν λόγω σιδηροδρομικής υποδομής.

132. Εν συνεχεία, όσον αφορά τη διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου, η οποία υπομνήσθηκε στο σημείο 126 των παρουσών προτάσεων, ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα αποτελούν μέρος του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, επισημαίνεται ότι στις αιτήσεις αναιρέσεως οι αναιρεσείουσες περιορίστηκαν να υπογραμμίσουν ότι οι παρατηρήσεις τους σχετικά με το εκ του νόμου άνοιγμα της αγοράς για την εκμετάλλευση και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής αφορούν και το ζήτημα αυτό [83]. Εντούτοις, οι αναιρεσείουσες δεν προέβαλαν συναφώς κανένα συγκεκριμένο επιχείρημα, ούτε, βεβαίως, υποστήριξαν ότι το Γενικό Δικαστήριο παραμόρφωσε τα πραγματικά περιστατικά. Αιτίαση του είδους αυτού, η οποία δεν συνοδεύεται από καμία, έστω και συνοπτική, έκθεση επιχειρημάτων προς στήριξή της είναι, κατά την άποψή μου, απαράδεκτη. Επιπλέον, η αιτίαση αυτή είναι απαράδεκτη καθότι βάλλει κατά διαπιστώσεων του Γενικού Δικαστηρίου επί πραγματικών περιστατικών.

133. Τέλος, επισημαίνεται ότι οι αιτιάσεις με τις οποίες οι αναιρεσείουσες και ορισμένες παρεμβαίνουσες υποστηρίζουν ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg είναι, εν πάση περιπτώσει, ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στις αγορές προηγούμενου και επόμενου σταδίου ως προς την αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής δεν προβλήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Πρόκειται, επομένως, για νέους λόγους οι οποίοι προβάλλονται απαραδέκτως στην κατ' αναίρεση διαδικασία, κατά τη νομολογία που μνημονεύθηκε στο σημείο 97 των παρουσών προτάσεων. Για τους ίδιους λόγους εκτιμώ ότι είναι απαράδεκτο το επιχείρημα που προέβαλε η FSS σχετικά με τον αντίκτυπο της χρηματοδότησης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα επί της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών εις βάρος άλλων τρόπων μεταφορών.

iii) Επί της ουσίας

134. Επί της ουσίας, πρέπει να εξεταστούν, κατ' αρχάς, ορισμένα επιχειρήματα τα οποία αφορούν την εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου διαπίστωση της ύπαρξης του προμνησθέντος νόμιμου μονοπωλίου υπέρ της Banedanmark, τα οποία είναι παραδεκτά, καθότι αφορούν νομικά ζητήματα.

135. Πρόκειται, κατά πρώτον, για τα επιχειρήματα με τα οποία οι αναιρεσείουσες και ορισμένες παρεμβαίνουσες προβάλλουν πλάνη του Γενικού Δικαστηρίου, καθότι, κατ' αυτές, στο δίκαιο της Ένωσης, νόμιμο μονοπώλιο είναι δυνατόν να διαπιστωθεί μόνον στην περίπτωση κατά την οποία συγκεκριμένη υπηρεσία ανατίθεται με νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα σε αποκλειστικό πάροχο και απαγορεύεται ρητώς σε οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση να παρέχει την υπηρεσία αυτή, κάτι το οποίο δεν συμβαίνει στη Δανία, όπου δεν υφίσταται καμία τέτοια απαγόρευση. Προς στήριξη των επιχειρημάτων τους οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες παραπέμπουν στο σημείο 188 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης και στο έγγραφο της Επιτροπής με τίτλο «Infrastructure Analytical Grid for Railway, Metro and Local Transport Infrastructure» [84].

[83] Βλ. σημείο 34 της αναιρέσεως της Scandlines Danmark ApS και της Scandlines Deutschland GmbH και σημείο 32 της αναιρέσεως της Stena Line Scandinavia AB.

[84] Βλ., ειδικότερα, υποσημειώσεις 63 και 67 των παρουσών προτάσεων.

136. Συναφώς, επισημαίνεται κατ' αρχάς ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία, τα δύο προμνησθέντα έγγραφα ουδόλως δεσμεύουν το Δικαστήριο κατά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης [85].

137. Εν συνεχεία, εκτιμώ ότι η ύπαρξη, σε συγκεκριμένη αγορά, νόμιμου μονοπωλίου κατά την έννοια του δικαίου της Ένωσης πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της επίμαχης αγοράς και των ιδιαιτεροτήτων της και, αφετέρου, του επίμαχου εθνικού νομικού πλαισίου.

138. Εν προκειμένω, όπως επισημάνθηκε στα σημεία 125 και 126 των παρουσών προτάσεων, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι, βάσει της δανικής νομοθεσίας, η Banedanmark έχει την ευθύνη της διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, μέρος της οποίας αποτελούν, και θα εξακολουθήσουν να αποτελούν, οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Από τη διαπίστωση αυτή συνάγεται ότι, εκτός εάν το Βασίλειο της Δανίας αποφασίσει να τροποποιήσει τη νομοθεσία του και να ανοίξει στον ανταγωνισμό, μέσω της προκήρυξης διαγωνισμών, τα καθήκοντα που επί του παρόντος έχουν ανατεθεί στην Banedanmark, καμία άλλη επιχείρηση πλην της Banedanmark δεν μπορεί να προσφέρει ή να παρέχει υπηρεσίες εκμετάλλευσης και διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής. Ως εκ τούτου, όσον αφορά την υποδομή αυτή, δεν υφίσταται εκ του νόμου κανένας ανταγωνισμός, ούτε «εντός» της αγοράς ούτε «για» την αγορά. Επιπλέον, δεν αμφισβητείται ότι, όπως επισήμανε εξάλλου το Γενικό Δικαστήριο, το δίκαιο της Ένωσης δεν επέβαλε στα κράτη μέλη να ανοίξουν στον ανταγωνισμό την εκμετάλλευση και τη διαχείριση της υποδομής αυτής [86]. Εκτιμώ ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να προσαφθεί στο Γενικό Δικαστήριο ότι παρέβη το δίκαιο της Ένωσης διαπιστώνοντας την ύπαρξη νόμιμου μονοπωλίου το οποίο αποκλείει την ύπαρξη ανταγωνισμού για τις δραστηριότητες εκμετάλλευσης και διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία.

139. Κατά δεύτερον, πρέπει να εξεταστεί το επιχείρημα με το οποίο οι αναιρεσείουσες υποστήριξαν ότι οι αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις αντιβαίνουν στη νομολογία που απορρέει από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου επί των υποθέσεων Arriva Italia και Azienda Napoletana Mobilità [87].

140. Συναφώς, επισημαίνεται ότι η απόφαση Arriva Italia εκδόθηκε επί προδικαστικής παραπομπής με την οποία το Consiglio di Stato (Συμβούλιο της Επικρατείας, Ιταλία) είχε ζητήσει, μεταξύ άλλων, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, η χορήγηση χρηματικού ποσού σε δημόσια σιδηροδρομική επιχείρηση που αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες και η οποία είχε, βάσει σύμβασης με την περιφέρεια Απουλίας, αποκλειστικό δικαίωμα διαχείρισης και συντήρησης τοπικής σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και παροχής υπηρεσιών δημόσιας μεταφοράς επιβατών στην εν λόγω υποδομή [88].

141. Όσον αφορά την απαίτηση να δύναται το επίμαχο μέτρο να νοθεύσει τους όρους του ανταγωνισμού, υποστηρίχθηκε, ενώπιον του Δικαστηρίου, ότι η ανάθεση της παροχής των υπηρεσιών αυτών στη συγκεκριμένη επιχείρηση αποτελούσε, κατά το ιταλικό δίκαιο, αντικείμενο

85 Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 16ης Ιουλίου 2020, Nexans France και Nexans κατά Επιτροπής (C-606/18 P, EU:C:2020:571, σκέψη 104 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

86 Βλ. σκέψη 111 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 86 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

87 Βλ. σημείο 105 των παρουσών προτάσεων.

88 Βλ. σκέψεις 13, 29, 30 και 58 της απόφασης Arriva Italia.

νόμιμου μονοπωλίου, με αποτέλεσμα να αποκλείεται ο ανταγωνισμός στη σχετική αγορά [89]. Εντούτοις, το Δικαστήριο, παραπέμποντας στο σημείο 188, στοιχείο β', της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, απέρριψε το ως άνω επιχείρημα.

142. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε συναφώς ότι, για να αποκλειστεί μια τέτοια στρέβλωση υπό τις περιστάσεις αυτές, είναι αναγκαίο το εκ του νόμου μονοπώλιο να αποκλείει όχι μόνον τον ανταγωνισμό στην αγορά, αλλά και για την αγορά, υπό την έννοια ότι θα πρέπει να αποκλείει κάθε δυνητικό ανταγωνισμό για τη θέση του αποκλειστικού παρόχου της εν λόγω υπηρεσίας [90]. Εν συνεχεία, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, προκειμένου να αποδειχθεί ότι επρόκειτο για αγορά για την οποία αποκλειόταν ο ανταγωνισμός, θα έπρεπε οπωσδήποτε να αποδειχθεί ότι η περιφέρεια Απουλίας ήταν υποχρεωμένη, βάσει νομοθετικών ή κανονιστικών μέτρων, να αναθέσει τη διαχείριση της επίμαχης σιδηροδρομικής υποδομής και τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών αποκλειστικώς στην εν λόγω επιχείρηση, κάτι το οποίο δεν προέκυπτε από κανένα στοιχείο της δικογραφίας που είχε στη διάθεσή του το Δικαστήριο [91].

143. Εντούτοις, στην υπό κρίση υπόθεση επισημαίνεται ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα συνιστούν σιδηροδρομική υποδομή η οποία, όπως διαπίστωσε ως πραγματικό περιστατικό το Γενικό Δικαστήριο και όπως μνημονεύθηκε στο σημείο 126 των παρουσών προτάσεων, ήδη πριν από την υλοποίηση του έργου, αποτελούσε μέρος της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής την οποία διαχειρίζεται βάσει του προμνησθέντος νόμιμου μονοπωλίου η Banedanmark και η οποία θα εξακολουθήσει, κατόπιν της υλοποίησης του έργου, να αποτελεί μέρος της εν λόγω υποδομής. Επομένως, εν προκειμένω, υπό τις συνθήκες αυτές και εν αντιθέσει προς ό,τι συνέβαινε στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση Arriva Italia, αποκλείεται, από νομικής απόψεως, το ενδεχόμενο ανάθεσης της διαχείρισης της επίμαχης σιδηροδρομικής υποδομής σε άλλη επιχείρηση πλην της Banedanmark.

144. Υπ' αυτή την έννοια, η υπό κρίση περίπτωση διαφέρει από εκείνη που αναλύθηκε στην προμνημονευθείσα απόφαση Azienda Napoletana Mobilità, στο πλαίσιο της οποίας η επιχείρηση διατηρούσε τη διαχείριση των υπηρεσιών τοπικών δημόσιων μεταφορών.

145. Κατά τρίτον, φρονώ ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα της Rederi ότι η ανάθεση νόμιμου μονοπωλίου επί τμήματος μόνον της σιδηροδρομικής υποδομής, σε περίπτωση κατά την οποία πλείονες επιχειρήσεις μπορούν να παρέχουν, και πράγματι παρέχουν, υπηρεσίες εκμετάλλευσης και διαχείρισης σιδηροδρομικών υπηρεσιών δεν αρκεί για να θεωρηθεί ότι η αγορά συνιστά μονοπώλιο και ότι, επομένως, αποκλείεται ο ανταγωνισμός. Συγκεκριμένα, όπως εξάλλου επισήμανε το Γενικό Δικαστήριο στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις [92], τα διάφορα σιδηροδρομικά δίκτυα στα οποία δραστηριοποιούνται οι προμνησθείσες επιχειρήσεις κάτοχοι των αδειών στη Δανία διακρίνονται από την εθνική σιδηροδρομική υποδομή και συνιστούν αυτοτελή φυσικά μονοπώλια, τούτο δε ανεξαρτήτως του ότι, όπως επισήμανε η Trelleborg, τα δίκτυα αυτά συνδέονται με την κρατική σιδηροδρομική υποδομή. Επομένως, το γεγονός ότι υφίστανται επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες εκμετάλλευσης και διαχείρισης των υποδομών αυτών ουδόλως συνεπάγεται ότι είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό η δραστηριότητα εκμετάλλευσης και διαχείρισης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και ότι, ως εκ τούτου, μέτρα που αφορούν τη χρηματοδότηση της υποδομής αυτής είναι ικανά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό.

89 Βλ. σκέψη 54 της απόφασης Arriva Italia.

90 Βλ. σκέψη 57 της απόφασης Arriva Italia.

91 Βλ. σκέψη 58 της απόφασης Arriva Italia.

92 Βλ. σκέψη 112 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 87 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

146. Ως εκ τούτου, μολονότι βεβαίως από την απόφαση της 23ης Ιανουαρίου 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51) προκύπτει ότι κρατική ενίσχυση είναι ικανή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό ακόμη και αν η σχετική αγορά είναι μόνο μερικώς ανοικτή στον ανταγωνισμό [93], εντούτοις η αρχή αυτή δεν τυγχάνει εφαρμογής στην υπό κρίση υπόθεση. Συναφώς, επισημαίνεται, εξάλλου, ότι η απόφαση εκείνη δεν αφορούσε τον σιδηροδρομικό τομέα, ούτε άλλους τομείς της οικονομίας που προϋποθέτουν τη χρήση υποδομής δικτύου, αλλά υπόθεση στο πλαίσιο της οποίας είχαν χορηγηθεί επιδοτήσεις πριν από την ελευθέρωση αγοράς αρχικά κλειστής στον ανταγωνισμό.

147. Κατά τέταρτον, τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες, κατά τα οποία το προβλεπόμενο από τη δανική νομοθεσία σύστημα αδειών καταδεικνύει ότι στη Δανία η αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι εκ του νόμου ανοικτή στον ανταγωνισμό, τουλάχιστον όσον αφορά τον ανταγωνισμό «για» την αγορά, βασίζονται στο σύνολό τους στην παραδοχή ότι δεν υφίσταται νόμιμο μονοπώλιο υπέρ της Banedanmark στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, περιλαμβανομένων των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα. Η παραδοχή αυτή δεν συνάδει με την εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου διαπίστωση πραγματικών περιστατικών, η οποία μνημονεύθηκε στο σημείο 125 των παρουσών προτάσεων.

148. Ειδικότερα, το επιχείρημα ότι δεν αποκλείεται, λαμβανομένου υπόψη του συστήματος αδειών, οι επιχειρήσεις να μπορούν να κατασκευάσουν τη δική τους υποδομή και να καταστούν οι ίδιες φυσικά μονοπώλια ή να διαχειρίζονται την υποδομή τρίτων υπό καθεστώς ανταγωνισμού δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα υφίσταντο ήδη, αποτελούσαν και θα εξακολουθήσουν να αποτελούν μέρος του κρατικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου στο οποίο η Banedanmark ασκεί το ως άνω νόμιμο μονοπώλιο και ότι οι εργασίες σχετικά με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, στο μέτρο που είναι μεγάλης έκτασης, αφορούσαν την επέκταση και τη βελτίωση γραμμών ήδη υφιστάμενων και υποκειμένων στο νόμιμο μονοπώλιο που υφίστανται της Banedanmark. Επομένως, η ύπαρξη του μονοπωλίου αυτού, το οποίο διαπίστωσε ως πραγματικό περιστατικό το Γενικό Δικαστήριο αποκλείει το ενδεχόμενο ανάθεσης της εκμετάλλευσης και της διαχείρισης των γραμμών αυτών σε άλλες επιχειρήσεις.

149. Κατά τα λοιπά, το επιχείρημα ότι κάθε επιχείρηση κάτοχος άδειας στη Δανία μπορεί να μετάσχει στις διαδικασίες διαγωνισμού για την ανάθεση της εκμετάλλευσης και της διαχείρισης των κρατικών σιδηροδρομικών υποδομών ουδόλως τεκμηριώνεται. Υπ' αυτή την έννοια, ουδόλως τεκμηριώνεται το επιχείρημα ότι, βάσει του ως άνω συστήματος αδειών, άλλες επιχειρήσεις πλην της Banedanmark θα μπορούσαν να αναλάβουν την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση τμημάτων της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής η οποία υπάγεται στο προμνησθέν νόμιμο μονοπώλιο.

150. Όσον αφορά το επιχείρημα της Rederi ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα δεν ανήκουν στο κράτος, αλλά στη Femern Landanlæg, επισημαίνεται ότι, καίτοι είναι αληθές, όπως προκύπτει από το σημείο 9 των παρουσών προτάσεων, ότι, κατόπιν της υλοποίησης του έργου η υποδομή αυτή θα ανήκει κατά 80 % στη Femern Landanlæg και κατά 20 % στην Banedanmark, πρέπει εντούτοις να θεωρηθεί αποδεδειγμένο [94] ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα θα αποτελούν μέρος του εθνικού δικτύου στο οποίο η Banedanmark ασκεί το μονοπώλιο της

93 Βλ. σκέψη 39 της απόφασης της 23ης Ιανουαρίου 2019, Fallimento Traghetti del Mediterraneo (C-387/17, EU:C:2019:51).

94 Βλ. σημείο 132 των παρουσών προτάσεων.

διαχείρισης, όπως διαπίστωσε ως πραγματικό γεγονός το Γενικό Δικαστήριο. Το γεγονός ότι το κρατικό δίκτυο είναι ενοποιημένο με τα δημοτικά και ιδιωτικά δίκτυα είναι αλυσιτελές για τους σκοπούς του επιχειρήματος αυτού.

151. Όσον αφορά, κατά πέμπτον, τα επιχειρήματα που οι αναιρεσείουσες αντλούν κατ' αναλογίαν από άλλους τομείς της οικονομίας οι οποίοι προϋποθέτουν τη χρήση υποδομής δικτύου, όπως οι τηλεπικοινωνίες, η ηλεκτρική ενέργεια ή το φυσικό αέριο, επισημαίνεται, κατ' αρχάς, ότι αυτά αφορούν την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο του δικτύου και όχι τη διαχείρισή του και είναι, επομένως, κατά την άποψή μου, αλυσιτελή. Επιπλέον, από τις ως άνω παρατηρήσεις προκύπτει ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη κρίνοντας ότι, λόγω της ύπαρξης νόμιμου μονοπωλίου υπέρ της Banedanmark, η διαχείριση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου δεν είναι ελευθερωμένη στη Δανία. Η διαπίστωση αυτή δεν κλονίζεται από καμία αναλογία με το νομικό καθεστώς που ισχύει σε άλλους τομείς της οικονομίας.

152. Τέλος, από τις ως άνω παρατηρήσεις προκύπτει ότι είναι απορριπτέα και τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι αναιρεσείουσες και οι παρεμβαίνουσες σχετικά με την εικαζόμενη ύπαρξη εν τοις πράγμασι ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, και τα επιχειρήματα αυτά βασίζονται στην παραδοχή ότι δεν υφίσταται στη Δανία νόμιμο μονοπώλιο υπέρ της Banedanmark. Όπως προεκτέθηκε, η παραδοχή αυτή δεν συνάδει με την εκ μέρους του Γενικού Δικαστηρίου διαπίστωση επί πραγματικών περιστατικών, η οποία μνημονεύθηκε στο σημείο 125 των παρουσών προτάσεων και κατά την οποία υφίσταται νόμιμο μονοπώλιο στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, της οποίας η εκμετάλλευση και η διαχείριση δεν μπορούν, επομένως, να αποτελέσουν αντικείμενο ανταγωνισμού, ανεξαρτήτως του συστήματος αδειών που μνημόνευσαν οι αναιρεσείουσες.

153. Λαμβανομένης υπόψη της ως άνω ανάλυσης, εκτιμώ ότι είναι επίσης απορριπτέα τα δεύτερα και τα τρίτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως.

γ) Επί των τέταρτων σκελών των πρώτων λόγων αναιρέσεως, που αφορούν τη διάκριση μεταξύ, αφενός, κατασκευής και συντήρησης και, αφετέρου, εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής.

1) Συνοπτική έκθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

154. Στα τέταρτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από τις παρεμβαίνουσες, αμφισβητούν τα μέρη των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων[95] στα οποία το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματα με τα οποία υποστήριξαν ότι οι δραστηριότητες κατασκευής και συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου, οι οποίες είναι, κατ' αυτές, ανοικτές στον ανταγωνισμό, εντάσσονται στις δραστηριότητες που περιέχονται στην έννοια της εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής υποδομής[96], η οποία έχει ανατεθεί στη Femern Landanlæg βάσει του νόμου περί κατασκευής[97].

[95] Σκέψεις 121 έως 127 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 96 έως 102 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

[96] Όσον αφορά το περιεχόμενο των εννοιών αυτών στις υπό κρίση υποθέσεις, βλ. υποσημείωση 7 των παρουσών προτάσεων.

[97] Βλ. υποσημείωση 6 των παρουσών προτάσεων.

155. Οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν, κατά πρώτον, ότι, δεδομένου ότι το προμνησθέν στο σημείο 102 των παρουσών προτάσεων σύστημα αδειών που προβλέπεται στον δανικό νόμο περί σιδηροδρόμων αφορά, άνευ διακρίσεως, την κατασκευή, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι πρόδηλο ότι οι δραστηριότητες αυτές είναι στο σύνολό τους ανοικτές στον ανταγωνισμό στη Δανία, κατά την έννοια του δικαίου της Ένωσης.

156. Κατά δεύτερον, οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι η διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου ότι οι δραστηριότητες διαχείρισης και συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής συνιστούν δύο χωριστές αγορές αντιβαίνει στο άρθρο 3, σημείο 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34[98]. Συγκεκριμένα, κατ' αυτές, από το άρθρο 3, σημείο 2, της οδηγίας προκύπτει ότι τα επίσημα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής περιλαμβάνουν τόσο τη διαχείριση όσο και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής και ότι τούτο αποδεικνύει ότι αμφότερες οι δραστηριότητες εντάσσονται στην ίδια αγορά. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται, κατά τις αναιρεσείουσες, από το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34, από το οποίο προκύπτει ότι η διάκριση μεταξύ βασικών και μη βασικών καθηκόντων δεν ασκεί επιρροή προκειμένου να καθοριστεί αν η δραστηριότητα διαχείρισης είναι χωριστή από τη δραστηριότητα συντήρησης. Εν πάση περιπτώσει, από τον ορισμό της έννοιας του «διαχειριστή υποδομής» κατά το δανικό δίκαιο προκύπτει ότι η επιχείρηση αυτή ασκεί δραστηριότητα τόσο διαχείρισης όσο και συντήρησης. Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο δεν εξήγησε τον λόγο για τον οποίο αποφάνθηκε ότι η κατασκευή και η συντήρηση, αφενός, και η εκμετάλλευση και η διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής, αφετέρου, συνιστούν δύο χωριστές αγορές.

157. Κατά τρίτον, οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι είναι πεπλανημένο το συμπέρασμα του Γενικού Δικαστηρίου ότι, από τις δανικές ρυθμίσεις στο οποίο αυτό παρέπεμψε, προκύπτει ότι η Femern Landanlæg δεν ήταν σε θέση να ασκήσει τις δραστηριότητες κατασκευής και συντήρησης του δικτύου ανταγωνιζόμενη άλλες επιχειρήσεις[99]. Συγκεκριμένα, από τον νόμο περί κατασκευής προκύπτει, κατά τις αναιρεσείουσες, ότι η Femern Landanlæg έχει, ακριβώς όπως και η Femern, δικαίωμα κατασκευής. Επομένως, κατά τις αναιρεσείουσες, το Γενικό Δικαστήριο παραμόρφωσε τα αποδεικτικά στοιχεία.

158. Οι παρεμβαίνουσες υπέρ των αναιρεσειουσών υποστηρίζουν τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι δεύτερες. Οι Rederi και Trelleborg παρατηρούν επίσης ότι, εν αντιθέσει προς τη διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου, το διάταγμα 1222 περί καθηκόντων και αρμοδιοτήτων της Banedanmark[100] δεν αναθέτει σε αυτήν την ευθύνη της κατασκευής, της βελτίωσης και της συντήρησης των δημόσιων σιδηροδρομικών υποδομών, αλλά μόνον των κρατικών. Ο νόμος περί κατασκευής είναι, κατ' αυτές, lex specialis ο οποίος εφαρμόζεται αντί των διατάξεων του διατάγματος αυτού, αναγνωρίζοντας στη Femern Landanlæg το δικαίωμα κατασκευής και διαχείρισης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα. Η Femern Landanlæg είναι τουλάχιστον δυνητικός ανταγωνιστής των λοιπών διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών.

98 Κατά το άρθρο 3, σημείο 2, της οδηγίας 2012/34, ως «διαχειριστής της υποδομής» νοείται «κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης», και «[τ]α καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις». Το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής ορίζει ότι «[τ]α κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα βασικά καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μια δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή[,] ανατίθενται σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών» και καθορίζει τα βασικά καθήκοντα αυτά.

99 Βλ. σκέψη 125 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 100 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως. Οι αναιρεσείουσες αμφισβητούν για τους ίδιους λόγους και το συμπέρασμα που περιέχεται στις σκέψεις 127 και 102, αντιστοίχως, των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων.

100 Bekendtgørelse nº 1222 om Banedanmarks opgaver og beføjelser της 21ης Νοεμβρίου 2014. Βλ. σκέψη 124 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 99 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

159. Η Επιτροπή και το Βασίλειο της Δανίας αμφισβητούν επί της ουσίας τα επιχειρήματα των αναιρεσειουσών και των παρεμβαινουσών.

2) Εκτίμηση

160. Επισημαίνεται, κατ' αρχάς, ότι στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι οι διάδικοι δεν αμφισβήτησαν ότι οι αγορές κατασκευής και συντήρησης των σιδηροδρομικών υποδομών είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό. Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο θεώρησε ότι πρόκειται για αγορές διακριτές από την αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών υπό τη στενή έννοια του όρου και ότι η Femern Landanlæg δεν δραστηριοποιείται στις αγορές αυτές.

161. Εν συνεχεία, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι από τις διατάξεις του νόμου περί σχεδιασμού της μόνιμης ζεύξης[101], του νόμου περί κατασκευής, του καταστατικού της Femern Landanlæg, καθώς και του προμνησθέντος διατάγματος 1222 περί καθηκόντων και αρμοδιοτήτων της Banedanmark προκύπτει ότι, καίτοι οι διατάξεις αυτές αναθέτουν στη Femern Landanlæg την ευθύνη της υλοποίησης των δραστηριοτήτων κατασκευής και εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα, η εν λόγω εταιρία δεν είναι σε θέση να ασκήσει τις δραστηριότητες κατασκευής και συντήρησης του δικτύου ανταγωνιζόμενη άλλες επιχειρήσεις. Βάσει των διαπιστώσεων αυτών, το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ανεξαρτήτως του αν η δραστηριότητα συντήρησης της υποδομής εντάσσεται, από τεχνικής απόψεως, στη δραστηριότητα εκμετάλλευσης ή διαχείρισης της υποδομής, αφενός, η Femern Landanlæg δεν ασκεί άμεσα τη δραστηριότητα αυτή ούτε τη δραστηριότητα κατασκευής και, αφετέρου, οι παραπομπές, στην επίμαχη απόφαση της Επιτροπής, στις δραστηριότητες εκμετάλλευσης και διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου δεν περιλαμβάνουν την άσκηση των δραστηριοτήτων κατασκευής και συντήρησης.

162. Συναφώς, όσον αφορά, κατά πρώτον, το επιχείρημα των αναιρεσειουσών σχετικά με το προβλεπόμενο στον δανικό νόμο περί σιδηροδρόμων σύστημα αδειών, επισημαίνεται ότι αυτό βασίζεται στην παραδοχή ότι το εν λόγω σύστημα άνοιξε στον ανταγωνισμό την αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής στη Δανία. Η παραδοχή αυτή απορρίφθηκε, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα, κατά την ανάλυση των δεύτερων και των τρίτων σκελών των πρώτων λόγων αναιρέσεως στα σημεία 124 έως 153 των παρουσών προτάσεων. Κατά συνέπεια, το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να ευδοκιμήσει.

163. Όσον αφορά, κατά δεύτερον, το επιχείρημα με το οποίο οι αναιρεσείουσες υποστηρίζουν ότι η διαπίστωση του Γενικού Δικαστηρίου ότι οι αγορές κατασκευής και συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου είναι διακριτές από την αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής προσκρούει σε πλείονες διατάξεις της οδηγίας 2012/34, εκτιμώ ότι είναι και αυτό απορριπτέο.

164. Συγκεκριμένα, συναφώς, παρατηρώ, κατ' αρχάς, ότι το γεγονός ότι είναι δυνατόν να ανατεθούν διάφορα καθήκοντα σε μια επιχείρηση, ως «διαχειριστή της υποδομής» κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 2, της οδηγίας 2012/34, ουδόλως συνεπάγεται ότι πρέπει να θεωρηθεί ότι τα καθήκοντα αυτά εντάσσονται κατ' ανάγκην σε ενιαία σχετική αγορά. Η ίδια επιχείρηση μπορεί κάλλιστα να δραστηριοποιείται σε διαφορετικές σχετικές αγορές. Εξάλλου, από την τελευταία φράση της διάταξης αυτής προκύπτει ότι τα καθήκοντα που μνημονεύονται σε αυτήν είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικές επιχειρήσεις. Στο ίδιο πνεύμα, η διάταξη

[101] Lov no 285 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark της 15ης Απριλίου 2009.

του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 σχετικά με τα βασικά καθήκοντα ουδόλως τεκμηριώνει το επιχείρημα ότι τα επίμαχα καθήκοντα εντάσσονται σε ενιαία σχετική αγορά. Επομένως, κατά την άποψή μου, οι αναιρεσείουσες δεν μπορούν να επικαλεστούν τις διατάξεις αυτές της οδηγίας 2012/34 προκειμένου να υποστηρίξουν ότι το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε συναφώς σε πλάνη.

165. Όσον αφορά την αιτίαση περί ελλείψεως αιτιολογίας των αναιρεσιβαλλομένων αποφάσεων, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η υποχρέωση αιτιολόγησης των αποφάσεων, την οποία υπέχει το Γενικό Δικαστήριο, δεν του επιβάλλει να παραθέτει αιτιολογία η οποία να ακολουθεί σε όλη τους την έκταση και έναν προς έναν όλους τους συλλογισμούς που διατύπωσαν οι διάδικοι. Συνεπώς, η αιτιολογία μπορεί να συνάγεται εμμέσως, υπό τον όρο να παρέχει στους ενδιαφερομένους τη δυνατότητα να αντιληφθούν το σκεπτικό στο οποίο στηρίχθηκε το Γενικό Δικαστήριο και στο Δικαστήριο επαρκή στοιχεία για την εκ μέρους του άσκηση του αναιρετικού ελέγχου [102].

166. Εν προκειμένω, αρκεί η διαπίστωση ότι η συλλογιστική που εξέθεσε το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 121 έως 127 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και στις σκέψεις 96 έως 102 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως παρέχει τόσο στις αναιρεσείουσες τη δυνατότητα αντιληφθούν τους λόγους για τους οποίους το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματά τους όσο και στο Δικαστήριο επαρκή στοιχεία για την εκ μέρους του άσκηση του αναιρετικού ελέγχου. Συγκεκριμένα, από τη συλλογιστική αυτή προκύπτει σαφώς ότι το Γενικό Δικαστήριο θεώρησε, αφενός, ότι, καίτοι δεν αποκλείεται, από τεχνικής απόψεως, να μπορεί να περιληφθεί η δραστηριότητα συντήρησης στην ευρύτερη έννοια της διαχείρισης του δικτύου, οι δραστηριότητες κατασκευής και συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής είναι εντούτοις ειδικές δραστηριότητες οι οποίες συνιστούν αυτοτελείς αγορές, διαφορετικές από την αγορά εκμετάλλευσης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, και, αφετέρου, ότι, λόγω των κανονιστικών διατάξεων που μνημονεύθηκαν στο σημείο 161 των παρουσών προτάσεων, η Femern Landanlæg δεν μπορούσε να ασκήσει τις δραστηριότητες αυτές ανταγωνιζόμενη άλλες επιχειρήσεις. Επομένως, η αιτίαση που αφορά έλλειψη αιτιολογίας πρέπει, κατά την άποψή μου, να απορριφθεί.

167. Τέλος, κατά τρίτον, η αιτίαση που αφορά παραμόρφωση των αποδεικτικών στοιχείων σε σχέση με τον νόμο περί κατασκευής είναι, κατά την άποψή μου, αλυσιτελής. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το σημείο 161 των παρουσών προτάσεων, προκειμένου να θεμελιώσει το συμπέρασμά του ότι η Femern Landanlæg δεν είναι σε θέση να ασκήσει τις δραστηριότητες κατασκευής και συντήρησης του δικτύου ανταγωνιζόμενη άλλες επιχειρήσεις, το Γενικό Δικαστήριο στηρίχθηκε σε πλείονες διατάξεις και όχι μόνο στον νόμο περί κατασκευής. Στις αναιρέσεις, οι αναιρεσείουσες ουδόλως εκθέτουν τον λόγο για τον οποίο, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι το Γενικό Δικαστήριο παραμόρφωσε την έννοια του νόμου περί κατασκευής, οι λοιπές διατάξεις στις οποίες στηρίχθηκε δεν μπορούσαν να θεμελιώσουν το συμπέρασμά του.

168. Επ’ αυτού, παρατηρώ εξάλλου ότι, όπως αναγνωρίζουν οι Rederi και Trelleborg στα συμπληρωματικά επιχειρήματά τους, με το προμνησθέν διάταγμα 1222 περί καθηκόντων και αρμοδιοτήτων της Banedamnark ανατίθεται σε αυτήν η ευθύνη της κατασκευής, της βελτίωσης και της συντήρησης των κρατικών σιδηροδρομικών υποδομών. Συναφώς, στο σημείο 126 των παρουσών προτάσεων επισημάνθηκε ότι το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ως πραγματικό περιστατικό ότι οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα εντάσσονται στο κρατικό εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, διαπίστωση την οποία, όπως προκύπτει από το σημείο 132 των παρουσών

[102] Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 2020, Επιτροπή κατά GEA Group (C-823/18 P, EU:C:2020:955, σκέψη 42 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

προτάσεων, οι αναιρεσείουσες αμφισβήτησαν ανεπιτυχώς. Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη διαπιστώνοντας ότι, βάσει των διατάξεων που μνημονεύθηκαν στο σημείο 161 των παρουσών προτάσεων, η Femern Landanlæg δεν είναι σε θέση να ασκήσει τις δραστηριότητες κατασκευής και συντήρησης του δικτύου σε συνθήκες ανταγωνισμού με άλλες επιχειρήσεις όσον αφορά με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα.

169. Το επιχείρημα ότι ο νόμος περί κατασκευής συνιστά lex specialis που αντικαθιστά τις διατάξεις του διατάγματος 1222 περί καθηκόντων και αρμοδιοτήτων της Banedamnark είναι νέο επιχείρημα, το οποίο προβάλλεται με σκοπό να αμφισβητηθεί η εκτίμηση του Γενικού Δικαστηρίου όσον αφορά το εθνικό δίκαιο. Επομένως, το επιχείρημα αυτό είναι απαράδεκτο κατά τη νομολογία που μνημονεύθηκε στα σημεία 122 και 123 των παρουσών προτάσεων.

170. Από τις παρατηρήσεις που προεκτέθηκαν προκύπτει ότι, κατά την άποψή μου, απορριπτέα είναι και τα τέταρτα σκέλη των πρώτων λόγων αναιρέσεως.

171. Ως εκ τούτου, κατά την άποψή μου, οι πρώτοι λόγοι αναιρέσεως είναι απορριπτέοι στο σύνολό τους.

3. Επί των δεύτερων λόγων αναιρέσεως, που αφορούν πλείονες περιπτώσεις πλάνης περί το δίκαιο στην οποία υπέπεσε το Γενικό Δικαστήριο κατά την ανάλυση της ικανότητας των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg να επηρεάσουν το εμπόδιο μεταξύ κρατών μελών

α) Επιχειρήματα των διαδίκων

172. Με τους δεύτερους λόγους αναιρέσεως, οι αναιρεσείουσες, υποστηριζόμενες από τη FSS και τη Rederi, υποστηρίζουν ότι το Γενικό Δικαστήριο παρέβη το άρθρο 107, παράγραφος 1, και το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ αποφαινόμενο, στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις[103], ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg δεν ήταν ικανά να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Οι αναιρεσείουσες περιορίζονται να επισημάνουν, πρώτον, ότι, για τους λόγους που εξέθεσαν στο πλαίσιο των πρώτων λόγων αναιρέσεως, και ειδικότερα λόγω του ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg δύνανται να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό τόσο στην αγορά διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής όσο και στην αγορά μεταφορών στον πορθμό Fehmarn, τα μέτρα αυτά είναι ικανά να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Επιπλέον, δεύτερον, το έργο αφορά, κατ' αυτές, την κατασκευή και την εκμετάλλευση υποδομής η οποία συνδέει δύο κράτη μέλη.

173. Η Επιτροπή και το Βασίλειο της Δανίας, αφενός, θεωρούν ότι οι δεύτεροι λόγοι αναιρέσεως είναι απαράδεκτοι καθότι, και στην περίπτωση αυτή, δεν πληρούνται οι προβλεπόμενες στο άρθρο 169, παράγραφος 2, απαιτήσεις του Κανονισμού Διαδικασίας και, αφετέρου, αμφισβητούν τους λόγους αυτούς επί της ουσίας.

[103] Σκέψεις 128 έως 132 της πρώτης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως και σκέψεις 103 έως 107 της δεύτερης αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως.

β) Εκτίμηση

174. Συναφώς, εκτιμώ, κατ' αρχάς, ότι για τους ίδιους λόγους με εκείνους που εκτέθηκαν στο σημείο 87 των παρουσών προτάσεων, η ένσταση απαραδέκτου, η οποία βασίζεται στο άρθρο 169, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας πρέπει να απορριφθεί επίσης σε σχέση με τους δεύτερους λόγους αναιρέσεως.

175. Στις αναιρεσιβαλλόμενες αποφάσεις, το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματα που αφορούσαν την ικανότητα των μέτρων που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, εκτιμώντας, αφενός, ότι, η έλλειψη ανταγωνισμού στην αγορά διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής είναι αυτή που εμποδίζει την είσοδο στη συγκεκριμένη αγορά άλλων εταιριών εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη και, αφετέρου, ότι ο νόμος περί σχεδιασμού, ο οποίος μνημονεύθηκε στο σημείο 161 των παρουσών προτάσεων, δεν επιτρέπει στη Femern Landanlæg να ασκεί άλλες δραστηριότητες πλην των σχετικών με τις συνδέσεις με την ενδοχώρα.

176. Συναφώς, επισημαίνεται ότι οι προεκτεθείσες παρατηρήσεις του Γενικού Δικαστηρίου συνιστούν κατ' ουσίαν διαπιστώσεις επί πραγματικών περιστατικών, που δεν είναι δυνατόν να τεθούν υπό αμφισβήτηση από τα επιχειρήματα των αναιρεσειουσών, οι οποίες δεν προβάλλουν ουδεμία παραμόρφωση των πραγματικών περιστατικών. Επισημαίνεται επίσης ότι τα μέτρα που ελήφθησαν υπέρ της Femern Landanlæg αφορούν τη χρηματοδότηση υποδομής, ήτοι των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την ενδοχώρα, η οποία βρίσκεται εντός ενός και μόνον κράτους μέλους και δεν συνδέει άμεσα δύο κράτη μέλη. Επομένως, η υποδομή αυτή δεν έχει τον διασυνοριακό χαρακτήρα που της αποδίδουν οι αναιρεσείουσες. Εξάλλου, όπως διαπιστώθηκε στο σημείο 95 των παρουσών προτάσεων, οι αναιρεσείουσες δεν αμφισβήτησαν την αναγκαιότητα ενιαίας ανάλυσης των μέτρων που ελήφθησαν, στο πλαίσιο του έργου, υπέρ διαφορετικών δικαιούχων και με διαφορετικό αντικείμενο.

177. Από τις παρατηρήσεις που προεκτέθηκαν προκύπτει ότι, κατά την άποψή μου, απορριπτέοι είναι και οι δεύτεροι λόγοι αναιρέσεως.

V. Πρόταση

178. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο:

1) να κρίνει απαράδεκτες τις ανταναιρέσεις της Επιτροπής·

2) να απορρίψει τον πρώτο και τον δεύτερο λόγο των αιτήσεων αναιρέσεως της Scandlines Danmark ApS και της Scandlines Deutschland GmbH, καθώς και της Stena Line Scandinavia AB.