II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2020/1472

(2020. gada 20. marts)

par valsts atbalstu SA.39078 – 2019/C (*ex* 2014/N), ko Dānija piešķīra *Femern* A/S

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 1683)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību (turpmāk tekstā arī "Līgums" vai "LESD") un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika uzaicinātas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]), un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2009. gada 13. jūlijā apstiprināja atbalstu Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta plānošanas posma finansēšanai ("lēmums par plānošanu") ([2]).

(2) Pēc iepriekšējas paziņošanas posma Dānijas iestādes 2014. gada 22. decembra vēstulē saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu paziņoja Komisijai par Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta finansēšanas modeli.

(3) Komisija 2014. gada 5. jūnijā, 5. septembrī un 26. novembrī un 2015. gada 19. janvārī un 22. aprīlī saņēma piecas sūdzības ([3]), kurās tika apgalvots, ka Dānija ir piešķīrusi nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu *Femern* A/S un *A/S Femern Landanlæg* Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai ([4]).

(4) Komisija 2015. gada 23. jūlijā nolēma necelt iebildumus pret pasākumiem, ko Dānija piešķīra *A/S Femern Landanlæg* un *Femern A/S* ("būvlēmums") ([5]). Šā lēmuma rezolutīvā daļa ir sadalīta divās daļās. Pirmajā daļā Komisija secināja, ka pasākumi, kas piešķirti *A/S Femern Landanlæg* autoceļu un dzelzceļa iekšzemes savienojumu plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai Dānijā, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Otrajā daļā Komisija secināja, ka pat tad, ja *Femern A/S* piešķirtie pasākumi fiksētā savienojuma plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai bija valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, tie ir saderīgi ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu. Komisija 2015. gada 16. septembrī nosūtīja būvlēmumu sūdzības iesniedzējiem.

([1]) Valsts atbalsts – Dānija – Valsts atbalsts SA.39078 (2019/C) (*ex* 2014/N) – Finansējums Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektam – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV C 226, 5.7.2019., 5. lpp.).

([2]) Komisijas 2009. gada 13. jūlija Lēmums par valsts atbalstu N 157/2009 – Dānija – Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta plānošanas posma finansēšana (OV C 202, 27.8.2009., 1. lpp.).

([3]) Iesniedzēji bija uzņēmumi *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* ("*Scandlines*"), *3i Investment Plc*, *TT Line*, *Stena Line Scandinavia AB* ("*Stena Line*") un *Trelleborgs Hamn AB*.

([4]) Komisijas dienesti reģistrēja šīs sūdzības ar numuriem SA.38915 un SA.41640.

([5]) Komisijas 2015. gada 23. jūlija Lēmums lietā SA. 39078 (2014/N) – Dānija – Finansējums Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektam (OV C 325, 2.10.2015., 1. lpp.).

(5) Pēc tam, kad divi sūdzības iesniedzēji bija iesnieguši prasību atcelt tiesību aktu ([6]), Vispārējā tiesa ar 2018. gada 13. decembra spriedumiem atcēla būvlēmumu ([7]), ciktāl Komisija nolēma necelt iebildumus pret pasākumiem, ko Dānija piešķīra *Femern A/S* fiksētā savienojuma (piekrastes savienojošas infrastruktūras) plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai.

(6) Pārējā daļā Vispārējā tiesa prasību noraidīja. Jo īpaši tā noraidīja pieteikuma iesniedzēju argumentus attiecībā uz Komisijas secinājumu, ka pasākumi, kas piešķirti *A/S Femern Landanlæg* autoceļu un dzelzceļa iekšzemes savienojumu plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai Dānijā, nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(7) Abi minētie sūdzības iesniedzēji ir pārsūdzējuši šos 2018. gada 13. decembra spriedumus ([8]).

(8) Komisijas dienesti 2019. gada 24. janvārī un 22. maijā tikās ar Dānijas iestādēm. Komisijas dienesti piedalījās telefonkonferencēs ar Dānijas iestādēm 2019. gada 12. aprīlī un 20. jūnijā. Komisijas dienesti nosūtīja papildu informācijas pieprasījumus 2019. gada 26. martā, 18. aprīlī un 24. aprīlī. Dānijas iestādes iesniedza papildu informāciju 2019. gada 18. janvārī, 4. un 25. februārī, 28. martā, 5. aprīlī, 7., 8., 16., 20. un 28. maijā un 10. jūnijā.

(9) Komisijas dienesti 2019. gada 18. un 25. martā tikās attiecīgi ar *Stena Line Scandinavia AB* ("*Stena Line*") un *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* ("*Scandlines*") pārstāvjiem. Komisijas dienesti 2019. gada 4. aprīlī un 13. maijā tikās attiecīgi ar *Naturschutzbund Deutschland e.V.* ("*NABU*") un Zviedrijas kuģu īpašnieku asociācijas (*Föreningen för Svensk Sjöfart* ("*FSS*")) pārstāvjiem. Komisija saņēma papildu informāciju no ieinteresētajām personām 2019. gada 29. janvārī, 14. un 18. februārī, 26. martā, 15., 16. un 24. aprīlī, 24. un 29. maijā un 6. un 7. jūnijā. Komisija saņēma vēstuli no *Scandlines* 2019. gada 29. janvārī un atbildēja uz to 2019. gada 8. februārī. Komisija saņēma vēl vienu vēstuli no *Scandlines* 2019. gada 20. februārī un atbildēja uz to 2019. gada 13. martā. Komisija saņēma vēstuli no *Stena Line* 2019. gada 7. februārī un atbildēja uz to 2019. gada 28. februārī. Komisija saņēma vēstuli no *NABU* 2019. gada 18. februārī un atbildēja uz to 2019. gada 18. martā. Komisija saņēma vēstuli no *FSS* 2019. gada 19. februārī un atbildēja uz to 2019. gada 8. martā. Komisija saņēma vēstuli no *Verband Deutscher Reeder* ("*VDR*") 2019. gada 12. martā un atbildēja uz to 2019. gada 21. martā. Komisija saņēma vēstuli no *Grimaldi Group* 2019. gada 28. martā un atbildēja uz to 2019. gada 16. aprīlī. Komisija saņēma vēstuli no Trelleborgas ostas 2019. gada 8. aprīlī un atbildēja uz to 2019. gada 9. aprīlī. Komisija saņēma vēstuli no Trelleborgas ostas 2019. gada 15. aprīlī un atbildēja uz to 2019. gada 2. maijā. Komisija saņēma vēstuli no *Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.* 2019. gada 15. aprīlī un atbildēja uz to 2019. gada 2. maijā.

(10) Komisija 2019. gada 14. jūnija vēstulē informēja Dānijas iestādes par savu lēmumu sākt Līguma 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz fiksētajam savienojumam piešķirto valsts finansējumu ("lēmums par procedūras sākšanu").

(11) Lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2019 gada 5. jūlijā ([9]). Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes viena mēneša laikā.

(12) Komisijas dienesti 2019. gada 12. jūlijā nosūtīja Dānijas iestādēm *Scandlines* 2019. gada 7. jūnija piezīmes. Komisijas dienesti 2019. gada 23. jūlijā nosūtīja Dānijas iestādēm citas *Scandlines* piezīmes un apsvērumus, kas tika sniegti 2019. gada 28. janvārī un 29. maijā

(13) Ar secīgiem pieprasījumiem *Scandlines* lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu par procedūras sākšanu līdz augusta beigām / septembra sākumam. Komisijas dienesti 2019. gada 22. jūlijā piekrita pagarināt termiņu par 10 darba dienām – līdz 2019. gada 20. augustam, turklāt vēlāk attiecināja šo termiņu arī uz citām ieinteresētajām personām.

(14) *Scandlines* 2019. gada 17. augustā cēla prasību, lai tiktu atcelts lēmums par piezīmju iesniegšanas termiņa pagarināšanu līdz 2019. gada 20. augustam, jo termiņš netika pagarināts līdz mēneša beigām, kā tas bija lūdzis. Ar atsevišķu pieteikumu, kas tika iesniegts tajā pašā dienā, *Scandlines* lūdza Vispārējās tiesas priekšsēdētāju pagaidu noregulējuma kārtībā uzdot Komisijai apturēt formālo izmeklēšanas procedūru un/vai aizliegt Komisijai pieņemt galīgo lēmumu, vai piešķirt jebkādu citu atbilstošu pagaidu noregulējumu.

([6]) *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* ("*Scandlines*") un *Stena Line Scandinavia AB* ("*Stena Line*").

([7]) Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums *Stena Line Scandinavia AB* un citi / Komisija, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944, un Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums *Scandlines Danmark ApS, Scandlines Deutschland GmbH* un citi / Komisija, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942.

([8]) Lieta C-174/19 P, *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, un lieta C-175/19 P, *Stena Line Scandinavia*/ Komisija. Abas lietas vēl nav izskatītas.

([9]) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

(15) Ar 2019. gada 13. septembra rīkojumu Vispārējās tiesas priekšsēdētājs noraidīja minēto pieteikumu par pagaidu noregulējumu ([10]). Pēc tam *Scandlines* atsauca saistīto prasību par atcelšanu ([11]).

(16) Piezīmes iesniedza 11 ieinteresētās personas. Dānijas Prāmju asociācija iesniedza piezīmes 2019. gada 16. augustā. Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija ("EKKĪA") iesniedza piezīmes 2019. gada 19. augustā. *FSS* iesniedza piezīmes 2019. gada 20. augustā. *Scandlines, Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., NABU, Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, Rostock Port GmbH* un *VDR* iesniedza piezīmes 2019. gada 21. augustā. Ieinteresētās personas ir vai nu iesaistītas kuģniecības nozarē (prāmju operatori, ostas un asociācijas), vai darbojas kā bezpeļņas organizācijas, kas apgalvo, ka ir ieinteresētas piekrastes savienojošas infrastruktūras izveidē. Komisijas dienesti nosūtīja 11 ieinteresēto personu piezīmju nekonfidenciālo versiju Dānijas iestādēm 2019. gada 3. septembra vēstulē, un minētajām iestādēm tika dota iespēja atbildēt. Dānijas iestādes iesniedza savus apsvērumus par šīm piezīmēm 2019. gada 4. oktobrī, papildinot savas piezīmes par 2019. gada 26. augusta lēmumu par procedūras sākšanu.

(17) Komisijas dienesti piedalījās telefonkonferencēs ar Dānijas iestādēm 2019. gada 27. jūnijā, 2., 5. un 9. jūlijā, 3. oktobrī, 4., 12., 15., 19., 22. un 25. novembrī un 2020. gada 7. un 14. janvārī un 6. februārī. Komisijas dienesti tikās ar Dānijas iestāžu pārstāvjiem 2019. gada 18. decembra sanāksmē Briselē. Komisijas dienesti nosūtīja papildu informācijas pieprasījumus 2019. gada 8., 12. un 17. jūlijā, 3. un 12. septembrī, 4., 17., 18. un 24. oktobrī, 5., 13., 25. un 27. novembrī un pēc tam 2020. gada 7. un 9. janvārī un 3., 4., 14., 18., 19. un 28. februārī. 2019. gadā Dānijas iestādes iesniedza papildu informāciju 27. jūnijā, 1., 4., 5., 10., 12. un 15. jūlijā, 21. un 27. augustā, 13. un 26. septembrī, 1., 9., 11., 23., 27. un 29. oktobrī, 6., 7., 11., 14., 18., 22. un 25. novembrī, kā arī 10. un 20. decembrī. 2020. gadā Dānijas iestādes iesniedza papildu informāciju 3., 7., 13., 15., 21. janvārī, 4., 6., 11., 12., 14., 20. un 21. februārī un 3. martā. Savā 2020. gada 5. marta paziņojumā Dānijas iestādes iesniedza sava sākotnējā paziņojuma pārskatītu versiju.

(18) Turklāt Komisija saņēma papildu piezīmes no *Scandlines* un *Stena Line*, kuras saskaņā ar spriedumu *Mytilinaios Anonymos Etairia–Omilos Epicheiriseon* ([12]) Komisijai nav jāņem vērā, jo tās tika iesniegtas novēloti. Komisija saņēma šādas papildu piezīmes no *Scandlines* 2019. gada 26. oktobrī un 2020. gada 20. februārī un nosūtīja tās Dānijas iestādēm attiecīgi 2019. gada 4. novembrī un 2020. gada 28. februārī. Dānijas iestādes iesniedza savus apsvērumus par šīm piezīmēm attiecīgi 2019. gada 6. novembrī un 2020. gada 3. martā. *Scandlines* piedalījās telefonkonferencē ar Komisijas dienestiem 2020. gada 25. februārī un iesniedza papildu informāciju 2020. gada 5. martā. Komisija saņēma papildu piezīmes no *Stena Line* 2019. gada 13. decembrī un nosūtīja tās Dānijas iestādēm 2019. gada 23. decembrī. Dānijas iestādes iesniedza savus apsvērumus par šīm piezīmēm 2020. gada 8. janvārī.

(19) Komisija saņēma Dānijas iestāžu vēstuli 2019. gada 9. septembrī un atbildēja uz to 2019. gada 30. septembrī.

(20) Dānijas iestādes 2020. gada 4. marta vēstulē piekrita šā lēmuma pieņemšanai un paziņošanai angļu valodā.

Paskaidrojums par šā lēmuma piemērošanas jomu

(21) *Scandlines* 2016. gada 2. augustā nosūtīja oficiāla paziņojuma vēstuli Komisijai, lūdzot veikt pasākumus attiecībā uz dažiem iespējamiem atbalsta pasākumiem, kas piešķirti *Femern A/S* un kas, kā uzskatīja *Scandlines*, nebija iekļauti Komisijas izdotajā būvlēmumā, lai gan šie pasākumi bija minēti viņu sūdzībā.

(22) Komisijas dienesti atbildēja uz šo vēstuli 2016. gada 30. septembra vēstulē. Tajā tika norādīts, ka būvlēmums attiecās uz diviem iespējamiem atbalsta pasākumiem, proti, nekomerciālām dzelzceļa nodevām un valsts īpašuma lietošanu bez maksas projekta būvniecības posmā. Attiecībā uz citiem iespējamiem atbalsta pasākumiem Komisija saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ("Procedūras regula") ([13]) 24. panta 2. punktu secināja, ka *Scandlines* norādītie faktiskie un tiesiskie apstākļi nav pietiekams pamats, lai, balstoties uz sākotnējo pārbaudi, pierādītu nelikumīga atbalsta esību. Tāpēc tā aicināja *Scandlines* viena mēneša laikā iesniegt savas iespējamās piezīmes. Komisija saņēma šīs piezīmes 2016. gada 30. oktobrī.

([10]) Vispārējās tiesas priekšsēdētāja 2019. gada 13. septembra rīkojums, *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH*/ Komisija, T-566/19 R, ECLI:EU:T:2019:605.

([11]) 2019. gada 27. novembra rīkojums, *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, T-566/19 R, ECLI:EU:T:2019:839.

([12]) Tiesas 2019. gada 11. decembra spriedums *Mytilinaios Anonymos Etairia – Omilos Epicheiriseon* / Komisija, C-332/18 P, ECLI:EU:C:2019:1065, 126. un 127. punkts.

([13]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

(23) *Scandlines* 2016. gada 12. decembrī iesniedza prasību atcelt 2016. gada 30. septembra vēstuli ([14]). Tajā pašā dienā tas arī cēla prasību pret Komisiju par bezdarbību saistībā ar tā sūdzību ([15]).

(24) *Scandlines* 2018. gada 30. jūlijā nosūtīja otru oficiāla paziņojuma vēstuli ([16]), aicinot Komisiju pēc 2016. gada 30. septembra piezīmēm formulēt savu nostāju par citiem iespējamiem atbalsta pasākumiem. Komisija 2018. gada 28. septembrī pieņēma lēmumu ("2018. gada lēmums") ([17]), apstiprinot, ka *A/S Femern Landanlæg* piešķirtās valsts garantijas un *Femern A/S* un *A/S Femern Landanlæg* piešķirtie valsts aizdevumi, kā arī varbūtējais nelikumīgais atbalsts, kas piešķirts papildus lēmumam par plānošanu un nodokļu priekšrocību veidā, nebija nelikumīgs valsts atbalsts. Tajā pašā lēmumā Komisija secināja, ka iespējamais nelikumīgais atbalsts *Femern A/S* kapitāla iepludināšanas veidā ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, ciktāl tas ir valsts atbalsts, uz kuru neattiecas lēmums par plānošanu. *Scandlines* 2019. gada 4. janvārī cēla prasību par šā lēmuma atcelšanu ([18]).

(25) Vispārējā tiesa 2018. gada 13. decembra rīkojumos atzina par nepieņemamu gan prasību atcelt Komisijas 2016. gada 30. septembra vēstuli, gan prasību attiecībā uz bezdarbību ([19]). *Scandlines* iesniedza apelācijas sūdzību pret rīkojumu, ar kuru tika noraidīta tā prasība par atcelšanu ([20]).

(26) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu atsauca 2018. gada lēmumu tiktāl, ciktāl tas attiecas uz pasākumiem, kas tika piešķirti *Femern A/S* fiksētā savienojuma plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai. Tāpēc daļa no šajā lēmumā izklāstītā novērtējuma attiecas uz šiem pasākumiem.

(27) Kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu, šī procedūra aptver arī visus pasākumus, kas attiecas uz fiksētā savienojuma projekta plānošanas posmu.

(28) Šis lēmums neattiecas uz pasākumiem, kas piešķirti *A/S Femern Landanlæg* saistībā ar iekšzemes savienojumu finansēšanu, kā tas ir precizēts arī lēmumā par procedūras sākšanu. Turklāt tas neaptver citus iespējamus pasākumus nekā tie, kas minēti 2.4. sadaļā, kurus Dānija, iespējams, piešķīrusi *Femern A/S*, *A/S Femern Landanlæg*, *Sund & Bælt Holding A/S* vai jebkuram citam saistītam uzņēmumam.

(29) *Scandlines* 2017. gada 6. novembrī iesniedza papildu sūdzību par iespējamiem nelikumīgiem un nesaderīgiem atbalsta pasākumiem, kas tika izmantoti, lai finansētu *Femern A/S* darbības, kuras, iespējams, saistītas ar fiksētā savienojuma reklamēšanu un mārketingu ("reklāmas/mārketinga/informatīvie pasākumi"). Šajā vēstulē minētie pasākumi tika iekļauti lēmuma par procedūras sākšanu piemērošanas jomā un tāpēc ir novērtēti šajā lēmumā.

2. **PROJEKTA UN PASĀKUMU SĪKS APRAKSTS**

2.1. **Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts**

(30) Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts sastāv no piekrastes savienojošas infrastruktūras ("fiksētais savienojums") un dzelzceļa un autoceļu iekšzemes savienojumiem.

(31) Fiksētais savienojums tiks būvēts kā iegremdēts tunelis starp Rēdbiju Lollandes salā Dānijā un Putgardenu Vācijā. Tas būs aptuveni 19 kilometru garš un sastāvēs no elektrificētas dzelzceļa līnijas ar diviem sliežu ceļiem un četrjoslu automaģistrāles ar avārijas joslām.

(32) Dānijas iekšzemes savienojumi ietver esošo dzelzceļa savienojumu starp Ringstedu un Rēdbiju apmēram 120 kilometru garumā, kas pieder valsts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam – uzņēmumam *Banedanmark* ("*BDK*"). Saskaņā ar *ERTMS* ([21]) 2. līmeni viss dzelzceļa posms no Ringstedas līdz Rēdbijai tiks elektrificēts un aprīkots ar jaunām signalizācijas sistēmām. Dānijas iekšzemes savienojumi ietvers arī nepieciešamos uzlabojumus vides jomā un Lollandes salas pašreizējās automaģistrāļu infrastruktūras, t. i., pašreizējās E47 automaģistrāles starp Rēdbijhavnu un Sakskēbingu, uzlabošanu. Visbeidzot, esošais dzelzceļa līnijas posms ar vienu sliežu ceļu starp Vordingborgu un Rēdbiju tiks paplašināts, izveidojot dzelzceļa līnijas posmu ar diviem sliežu ceļiem.

(33) Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta mērķis ir uzlabot pasažieru un preču pārvadāšanas nosacījumus starp Ziemeļvalstīm un Centrāleiropu. Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts radīs arī cita veida pozitīvu ietekmi vairākos aspektos, piemēram, attiecībā uz vidi, nodarbinātību, reģionālo attīstību, tirdzniecības apstākļu uzlabošanu un vispārēju transporta nozares stiprināšanu. Kopā ar Ēresunda fiksēto savienojumu starp Dāniju un Zviedriju, kas darbojas kopš 2000. gada jūlija, Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts tādējādi nodrošinās būtisku uzlabojumu vienā no svarīgākajiem sauszemes transporta koridoriem, kas savieno Skandināviju un Centrāleiropu. Komisija arī

([14]) Lieta T-890/16, *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, ECLI:EU:T:2018:1004.
([15]) Lieta T-891/16,*Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija,, ECLI:EU:T:2018:1003.
([16]) Šī vēstule tika reģistrēta ar numuru SA.51981.
([17]) Komisijas 2018. gada 28. septembra Lēmums par valsts atbalstu SA. 51981 (2018/FC) – Dānija – Sūdzība par iespējamu nelikumīgu atbalstu *Femern A/S* un *Femern Landanlæg A/S* (OV C 406, 9.11.2018., 1. lpp.).
([18]) Lieta T-7/19, *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija,, lieta vēl nav izskatīta.
([19]) Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra rīkojumi *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004, un T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.
([20]) Lieta C-173/19 P,*Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija,, lieta vēl nav izskatīta.
([21]) Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma.

atzina, ka Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts ir prioritārs projekts Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ietvaros. Turklāt tas ir "iepriekš definēts projekts", kā minēts I pielikuma I daļas 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1316/2013 ([22]).

(34) Atbildē uz lēmumu par procedūras sākšanu Dānijas iestādes piebilda, ka Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta oficiālā plānošana sākās jau 1991. gadā, kad Dānijas un Zviedrijas valdība noslēdza līgumu par fiksēta savienojuma būvniecību pār Ēresundu ("Ēresunda fiksētais savienojums") ([23]). Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas līguma par Ēresunda fiksēto savienojumu 21. pantu Dānijas valdība paziņoja, ka ir gatava strādāt pie fiksēta savienojuma būvniecības pāri Fēmarnbeltam ar nosacījumu, ka tiek ņemti vērā vides un finanšu apsvērumi. Laikposmā no 1991. gada līdz Dānijas un Vācijas līguma parakstīšanai 2008. gadā Dānijas un Vācijas valdība veica vairākus sagatavošanās novērtējumus attiecībā uz Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektu.

(35) Saskaņā ar 1. pantu Līgumā starp Dānijas Karalisti un Vācijas Federatīvo Republiku par fiksēto savienojumu pār Fēmarnbeltu ("Fēmarnbelta līgums") ([24]) Dānija pilnībā atbild, pilnībā uzņemoties risku, par fiksētā posma finansēšanu pāri Fēmarnbelta jūras šaurumam, kā arī par Dānijas iekšzemes savienojumu modernizēšanu. Vācija atbild par Vācijas iekšzemes savienojumu izveides finansēšanu un modernizēšanu.

(36) Laikā, kad tika publicēts 2014. gada paziņojums, Dānijas iestādes aplēsa, ka kopējās fiksētā savienojuma plānošanas un būvniecības izmaksas varētu būt 54,9 miljardi DKK 2014. gada cenās (7,4 miljardi EUR ([25])). Ar Dānijas iekšzemes savienojumu modernizācijas plānošanu un būvniecību saistītās izmaksas bija 9,5 miljardi DKK 2014. gada cenās (1,3 miljardi EUR). Kopumā tie bija 64,4 miljardi DKK (8,6 miljardi EUR) visam projektam (gan fiksētā savienojuma, gan iekšzemes savienojumu plānošanas darbības, celtniecības izmaksas, rezerves un citi darbi). Atbildot uz šaubām, kas paustas lēmumā par procedūras sākšanu, Dānijas iestādes pārskatīja savu paziņojumu un atjaunināja šīs aplēstās fiksētā savienojuma plānošanas un būvniecības izmaksas. Šā lēmuma 5. sadaļā šis atjauninājums ir izklāstīts sīkāk.

(37) Komisija ir piešķīrusi līdzfinansējuma dotācijas pavisam 205 miljonu EUR apmērā laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta plānošanas darbībām. Minētais laikposms vēlāk tika pagarināts līdz 2015. gadam. Projekts bija iekļauts arī to priekšlikumu sarakstā, kas atlasīti Savienības finanšu atbalsta saņemšanai saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) programmu transporta nozarē ([26]). Dānijas iestādes precizēja, ka laikposmā no 2007. līdz 2015. gadam šis projekts faktiski ir saņēmis finansējumu 181 miljona EUR apmērā fiksētā savienojuma īstenošanas vajadzībām. *Femern A/S* ir saņēmis saistības par EISI atbalstu laikposmā no 2017. līdz 2020. gadam 589 miljonu EUR apmērā. Dānijas iestādes paskaidroja, ka *Femern A/S* līdz šim ir izlietojis apmēram 7 miljonus EUR.

(38) 2005. gada septembrī valstij piederošais uzņēmums *Sund & Bælt Holding A/S* nodibināja uzņēmumu *Femern A/S* kā tam pilnībā piederošu meitasuzņēmumu. Pēc tam *Femern A/S* kļuva par *A/S Femern Landanlæg* meitasuzņēmumu ([27]), kas arī ir *Sund & Bælt Holding A/S* meitasuzņēmums.

(39) Pamatojoties uz Plānošanas likumu ([28]), Dānijas transporta ministrs noteica, ka uzņēmums *Femern A/S* ir atbildīgais par Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta plānošanu. Tā rezultātā *Femern A/S* ir veicis dažādus pētījumus un sagatavošanās darbus saistībā ar minētā savienojuma būvniecību, jo īpaši analīzi un novērtējumus par vides, tehniskajiem un drošības aspektiem un sagatavošanās darbus konkursa procesiem, lai varētu pabeigt projektu. *Femern A/S* veica arī nepieciešamo izmeklēšanu un sagatavošanās darbus attiecībā uz topošā būvlaukuma izveidi Rēdbijhavnā. Visbeidzot, *Femern A/S* atbild par informatīvajiem pasākumiem, kas tam ir jāveic sadarbībā ar vietējām pašvaldībām ([29]).

([22]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

([23]) 1991. gada 23. marta starpvalstu līgums starp Dānijas un Zviedrijas valdību.

([24]) Dānija un Vācija noslēdza līgumu 2008. gada 3. septembrī un ratificēja 2009. gadā.

([25]) Dānija īsteno fiksēta valūtas maiņas kursa politiku attiecībā pret euro ar centrālo kursu 746,038 DKK par 100 EUR. Šis valūtas maiņas kurss tiek piemērots visā lēmumā, aprēķinot DKK aptuveno ekvivalentu EUR.

([26]) Sk. Komisijas 2015. gada 31. jūlija Īstenošanas lēmumu C(2015) 5274, ar ko nosaka piedāvājumu sarakstu, kas ir atlasīti Savienības finanšu atbalsta saņemšanai pēc 2014. gada 11. septembrī izsludinātā uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) daudzgadu darbības programmu finansiālās palīdzības sniegšanai transporta nozarē; un Komisijas 2018. gada 5. janvāra Īstenošanas lēmumu C(2017) 8803, ar ko nosaka piedāvājumu sarakstu, kas ir atlasīti Savienības finanšu atbalsta saņemšanai pēc 2017. gada 8. februārī izsludinātā uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) daudzgadu darba programmu finansiālās palīdzības sniegšanai transporta nozarē.

([27]) *A/S Femern Landanlæg* tika izveidots 2009. gada 16. novembrī.

([28]) Dānijas Likums par fiksētā savienojuma pār Fēmarnbeltu un Dānijas iekšzemes savienojumu plānošanu (2009. gada 15. aprīļa Likums Nr. 285).

([29]) Plānošanas likuma skaidrojošās piezīmes, 2008. gada 17. decembris.

(40) Juridiskās noteiktības labad par plānošanas posma finansēšanu Komisijai tika paziņots 2009. gada 16. martā saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu. Komisija 2009. gada 13. jūlijā nolēma necelt iebildumus pret plānošanas posma finansēšanu ([30]), secinot, ka plānošanas posmā *Femern A/S* darbojās kā valsts iestāde un tāpēc viss atbalsts nav Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā. Tomēr, tā kā Komisija nevarēja izslēgt, ka valsts atbalsts plānošanas posmā varētu ietvert valsts atbalstu fiksētā savienojuma nākamajam pārvaldniekam, tā novērtēja arī paziņoto pasākumu saderību un secināja, ka tos varētu uzskatīt par saderīgiem.

(41) Dānijas parlaments 2015. gada 28. aprīlī pieņēma likumprojektu par fiksētā savienojuma un iekšzemes savienojumu būvniecību Dānijā ("Būvniecības likums") ([31]). Būvniecības likumā ir ietverts arī fiksētā savienojuma turpmākās darbības tiesiskais pamats. Būvniecības likums stājās spēkā 2015. gada 6. maijā.

(42) *Femern A/S* 2019. gada 6. februārī saņēma no Vācijas iestādēm parakstītu fiksētā savienojuma Vācijas administratīvā plāna apstiprinājumu. Pēc Vācijas administratīvā plāna apstiprināšanas Dānijas parlaments 2019. gada 26. martā pilnvaroja *Femern A/S* sākt pirmos un norādītos fiksētā savienojuma būvdarbus Dānijas pusē. Konkrētāk, *Femern A/S* tika lūgts apspriest ar darbuzņēmējiem nepieciešamos nolīgumus, lai sāktu īstenot šādas darbības: tuneļa elementu rūpnīcas celtniecību, darba ostas izveidi, tuneļa portāla izveidi Dānijas pusē, nometnes un administrācijas telpu izveidi, nodrošinot, ka attiecīgais darbuzņēmējs sāk īpašas jūras tehnikas iegādi un nelielus sagatavošanās pasākumus.

2.2. **Fiksētais savienojums**

(43) Ar Būvniecības likumu *Femern A/S* tika iecelts par fiksētā savienojuma īpašnieku ([32]), kura vienīgais uzdevums ir pārvaldīt tā būvniecību, ekspluatāciju un finansēšanu ([33]). Šajā statusā tas būs arī dzelzceļa savienojuma infrastruktūras pārvaldītājs fiksētajā savienojumā. Būvniecības likums ļauj *Femern A/S* saņemt aizdevumus un izmantot citus finanšu instrumentus mērķiem, kas saistīti ar fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju.

(44) *Femern A/S* var finansēt fiksēto savienojumu ar aizdevumiem, kas iegūti starptautiskajā finanšu tirgū. Dānijas valdība šiem aizdevumiem var sniegt valsts garantiju. Alternatīvi *Femern A/S* var finansēt projektu, izmantojot valsts aizdevumus.

(45) *Femern A/S* būs tiesīga iekasēt autoceļu lietošanas nodevas no fiksētā savienojuma autoceļu infrastruktūras lietotājiem. Transporta ministrs noteiks šo nodevu apmēru un pielāgošanas principus ([34]). *Femern A/S* var mainīt pašreizējās vispārējās atlaižu shēmas un ieviest jaunas atlaižu shēmas tikai tādā mērā, kādā tas būtiski neietekmē transporta ministra noteikto maksājuma apmēru. *Femern A/S* būs arī tiesības uz dzelzceļa nodevām par dzelzceļa savienojuma izmantošanu fiksētajā savienojumā. Transporta ministrs noteiks arī šīs nodevas ([35]). Izvēlētā struktūra nozīmē, ka autoceļu lietošanas nodevas un dzelzceļa nodevas segs gan fiksētā savienojuma, gan Dānijas dzelzceļa iekšzemes savienojumu ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas, kā arī izmaksas, kas attiecas uz procentu maksājumiem un aizdevuma maksājumiem saistībā ar parādu, kurš radies, plānojot un būvējot Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektu.

(46) Fiksētā savienojuma būvdarbus var veikt visi potenciālie uzņēmumi ar vienādiem un nediskriminējošiem noteikumiem, jo *Femern A/S* attiecībā uz visu būvdarbu līgumu piešķiršanu ir piemērojis publiskā iepirkuma procedūras saskaņā ar tiesību aktiem publiskā iepirkuma jomā.

2.3. **Dānijas** ([36]) **autoceļu un dzelzceļa iekšzemes savienojumi**

(47) Uzņēmums *A/S Femern Landanlæg* ir iecelts par Dānijas iekšzemes savienojumu būvniecības un ekspluatācijas vadītāju ([37]). Dzelzceļa iekšzemes savienojumu būvniecību un ekspluatāciju Dānijas valsts vārdā veiks *BDK* un finansēs *A/S Femern Landanlæg*. *BDK* kā Dānijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs atbild par visām izmaksām, kas saistītas ar Dānijas dzelzceļa infrastruktūras, tostarp iekšzemes dzelzceļa savienojumu, ekspluatāciju. Autoceļu iekšzemes savienojumu nepieciešamās modernizācijas būvniecību Dānijas valsts vārdā veiks Dānijas Autoceļu direktorāts un finansēs *A/S Femern Landanlæg*. Autoceļu iekšzemes savienojumi būs daļa no vispārējā Dānijas autoceļu infrastruktūras tīkla, ko finansē, pārvalda un uztur Dānijas Autoceļu direktorāts.

([30]) Sk. 2. zemsvītras piezīmi.
([31]) 2015. gada 4. maija Likums Nr. 575.
([32]) Sk. Būvniecības likuma 38. pantu.
([33]) Sk. Būvniecības likuma 1. un 5. pantu.
([34]) Sk. Būvniecības likuma 42. pantu.
([35]) Sk. Būvniecības likuma 41. pantu.
([36]) Šī lieta neattiecas uz Vācijas iekšzemes savienojumiem.
([37]) Sk. Būvniecības likuma 2. pantu. Sk. iekšzemes savienojumu aprakstu arī 32. apsvērumā.

(48) Pašreizējā dzelzceļa līnija ar diviem sliežu ceļiem no Ringstedas līdz Vordingborgai un pašreizējā dzelzceļa līnija ar vienu sliežu ceļu no Vordingborgas līdz Rēdbijai, tostarp jaunā signalizācijas sistēma, kas uzstādīta šajā posmā, pieder *BDK*. *A/S Femern Landanlæg* piederēs jaunais sliežu ceļa posms no Vordingborgas līdz Rēdbijai, tostarp jaunā signalizācijas sistēma, kas uzstādīta uz jaunā sliežu ceļa, un visas elektrifikācijas iekārtas posmā no Ringstedas līdz Rēdbijai.

(49) *A/S Femern Landanlæg* un *BDK* kopīgi pieder Dānijas dzelzceļa iekšzemes savienojumi ([38]). Pēc būvniecības pabeigšanas, ņemot vērā to, ka būs tehniski grūti nodalīt īpašumtiesības uz dzelzceļa iekārtām Dānijas iekšzemes savienojumos, notiks īpašumu apmaiņa starp *BDK* un *A/S Femern Landanlæg* ([39]).

(50) Dānijas autoceļu iekšzemes savienojumu īpašumtiesības joprojām paliks valstij.

(51) *A/S Femern Landanlæg* var finansēt iekšzemes savienojumus ar aizdevumiem, kas iegūti starptautiskajā finanšu tirgū. Dānijas valdība šiem aizdevumiem var sniegt valsts garantiju. Alternatīvi *A/S Femern Landanlæg* var finansēt iekšzemes savienojumus, izmantojot valsts aizdevumus.

(52) *Femern A/S* maksās dividendes uzņēmumam *A/S Femern Landanlæg*. Ar šīm dividendēm *A/S Femern Landanlæg* atmaksās savu parādu, kas saistīts ar aizdevumiem, kuri vajadzīgi, lai finansētu plānošanas, celtniecības, uzturēšanas un atkārtotas ieguldīšanas izmaksas saistībā ar iekšzemes dzelzceļa savienojumiem un izmaksas saistībā ar iekšzemes autoceļu savienojuma būvniecību.

(53) Saskaņā ar vispārīgajiem principiem Dānijā par Dānijas autoceļu iekšzemes savienojumu lietošanu lietotājiem nebūs jāmaksā.

2.4. **Pasākumi, kas piešķirti vai, iespējams, piešķirti *Femern A/S***

(54) Lēmumā par procedūras sākšanu tika izteiktas šaubas par valsts atbalsta veidu un vairāku paziņoto un iespējamo atbalsta pasākumu saderību, kā izklāstīts tālāk.

2.4.1. *Kapitāla iepludināšana*

(55) Dānijas iestādes paziņoja par valstij piederošā *Sund & Bælt Holding A/S* kapitāla iepludināšanu *Femern A/S* 500 miljonu DKK (67,0 miljonu EUR) apmērā, kas notika 2005. un 2009. gadā. Šīs kapitāla iepludināšanas mērķis bija izveidot *Femern A/S*, lai veiktu Dānijas daļu sagatavošanās darbu un pētījumu kontekstā saistībā ar Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektu ([40]). Kā minēts lēmumā par procedūras sākšanu, *Scandlines* uzskata, ka *Sund & Bælt Holding A/S* tajā pašā laikposmā veica papildu kapitāla iepludināšanu, iespējams, pārsniedzot būvlēmumā atļauto summu par vismaz 10 miljoniem DKK (1,3 miljoniem EUR).

2.4.2. *Valsts garantijas*

(56) Lēmums par procedūras sākšanu attiecās arī uz valsts garantiju modeli, par kuru paziņoja Dānijas iestādes. Tas ietver valsts garantijas aizdevumiem vai citiem finanšu instrumentiem, ko *Femern A/S* piesaistījis starptautiskos finanšu tirgos, lai finansētu fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju ([41]).

(57) Saskaņā ar Plānošanas likuma 7. panta 3. un 5. punktu *Femern A/S* izmanto valsts garantiju, kas sedz *Femern A/S* saistības attiecībā uz aizdevumiem un citiem finanšu instrumentiem, kuri tika izmantoti, lai finansētu fiksētā savienojuma sagatavošanu, izpēti un plānošanu, kā arī citus nepieciešamos pasākumus saistībā ar to.

(58) Saskaņā ar Būvniecības likuma 4. panta 2. punktu *Femern A/S* gūst labumu no valsts garantijas, kas sedz *Femern A/S* saistības attiecībā uz aizdevumiem un citiem finanšu instrumentiem, kuri tika izmantoti, lai finansētu un pārfinansētu fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju, kā arī citus nepieciešamos pasākumus tā būvēšanas un ekspluatēšanas kontekstā.

(59) *Femern A/S* tāpat kā citiem valsts uzņēmumiem, kas saņem aizdevumus, uz kuriem attiecas valsts garantija, būs jāmaksā Dānijas valstij garantijas prēmija, kuras apmērs – kā paziņots 2014. gadā – būs 0,15 % gadā no nesamaksātā parāda, uz kuru attiecas garantija.

(60) Valsts garantija sedz *Femern A/S* saistības attiecībā uz aizdevumiem un citiem finanšu instrumentiem, kas tika izmantoti, lai finansētu un pārfinansētu fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju, kā arī citus nepieciešamos pasākumus tā plānošanas, būvēšanas un ekspluatēšanas kontekstā.

(61) Valsts var nolemt garantēt arī citus *Femern A/S* finanšu līgumus, kas tika izmantoti projekta finansēšanas kontekstā (piem., mijmaiņas līgumus) ([42]). Dānijas iestādes paskaidroja, ka Dānijas valsts varētu sniegt garantijas darījumiem ar atvasinātiem finanšu instrumentiem. Šīs garantijas ļauj *Femern A/S* iegūt zemākas likmes saviem atvasinātajiem instrumentiem, jo darījuma partneris netiek pakļauts riskam, ka *Femern A/S* nepildīs savas saistības saskaņā ar atvasināto instrumentu līgumu. Līdzīgi, ja no *Femern A/S* tiek prasīta ķīla šiem atvasinātajiem instrumentiem, tas arī var izmantot šīs garantijas.

([38]) Sk. Būvniecības likuma 39. pantu.
([39]) Pamatojoties uz *BDK* aktīvu un *A/S Femern Landanlæg* aktīvu vērtību.
([40]) Saskaņā ar Likuma par *Sund & Bælt* 6. pantu.
([41]) Sk. Plānošanas likuma 7. panta 3. punkta 5. daļu un Būvniecības likuma 4. panta 2. punktu.
([42]) Būvniecības likuma 4. panta 2. punkts apvienojumā ar 1. pantu.

(62) Visbeidzot, garantija sedz citas finanšu saistības, ko *Femern A/S* uzņēmies saistībā ar būvniecības posmu ([43]).

(63) Valsts garantiju var izmantot tikai tādu aizdevumu segšanai, kurus *Femern A/S* saņem fiksētā savienojuma finansēšanai. *Femern A/S* kā īpaša mērķa uzņēmums nevar saņemt aizdevumus vai veikt citas darbības, izņemot fiksētā savienojuma finansēšanu, plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju.

(64) Kā minēts lēmumā par procedūras sākšanu, sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka, pateicoties valsts garantijai, *Femern A/S* ir tāds pats kredītreitings kā Dānijas valstij (AAA) un tas ļauj tam iegūt aizdevumus ar tādiem finanšu nosacījumiem, kas ir daudz labāki nekā citādi būtu pieejami finanšu tirgū. Turklāt tie apgalvo, ka saskaņā ar Plānošanas likumu un Būvniecības likumu valsts garantijas nav ierobežotas ne laika, ne apmēra ziņā un tas faktiski novērš *Femern A/S* bankrota iespēju. Turklāt šīs garantijas neatbilst nevienam no Paziņojumā par garantijām minētajiem nosacījumiem ([44]), kas varētu izslēgt valsts atbalsta esību.

(65) Sūdzības iesniedzēji arī apgalvoja, ka katru reizi, kad *Femern A/S* noslēdz jaunu finanšu nolīgumu, tiek piešķirta jauna garantija, kas ietver jaunu *ad hoc* atbalsta pasākumu.

2.4.3. *Valsts aizdevumi*

(66) Attiecībā uz paziņoto finansēšanas modeli – *Femern A/S* ir arī tiesības saņemt valsts aizdevumus kā alternatīvu līdzekļu piesaistīšanas veidu ([45]). Dānijas iestādes norādīja, ka valsts aizdevumu procentu likme atbilst pašas valsts aizdevuma noteikumiem ([46]) ar papildu aizdevuma rezervi 0,15 %, kā paziņots 2014. gadā.

(67) Kā minēts lēmumā par procedūras sākšanu, sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka lēmumā par plānošanu nebija atļauts valsts atbalsts valsts aizdevumu veidā. Saskaņā ar viņu iesniegto informāciju finanšu ministrs turpināja piešķirt valsts aizdevumus un piešķīra šāda veida atbalstu daudz lielākā apmērā, nekā bija atļauts lēmumā par plānošanu. Kā norādīja sūdzības iesniedzēji, projekta plānošanas posmā valsts piešķīra *Femern A/S* un *A/S Femern Landanlæg* aizdevumus, kuru kopsumma būtu 533 miljoni EUR ([47]). Dānijas iestādes paziņoja, ka sākotnējais plānošanas budžets 194 miljonu EUR apmērā tika palielināts 2010., 2011. un 2013. gadā – kopumā līdz 684 miljoniem EUR (2008. gada cenās), no kuriem 534 miljoni EUR attiecās uz fiksētā savienojuma plānošanas posmu (pārējais budžets attiecās uz iekšzemes savienojumiem). *Femern A/S* noslēdza līgumus par valsts aizdevumiem, lai segtu šos izdevumus. Šīs budžeta korekcijas apstiprināja Dānijas parlamenta Finanšu komiteja.

(68) Sūdzības iesniedzēji arī iebilda, ka paredzētajiem valsts aizdevumiem nav noteikts atmaksas termiņš un tāpēc tie nav ierobežoti laikā. Ja nav noteikts šāds termiņš, *Femern A/S* var nepārtraukti atlikt sākotnējo aizdevumu atmaksu, pēc tam iegūstot jaunus aizdevumus sākotnējo aizdevumu pārfinansēšanai.

(69) 2018. gada novembrī un decembrī, kad būvlēmums joprojām bija spēkā, *Femern A/S* ieguva valsts aizdevumus, kuru nominālvērtība bija 7,4 miljardi DKK (1 miljards EUR), lai nodrošinātu nepieciešamo finansējumu būvniecības posma sākšanai. Šie aizdevumi ir izmaksāti laikposmā no 2018. gada novembra līdz 2019. gada aprīlim.

(70) Sūdzības iesniedzēji arī apgalvoja, ka katru reizi, kad *Femern A/S* saņem jaunu valsts aizdevumu, tiek piešķirts jauns pasākums, kas ietver jaunu *ad hoc* atbalsta pasākumu.

Aizdevumi reklāmas/mārketinga/informatīvajiem pasākumiem

(71) Kā minēts lēmumā par procedūras sākšanu, *Scandlines* apgalvoja, ka *Femern A/S* bija īstenojis plašu reklāmas un mārketinga pasākumu kopumu ([48]) – vai nu pats, vai ar darbuzņēmēju, konsultantu ([49]) un tiešo piegādātāju starpniecību. *Scandlines* arī norādīja, ka, tā kā *Femern A/S* pagaidām nav tādu ienākumu avotu, kas pārsniedz ES finansējumu, šāda veida darbību finansēšana būtu nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts. Vai arī būtu jāuzskata, ka iespējamais attiecīgais atbalsts ir tāda atbalsta ļaunprātīga izmantošana, kas atļauts saskaņā ar lēmumu par plānošanu.

([43]) Būvniecības likuma 4. panta 4. punkts apvienojumā ar 1. pantu.
([44]) Komisijas paziņojums par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā (OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.).
([45]) Sk. Plānošanas likuma 7. panta 4. punktu un Būvniecības likuma 4. panta 3. punktu.
([46]) Noteikts aizdevumu saņemšanas dienā atbilstīgi tirgus nosacījumiem, kas bija piemērojami tajā laikā.
([47]) Kā norādīja *Scandlines*, laikposmā līdz 2013. gadam sākotnējā summa, kas bija 187 miljoni EUR, tika palielināta četras reizes.
([48]) Piemēram, preses departamenta un divu informācijas centru (Rēdbijhavnā un Burgā, kas atrodas Vācijas salā Fēmarnā) darbība un video kanāls, konkursa pasākumu organizēšana un dalība tajos, informatīvie pasākumi, publikācijas plašsaziņas līdzekļos un tīmekļa vietnēs, zinātniskās informācijas sagatavošana un izplatīšana ražotājiem, pārstrādātājiem un tirgotājiem, uz patērētājiem vērstas reklāmas kampaņas, maratonu un futbola turnīru sponsorēšana.
([49]) Piemēram, līgums par "atainojuma plašsaziņas līdzekļos uzraudzību" (2014. gads), līgums par mārketinga pārvaldību un konsultāciju pakalpojumiem (2017. gads).

(72) Šajā saistībā Dānijas iestādes sākotnējās izmeklēšanas procedūras kontekstā apgalvoja, ka *Femern A/S* veiktās informatīvās darbības ietilpst uzņēmuma uzdevumu jomā, kā noteikts tiesiskajā regulējumā, kas attiecas uz valstij piederoša uzņēmuma darbību Satiksmes ministrijas vārdā. Kad valsts īsteno šādus lielus infrastruktūras projektus, attiecīgajām publiskajām struktūrām ir pienākums plašāk informēt sabiedrību, lai iedzīvotāji zinātu, kāds ir infrastruktūras projekts, cik ilgs būs būvniecības posms un kādi būs ieguvumi no valsts lēmuma būvēt šo infrastruktūru. Tāpēc Dānijas iestādes uzskata, ka šīs darbības ir daļa no valsts sabiedriskā uzdevuma – informēt savus pilsoņus – un nav uzskatāmas par reklāmas un mārketinga pasākumiem, jošajā posmā fiksētā savienojuma darbība ir tālā nākotnē. Tāpēc minēto darbību finansēšana nebūtu uzskatāma par valsts atbalstu. Dānijas iestādes sīkāk paskaidroja, ka 2014. un 2015. gadā informatīvie pasākumi daļēji tika finansēti no ES finansējuma līdzekļiem ar Komisijas *TEN-T* programmas starpniecību un daļēji no valsts aizdevumiem. 2014. gadā minētajiem pasākumiem tika piešķirts pilns ES finansējums (50 % no izmaksām), bet 2015. gadā – ES finansējums ierobežotā apmērā. 2016. gadā *Femern A/S* nesaņēma ES finansējumu informatīvajiem pasākumiem. Tāpēc 2016. gadā šie pasākumi – tāpat kā citi *Femern A/S* pasākumi – tika finansēti, iegūstot valsts aizdevumus. 2017. gadā *Femern A/S* saņēma ES finansējumu EISI programmas ietvaros un tādējādi informatīvie pasākumi daļēji tika finansēti no ES līdzekļiem un daļēji, izmantojot valsts aizdevumus.

2.4.4. *Īpaši nodokļu pasākumi*

(73) Lēmumā par procedūras sākšanu tika minētas arī *Scandlines* bažas par to, ka uz *Femern A/S* attiecas īpašs nodokļu režīms saskaņā ar Dānijas nodokļu tiesību aktiem, kas sākotnēji bija ieviests ar Plānošanas likumu.

2.4.4.1. Zaudējumu pārnešana

(74) Saskaņā ar Plānošanas likuma 9. pantu *Femern A/S* tika ļauts pārnest zaudējumus gadu no gada bez jebkādiem ierobežojumiem. Sākumā tas atbilda noteikumiem, ko Dānijā vispārīgi piemēro uzņēmumiem. Taču 2013. gada 1. janvārī Dānijas nodokļu tiesību aktos tika ieviests ([50]) ierobežojums attiecībā uz pārnesto vēsturisko zaudējumu summām ([51]), kuras var atskaitīt vienā gadā. Saskaņā ar šo noteikumu, lai gan tiesības uz zaudējumu pārnešanu nebija ierobežotas laikā, zaudējumu summa, ko var pārnest un atskaitīt no nākamo gadu peļņas, ir ierobežota katru gadu līdz 7,5 miljoniem DKK ([52]) (1 miljonam EUR). Ja zaudējumi paliek, tos var atskaitīt ne vairāk kā 60 % apmērā no pozitīvā ar nodokli apliekamā ienākuma, kas pārsniedz 7,5 miljonus DKK. Tomēr, ņemot vērā Plānošanas likuma īpašos noteikumus, šis ierobežojums neattiecās uz *Femern A/S*, kas saglabāja tiesības uz vēsturisko zaudējumu neierobežotu pārnešanu. Šīs tiesības tika atceltas 2015. gada beigās ([53]).

(75) Dānijas iestādes provizoriskās izmeklēšanas procedūras kontekstā apgalvoja, ka laikposmā no 2013. līdz 2015. gadam *Femern A/S* nebija faktisku finansiālu priekšrocību, jo faktiski šādu pasākumu varēja izmantot tikai vēlākos projekta posmos, proti, kad projekts radīs ar nodokli apliekamu peļņu. Dānijas iestādes arī paskaidroja, ka šajā laikposmā *Femern A/S* izmantoja visus radušos zaudējumus, lai samazinātu ar nodokli apliekamos ienākumus grupas līmenī tajā pašā finanšu gadā. Arī citi Dānijas uzņēmumi grupā varēja rīkoties tāpat saskaņā ar vispārējiem nodokļu noteikumiem.

2.4.4.2. Aktīvu nolietojums

(76) Saskaņā ar *Sund & Bælt* likuma 12. un 13. pantu ([54]) *Sund & Bælt* piederošo uzņēmumu, piemēram *Femern A/S*, aktīvu gada nolietojuma likme tika noteikta 6 % apmērā no sākotnējām iegādes izmaksām. Fiksētā savienojuma būvniecības kopējās izmaksas var uzskatīt par sākotnējām iegādes izmaksām. Tas nozīmē, ka visiem *Femern A/S* aktīviem tiktu piemērots vienots vispārējs noteikums par nolietojumu. *Femern A/S* nolietojuma likme 6 % apmērā tiktu piemērota līdz ienākumu gūšanas gadam, kurā kopējā nolietojuma summa pārsniegtu 60 % no sākotnējām iegādes izmaksām (t. i., 10 gadu periodam), un no tā laika gada nolietojuma likme tiktu samazināta uz 2 %.

(77) Saskaņā ar Dānijas iestāžu sniegto informāciju kopš 2016. gada 1. janvāra arī īpašie nolietojuma noteikumi ir atcelti, grozot *Sund & Bælt* likumu ([55]).

([50]) Sk. 12. panta 2. punktu 2012. gada 18. jūnija Likumā Nr. 591, ar ko groza Dānijas Likumu par uzņēmumu ienākuma nodokli.
([51]) Zaudējumi, kas radušies iepriekšējos finanšu gados.
([52]) 2010. gada vērtības – summa tiek indeksēta katru gadu (izņemot laikposmu no 2010. līdz 2013. gadam).
([53]) Plānošanas likuma 9. pants tika atcelts ar 2015. gada 4. maija Likumu Nr. 581, kas stājās spēkā 2016. gada 1. janvārī attiecībā uz nodokļu noteikumiem.
([54]) Sk. 13. un 14. pantu 2005. gada 24. jūnija Likumā Nr. 588 *Lov om Sund og Bælt Holding A/S* (*Lov nr. 588 af 24/06/2005*) ("*Sund & Bælt* likums").
([55]) Likums Nr. 581 tika grozīts 2015. gada 4. maijā.

2.4.4.3. Kopīgs nodokļu režīms

(78) *Femern A/S* un *Sund & Bælt Holding* tiek aplikti ar kopējiem obligātajiem nodokļiem saskaņā ar vispārējo kopīgo nodokļu režīmu, ko piemēro visiem Dānijas uzņēmumiem grupas ietvaros. Saskaņā ar Dānijas Likuma par uzņēmumu ienākuma nodokli 31. pantu "grupai", kuras visi uzņēmumi ir reģistrēti Dānijā, ir jāmaksā nodoklis saskaņā ar noteikumiem par obligātu grupas aplikšanu ar nodokļiem. Šajā ziņā uz *Femern A/S* neattiecas īpaši noteikumi.

(79) Sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka iepriekš minētie nodokļu pasākumi, kas piešķirti *Femern A/S*, ir nesaderīgs valsts atbalsts, kas līdz laikam, kad tika atcelti attiecīgie noteikumi, nebija ierobežots ne laika, ne apmēra ziņā un sniedza priekšrocības uzņēmumam atsevišķi no citiem valsts pasākumiem, kuri ir jānovērtē atsevišķi.

2.4.5. *Valsts īpašuma lietošana bez maksas*

(80) Saskaņā ar Fēmarnbelta līguma 8. sadaļu Vācija un Dānija dara pieejamas vajadzīgās zemes platības Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta būvniecībai un ekspluatācijai (8. sadaļas 1. apakšsadaļa), tostarp vajadzīgās ūdens teritorijas un jūras gultni, bez maksas (8. sadaļas 2. apakšsadaļa).

(81) Dānijas valsts uzņēmumam *Femern A/S* bez maksas darīs pieejamas fiksētā savienojuma sagatavošanai, pārbaudei un plānošanai ([56]), kā arī būvniecībai un ekspluatācijai ([57]) nepieciešamās ūdens teritorijas un jūras gultni.

(82) Kā minēts lēmumā par procedūras sākšanu, *Scandlines* apgalvoja, ka, izmantojot šos noteikumus, *Femern A/S* gūst labumu no finansiālas priekšrocības, jo – gadījumā, ja šādu noteikumu nebūtu, –parasti būtu jāmaksā tirgus maksa par ūdens teritoriju un jūras gultnes lietošanu.

(83) Tomēr Dānijas iestādes apgalvoja, ka Dānijas tiesību aktos nav vispārīgu noteikumu vai principu, kas uzņēmumiem, kuri ir līdzīgā faktiskā un tiesiskā situācijā kā *Femern A/S*, uzliek par pienākumu maksāt valstij nodevas par jūras gultnes un ūdens teritoriju lietošanu. Tādējādi tas pats brīvas piekļuves princips attiecas uz citiem Dānijas transporta infrastruktūras objektiem, kurus finansē no maksas pakalpojumiem (piem., uz Ēresunda fiksēto savienojumu un Greitbelta fiksēto savienojumu). Līdzīgi, lai gan prāmju operatori vai citi kuģu kravu pārvadājumu uzņēmumi nav tieši salīdzināmā situācijā, tie nemaksā nekādas nodevas Dānijas valstij par Dānijas jurisdikcijā esošu jūras teritoriju šķērsošanu. Turklāt ostas nemaksā nekādas nodevas par jūras gultnes lietošanu.

2.4.6. *Dzelzceļa nodevas*

(84) *Femern A/S* ir pilnvarots iekasēt maksu no dzelzceļa operatoriem par dzelzceļa savienojuma izmantošanu fiksētajā savienojumā. Attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumu maksājumu *Femern A/S* par fiksētā savienojuma dzelzceļa līnijas izmantošanu – Satiksmes ministrija noteiks tā apmēru un regulēšanas principus ([58]).

(85) Lēmumā par procedūras sākšanu tika minētas *Scandlines* bažas par to, ka valsts ar sava dzelzceļa operatora *Danske Statsbaner* ("*DSB*") ([59]) starpniecību nenoteiktu laiku katru gadu maksās *Femern A/S* daļu no kopējām nodevām 350 miljonu DKK (46,9 miljonu EUR) apmērā. Tā kā šķiet, ka šī nodeva tiktu piemērota neatkarīgi no tā, cik vilcienu izmanto fiksēto savienojumu, bez pielāgošanas mehānisma un nenoteiktu laiku, sūdzības iesniedzējs norādīja, ka tas radīs ekonomisku priekšrocību *Femern A/S*.

(86) Dānijas iestādes apgalvoja, ka Būvniecības likuma sagatavošanas piezīmēs ([60]) ir paredzēts, ka dzelzceļa nodevu apmērs ilgtermiņā atspoguļos arī daļu no fiksētā savienojuma būvniecības izmaksām, nevis tikai izmaksas, kas tieši saistītas ar dzelzceļa savienojuma ekspluatāciju. Turklāt minētās nodevas tiks noteiktas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES ([61]), nodrošinot, ka tiek novērsta pārmērīga kompensācija.

(87) Turklāt Dānijas iestādes sagaida, ka ieņēmumi no dzelzceļa izmantošanas veidos apmēram 15 % no kopējiem ienākumiem no pamatdarbības, savukārt fiksētā savienojuma dzelzceļa daļas būvniecības izmaksas veido 51 %, un tas nozīmē, ka autoceļu savienojuma lietotāji galu galā maksās par daļu no dzelzceļa savienojuma.

(88) Tā kā visiem dzelzceļa operatoriem, kas izmanto fiksēto savienojumu, būtu jāmaksā dzelzceļa nodevas, Dānijas iestādes norādīja, ka dzelzceļa nodevu iekasēšana nenozīmētu *Femern A/S* piešķirto valsts līdzekļu izmantošanu, jo līdzekļu pārskaitījumi no dzelzceļa operatoriem uzņēmumam *Femern A/S* nekādā veidā neietekmētu valsts budžetu.

([56]) Sk. Plānošanas likuma 16. pantu.
([57]) Sk. Būvniecības likuma 45. pantu.
([58]) Sk. Būvniecības likuma 41. pantu.
([59]) Dānijas Valsts dzelzceļš.
([60]) *Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark* (*Lov nr. 575 af 4. maj 2015*).
([61]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(89) Komisija sāka formālo izmeklēšanas procedūru 2019. gada 14. jūnijā. Šajā dienā pieņemtajā lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sniedza pasākumu sākotnēju novērtējumu un izteica šaubas par to saderību ar iekšējo tirgu.

(90) Šajā posmā Komisija nevarēja secināt, vai *Femern A/S* var uzskatīt par uzņēmumu. Konkrētāk, ņemot vērā īpašo situāciju, kādā darbojas *Femern A/S*, Dānijas iestāžu un sūdzības iesniedzēju iesniegto argumentāciju un minēto judikatūru, Komisijai bija šaubas, vai var uzskatīt, ka *Femern A/S* ir iesaistīts saimnieciskā darbībā (projekta plānošanas, būvniecības un ekspluatācijas posmā), un vai tāpēc to var kvalificēt kā uzņēmumu. Komisijai bija šaubas arī par to, vai reklāmas/mārketinga/informatīvie pasākumi ir uzskatāmi par sabiedrisku uzdevumu vai par saimniecisku darbību. Turklāt Komisija nevarēja izdarīt galīgu secinājumu par selektīvas priekšrocības esību dažos atbalsta pasākumos.

(91) Komisija nevarēja secināt, vai valsts garantijas un valsts aizdevumi ir uzskatāmi par atbalsta shēmu vai par individuālu atbalstu, kas tika piešķirts, kad stājās spēkā Plānošanas likums un Būvniecības likums, vai arī par individuālu atbalstu, kas tika piešķirts katru reizi, kad valsts iestādes veica kādu *Femern A/S* finanšu darījumu.

(92) Attiecībā uz saderības novērtējumu, ņemot vērā arī Tiesas spriedumus, Komisija pauda sākotnējo nostāju, ka fiksētā savienojuma projekts ir svarīgs Eiropas kopējo interešu projekts. Tomēr Komisija uzdeva jautājumus par to, vai atbalsts daļēji ir uzskatāms par darbības atbalstu. Turklāt Komisijai bija grūtības konstatēt atbalsta nepieciešamību. Ņemot vērā neskaidrības par atbilstošo laikposmu projekta iekšējās atdeves likmes (*IRR*) aprēķināšanai un laiku, kas pagājis kopš 2014. gada paziņojuma, Komisija uzskatīja, ka tai vajadzēs sīki novērtēt vidējās svērtās kapitāla cenas (“*WACC*”) atsauces vērtību un projekta *IRR* apmēru, ko ierosinājušas Dānijas iestādes, pamatojoties uz atjauninātiem un atbilstošiem pieņēmumiem. Turklāt Komisijai bija jautājumi par pārbaudāmo pasākumu samērīgumu, ņemot vērā grūtības noteikt finansējuma deficītu un to, ka nav elementu, kas ļautu izmantot pienācīgu metodi attiecīgā atbalsta apmēra noteikšanai vai vismaz piemērotu metodiku un attiecīgos ierobežojumus. Lai gan Komisija nevarēja izdarīt secinājumu par papildu atbalsta pasākumu ietekmi uz konkurenci, tā provizoriski secināja, ka paziņotajiem atbalsta pasākumiem varētu būt vienīgi ierobežota negatīva ietekme uz konkurenci un tirdzniecību un ka tas nevar atsvērt projekta acīmredzamo pozitīvo ietekmi Savienībai kopumā. Visbeidzot, Komisija secināja, ka tā nevar pieņemt lēmumu par īpašo saderības nosacījumu, kas attiecas uz valsts garantiju izmantošanas nosacījumiem, un nevarēja secināt, ka Dānija ir izpildījusi pārredzamības nosacījumu, kas paredzēts Komisijas paziņojuma “Kritēriji, pēc kuriem analizē saderību ar iekšējo tirgu valsts atbalstam ar mērķi sekmēt svarīgu projektu īstenošanu visas Eiropas interesēs” (“SPVEI paziņojums”) ([62]) 45. punktā.

4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

(93) Visas ieinteresētās personas, kas iesniedza piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu, pauda bažas par iespējamo valsts atbalstu *Femern A/S*. Piezīmes, kas tika saņemtas no Dānijas Prāmju asociācijas un EKKĪA, ir vispārīgas.

(94) *VDR* jo īpaši uzsvēra, ka *Femern A/S* ir uzskatāms par uzņēmumu, kas veic saimniecisku darbību. Tā kā *Femern A/S* tika uzdots uzbūvēt un ekspluatēt fiksēto savienojumu bez publiskā iepirkuma procedūras, tas gūst priekšrocību. Turklāt *VDR* apšauba stimulējošās ietekmes esību un uzskata, ka bija arī citas, lētākas alternatīvas, kā arī lūdz Komisiju ierobežot atbalstu un uzskata, ka pastāv liels risks, ka fiksētā savienojuma projekts radīs negodīgus konkurences izkropļojumus.

(95) Rostokas osta, pirmkārt, apgalvo, ka ir izpildīti visi valsts atbalsta nosacījumi saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu. Turklāt tā uzskata, ka projekta rezultāti un ietekme nebija pienācīgi novērtēti un ka ietekme uz pašu darbībām tika novērtēta par zemu. Satiksmes prognoze, jo īpaši attiecībā uz Vācijas iekšzemes savienojumiem, būtu nepilnīga, neuzticama un pretrunīga. Turklāt netiktu ņemta vērā robežkontroles un pārvietošanas ietekme (par labu Greitbelta vai Ēresunda savienojumiem). Tāpēc attiecībā uz visām ostām blakus Fēmarnbelta fiksētajam savienojumam abās Baltijas jūras pusēs projekta negatīvā ietekme netiktu pienācīgi novērtēta.

(96) *Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.*, *Rederi Aktiebolaget Nordö-Link*, *Stena Line*, *Trelleborg Hamn AB*, *FSS* un *Scandlines* piezīmes ir līdzīgas un lielā mērā atspoguļo *Scandlines* vispārējos argumentus. Tādēļ, lai būtu

([62]) OV C 188, 20.6.2014., 4. lpp.

vieglāk lasīt, šīs piezīmes tālāk tekstā tiks sauktas par "*Scandlines* un citu" piezīmēm. *NABU* atbildē galvenā uzmanība ir pievērsta saderības analīzei, un tā lielā mērā atbilst *Scandlines* piezīmēm, taču tajā ir ietverts arī vides aizsardzības aspekts.

4.1. **Piezīmes par atbalsta esību**

4.1.1. *Uzņēmuma jēdziens*

(97) *Scandlines* un citi norāda, ka *Femern A/S* būtu jāuzskata par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jo *Femern A/S* veic saimniecisku darbību, piedāvājot transporta pakalpojumus par atlīdzību. Šajā saistībā *Scandlines* un citi atsaucas uz Komisijas 2014. gada lēmumu par Ēresunda tilta būvniecības finansēšanu ("2014. gada lēmums par Ēresundu") ([63]), kurā Komisija konstatēja, ka tās pašas darbības, ko veic Ēresunda tilta konsorcijs, ir saimnieciskas darbības.

(98) Turklāt *Scandlines* un citi apgalvo, ka *Femern A/S* nesniedz pakalpojumus, kas saistīti ar publiskas varas īstenošanu. Saskaņā ar iedibināto judikatūru darbība ir saistīta ar publiskas varas īstenošanu tikai tad, ja, veicot darbību, tiek īstenots sabiedrības interešu mērķis, kas *parasti* ir valsts iestādes mērķis ([64]). Tas neattiecas uz darbībām, ko veic *Femern A/S*.

(99) Turklāt *Scandlines* un citi atsaucas uz Eiropas tiesu judikatūru un Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, apgalvojot, ka nav nozīmes tam, vai *Femern A/S* var noteikt pats savas cenas, vai arī uz to attiecas valsts regulētas cenas. Turklāt *Femern A/S* ir plaša rīcības brīvība piešķirt lielas atlaides, un tas nozīmē, ka transporta ministrs nosaka nevis precīzu atlīdzību, bet tikai maksimālās cenas.

(100) Tā kā *Femern A/S* darbības pēc būtības ir uzskatāmas par saimnieciskām, *Scandlines* un citi uzskata, ka papildus plānošanas, būvniecības un ekspluatācijas finansējumam arī reklāmas/mārketinga/informatīvo pasākumu finansējums ir valsts atbalsts. *Scandlines* un citi arī uzsver, ka *Femern A/S* ir veicis nepārprotamus mārketinga pasākumus, kas pārsniedz plašas sabiedrības informēšanu par infrastruktūras projektu.

4.1.2. *Selektīva priekšrocība*

(101) *Scandlines* un citi norāda, ka saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi *Femern A/S* tieša iecelšana par fiksētā savienojuma vienīgo būvnieku un pārvaldnieku bez konkursa pati par sevi ir saistīta ar ekonomisku priekšrocību. *Scandlines* un citi apgalvo, ka katrs atbalsta pasākums, kas minēts lēmuma par procedūras sākšanu 2.4. sadaļā, nodrošina selektīvu priekšrocību uzņēmumam *Femern A/S*.

(102) Attiecībā uz kapitāla iepludināšanu, valsts garantijām un valsts aizdevumiem *Scandlines* un citi apgalvo, ka atbalsta elementu veido visa valsts garantētā vai aizdotā summa, nevis starpība starp prēmiju vai procentu likmi, ko maksāja *Femern A/S*, un tirgum atbilstošu prēmiju vai procentu likmi. Šā argumenta pamatā ir apsvērums, ka *Femern A/S* finanšu stāvoklis būtu tik slikts, ka neviens galvotāja privāts aizdevējs nepiedāvātu aizdevumus vai garantijas. *Scandlines* un citi izdara secinājumu par šo slikto finanšu stāvokli, pamatojoties uz savu interpretāciju par komerciālās intereses pieprasījumu, jo neviens tirgus dalībnieks nepiešķirtu *Femern A/S* garantijas vai aizdevumus. Pamatojoties uz to, *Scandlines* un citi secina, ka nepastāv tirgus likme un tāpēc atbalsta elements ir visa garantija un visa aizdevuma summa.

(103) Attiecībā uz dzelzceļa nodevām *Scandlines* un citi apgalvo, ka vienīgais būtiskais cenu noteikšanas parametrs ir izmaksas, jo neviens konkurents nepiedāvā līdzīgu pakalpojumu pēc sliežu ceļu noņemšanas līdz *Scandlines* prāmjiem. Tā kā Dānijas valsts maksās *Femern A/S* ikgadējo dzelzceļa nodevu 350 miljonu DKK (46,9 miljonu EUR) apmērā ar valstij piederošā dzelzceļa operatora *DSB* starpniecību bez samazināšanas mehānisma atkarībā no tā, cik vilcienu faktiski izmanto fiksēto savienojumu, cena nav balstīta uz izmaksām. *FSS* piebilst, ka summa 350 miljonu DKK apmērā veido konkrētu daļu no kopējiem gada ieņēmumiem no dzelzceļa nodevām un ka šīs nodevas piemērošana nav ierobežota laikā.

(104) Attiecībā uz nodokļu pasākumiem *Scandlines* un citi apgalvo, ka visi pasākumi piešķir priekšrocību. Tie arī atzīmē, ka nodokļu pasākumi attiecas gan uz plānošanas pasākumiem, gan būvdarbiem.

(105) Attiecībā uz valsts īpašuma lietošanu bez maksas *Scandlines* un citi apgalvo, ka *Femern A/S* gūst labumu no ūdens teritoriju un jūras gultnes daļas lietošanas bez maksas, kā tas nepārprotami paredzēts Plānošanas likumā un Būvniecības likumā. Tie uzskata, ka Dānijas prasība, saskaņā ar kuru prāmju operatori vai citi kuģu kravu pārvadājumu uzņēmumi Dānijas valstij parasti nemaksā nodevas par jūras teritoriju šķērsošanu, ir pretrunā minētā noteikuma iekļaušanai likumos. *FSS* uzskata, ka tam, ka uzņēmumi faktiski nemaksā par tranzītu caur valsts jūras teritorijām, nav nozīmes.

([63]) Komisijas 2014. gada 15. oktobra lēmums lietā SA. 36558 (2014/NN) un SA. 38371 (2014/NN) – Dānija, SA. 36662 (2014/NN) – Zviedrija, Atbalsts, kas piešķirts *Øresundsbro Konsortiet* (OV C 437, 5.12.2014., 1. lpp.).

([64]) Šajā saistībā ir izdarīta atsauce uz Tiesas 1994. gada 19. janvāra spriedumu *SAT Fluggelsellschaft mbH / Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 17. punkts.

4.2. **Piezīmes par atbalsta klasifikāciju**

(106) *Scandlines* un citi nepiekrīt argumentiem, kas izklāstīti lēmumā par procedūras sākšanu, kurā minētas trīs iespējamās ar valsts garantijām un aizdevumiem saistītā atbalsta klasifikācijas iespējas: proti, i) atbalsta shēma, ii) individuāli atbalsta pasākumi, kas piešķirti, stājoties spēkā Plānošanas likumam un Būvniecības likumam, vai iii) individuāls atbalsts, kas piešķirts katru reizi, kad valsts iestādes veica kādu *Femern A/S* finanšu darījumu.

(107) *Scandlines* un citi apgalvo, ka atbalsts ir piešķirts vienīgi *Femern A/S* konkrētam projektam un tāpēc ir uzskatāms nevis par shēmu, bet gan par individuālu atbalstu (t. i., *ad hoc* atbalstu).

(108) *Scandlines* un citu interpretācijā arguments, kuru Komisija izklāstīja lēmuma par procedūras sākšanu 132. apsvērumā attiecībā uz valsts pienākumu nodrošināt projekta finansējumu, bija arguments par labu tam, lai tā tiktu klasificēta kā atbalsta shēma. *Scandlines* un citi uzskata, ka tas būtu pretrunā ar Procedūras regulu un spriedumu Ēresunda lietā ([65]).

(109) *Scandlines* un citi secina, ka, tā kā atbalstu nevar klasificēt kā atbalsta shēmu, tiem ir jābūt vairākiem *ad hoc* atbalsta pasākumiem, kas piešķirti katru reizi, kad *Femern A/S* noslēdza finanšu darījumu projekta finansēšanai (t. i., iii) iespēja). *Scandlines* un citi neiesniedza papildu argumentus vai pierādījumus par to, kāpēc *ad hoc* atbalsts tiek piešķirts katru reizi, kad tiek noslēgts atsevišķs darījums, nevis laikā, kad stājās spēkā Plānošanas likums vai Būvniecības likums (t. i., ii) iespēja).

(110) *FSS* uzskata, ka atbalstu nevar uzskatīt par atbalsta shēmu, bet nesniedz piezīmes par atbalsta piešķiršanas laiku.

4.3. **Piezīmes par saderības novērtējumu**

4.3.1. *Projekta kvalificēšana, ņemot vērā SPVEI noteikumus*

(111) *Scandlines* un citi apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini atzinusi, ka Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts ir Eiropas kopējo interešu projekts. *NABU* apgalvo, ka ar to vien, ka projekts ir paredzēts kā *TEN-T* tīkla projekts (dzelzceļa daļai) un tam ir tiesības saņemt ES finansējumu, nepietiek, lai pierādītu visas Eiropas intereses. *Scandlines* un citi uzskata, ka fiksētā savienojuma pozitīvā sociālekonomiskā atdeve, kas minēta lēmumā par procedūras sākšanu, ir balstīta uz 2015. gadā veiktiem nekonsekventiem un novecojušiem pētījumiem ([66]). Jo īpaši *Scandlines* un citi uzsver, ka analīzē, kas minēta lēmumā par procedūras sākšanu, nav pietiekami ņemta vērā prāmju konkurences ietekme, un uzskata, ka aprēķinātās sociālekonomiskās atdeves pamatā esošās satiksmes prognozes ir novecojušas. Šajā saistībā *Scandlines* un citi atsaucas uz jauniem pētījumiem, ko veica uzņēmums *PWC* ([67]) ("*PWC* ziņojums") un *Knud Erik Andersen* ("*Knud Erik Andersen* pētījums") ([68]) attiecīgi 2019. gada janvārī un augustā. *PWC* ziņojums tika sagatavots Vācijas iestāžu vajadzībām saistībā ar Vācijas plāna apstiprinājuma izdošanu Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektam. Tajā lielākā uzmanība tika pievērsta prāmju konkurētspējai pēc fiksētā savienojuma atvēršanas. Pamatojoties uz *Knud Erik Andersen* pētījumu, *Scandlines* un *Stena Line* apgalvo, ka 2015. gada pētījumos *Scandlines* izmaksas ir novērtētas pārāk augstu, jo tās nozīmē, ka *Scandlines* būtu strādājis ar ļoti lieliem zaudējumiem. Ja izmaksas būtu pareizi noteiktas, Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta sociālekonomiskā atdeve būtu negatīva. Turklāt *Scandlines* un *Stena Line* uzskata, ka 2015. gadā veiktie pētījumi ir kļūdaini, jo Vācijas iekšzemes savienojumu izmaksas ir novērtētas pārāk augstu un tas vēl vairāk samazina sociālekonomisko atdevi. *NABU* piebilda, ka pētījumos nav pienācīgi ņemta vērā ietekme uz vidi.

(112) *Scandlines* un citi arī apgalvo, ka faktiskais Eiropas tīrais ieguvums no Fēmarnbelta fiksētā savienojuma izveides ir negatīvs un Fēmarnbelta fiksētā savienojuma atdeves likme ir nepārprotami daudz mazāka par 4 %, ko tie uzskata par noteikto minimālo atdevi Dānijā īstenojamam infrastruktūras projektam.

(113) *FSS* nesniedza piezīmes par šo elementu.

(114) *NABU* uzskata, ka Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts nesniedz priekšrocības, uz kurām atsaucas Dānijas iestādes, jo šis savienojums neuzlabo satiksmes apstākļus un nerada minētos laika ietaupījumus, tāpēc tam nav pozitīvas ietekmes uz pārvadājumiem starp Vāciju un Skandināviju.

([65]) Vispārējās tiesas 2018. gada 19. septembra spriedums *HH Ferries* un citi / Komisija, T-68/15, ECLI:EU:T:2018:563.

([66]) *Scandlines* un citi atsaucas uz 2015. gada 5. janvārī veikto "sākotnējo pētījumu" un 2015. gada 27. martā veikto "atjaunināto pētījumu", kas ir izmaksu un ieguvumu analīze, kura tika sagatavota pēc Dānijas Transporta ministrijas iniciatīvas un pasūtījuma.

([67]) *Scandlines* un citi atsaucas uz *PWC* ziņojumu, kas datēts ar 2019. gada 29. janvāri.

([68]) *Knud Erik Andersen* "*Udfordringer ved samfundsokonomisk analyse af transportprojekter*", publicēts elektroniskajā žurnālā "*Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet*" (Ieguvumi no ikgadējās transporta jomas konferences Ālburgas Universitātē), ISSN 1603-9696.

4.3.2. *Darbības atbalsta piešķiršana*

(115) *Scandlines* uzskata, ka darbības atbalsts ir aizliegts un tā piešķiršanu nevar atļaut. *Scandlines* un citi uzskata, ka darbības atbalsts ir saistīts nevis ar noteiktu projekta posmu (piem., ekspluatācijas posmu), bet gan ar izmaksu veidu. Jebkurš atbalsts darbības izmaksu segšanai ir darbības atbalsts. Tāpēc no finansējuma deficīta aprēķina būtu jāizslēdz visas attiecīgās darbības izmaksas. *FSS* piebilst, ka saskaņā ar tā interpretāciju par spriedumu Ēresunda lietā jebkurš aizdevums, kas ņemts, lai pārfinansētu agrāku aizdevumu, automātiski kļūst par darbības izmaksām un ka tāpēc atbalsts šādai pārfinansēšanai ir aizliegts. Tāpēc nekādu *Femern A/S* piešķirto atbalstu nevar izmantot, lai segtu aizdevumu pārfinansēšanas izmaksas. *FSS* uzskata, ka nodevām vajadzētu būt balstītām uz izmaksām un cenu dempings būtu jāizslēdz. *NABU* nesniedza piezīmes par darbības atbalsta elementu.

4.3.3. *Piezīmes par finansējuma deficītu*

(116) *Scandlines* un citi apgalvo, ka finansējuma deficīts, kas minēts lēmumā par procedūras sākšanu, ir kļūdains triju iemeslu dēļ: 1) tas ietver uzpūstas un neattiecināmas izmaksas saistībā ar i) dividendēm, kas tiek maksātas *A/S Femern Landanlæg* par iekšzemes savienojumiem, un ii) darbības izmaksām; 2) tas ietver mākslīgi zemus ieņēmumus, i) izslēdzot *TEN-T* subsīdijas un ii) pieņemot, ka *Femern A/S* nosaka savas nodevas zemāk par izmaksām; un 3) fiksētā savienojuma projekta darbības laiks ir pārāk īss. *Scandlines* un citi uzskata, ka visi šie elementi rada mākslīgi lielu finansējuma deficītu un tādējādi arī pārāk lielu maksimālo pieļaujamo atbalsta summu.

(117) Attiecībā uz attiecināmajām izmaksām *Scandlines* un citi atgādina, ka Komisija iepriekš uzskatīja, ka gadījumos, kad atbalstītais projekts ietver gan saimnieciskās, gan nesaimnieciskās darbības, aprēķinot finansējuma deficītu, var iekļaut tikai ar saimnieciskajām darbībām saistītās izmaksas. Pamatojoties uz to, tie apgalvo, ka iekšzemes savienojumu izmaksas un ekspluatācijas izmaksas nevar iekļaut finansējuma deficītā, jo šīs izmaksas neveido daļu no fiksētā savienojuma projekta. Turklāt, tā kā dividenžu maksājumi ir nevis izmaksu postenis, bet gan peļņas sadale, tos nevar iekļaut finansējuma deficīta analīzē. *FSS* piebilst, ka sagatavošanās darbi, kas sākās 2013. gadā, ir celtniecības izmaksas un tāpēc tās nevar atzīt par attiecināmajām izmaksām plānošanas vajadzībām. Turklāt *FSS* uzskata, ka plānošanas izmaksas nav daļa no būvniecības izmaksām, kā minēts lēmuma par procedūras sākšanu 1. tabulā.

(118) Attiecībā uz ieņēmumiem *Scandlines* un citi apgalvo, ka *TEN-T* subsīdijas nav iekļautas 2014. gada finansējuma deficīta analīzē. Šo subsīdiju iekļaušana būtiski samazinās finansējuma deficītu. Turklāt ieņēmumi ir mākslīgi zemi tāpēc, ka *Femern A/S* maksa par ceļiem ir balstīta nevis uz izmaksām, bet gan uz *Scandlines* prāmju cenām. Tāpēc Komisijai ir jāpieprasa, lai laikposmā, kad *Femern A/S* gūs labumu no valsts atbalsta, fiksētā savienojuma cenas tiktu noteiktas tādā apmērā, kas atspoguļotu visas tā izmaksas, tostarp par parāda apkalpošanu. *FSS* neizskatīja šo pēdējo elementu. Attiecībā uz projekta darbības laiku *Scandlines* un citi atgādināja, ka finansējuma deficīta un *IRR* analīzei ir jābalstās uz ieguldījuma ilgumu, nevis uz 55 gadu atmaksas periodu, kā to apstiprinājusi arī Vispārējā tiesa. No informācijas, kas dota *Femern A/S* tīmekļa vietnē, var secināt, ka tuneļa darbības laiks ir 120 gadi.

4.3.4. *Atbalsta summa un atbalsta saņemšanas ilgums*

(119) Saskaņā ar *Scandlines* un citu sniegto informāciju atbalsta summa ir novērtēta par zemu, jo tā attiecas tikai uz starpību starp tām procentu/prēmijas likmēm, ko *Femern A/S* maksā par valsts aizdevumiem un valsts garantijām, un attiecīgajām tirgus likmēm.

(120) *Scandlines* un citi arī apgalvo, ka atbalsta saņemšanas ilgumam ir jābūt daudz īsākam par 55 gadiem. Turklāt katrai valsts garantijai un katram valsts aizdevumam ir jābūt ierobežotam laikā. Uzņēmumam *Femern A/S* piešķirtais atbalsts ir jāizbeidz, kad ieņēmumi var nosegt darbības izmaksas un izmaksas, kas saistītas ar parādu, atbilstoši tirgus nosacījumiem. *Scandlines* un citi atsaucas uz Greitbelta un Ēresunda fiksēto savienojumu gada pārskatiem, kas liecina, ka katras atsevišķās valsts garantijas un katra valsts aizdevuma termiņam ir jābūt ierobežotam līdz 4–5 gadiem pēc fiksētā savienojuma atvēršanas un ka arī iespēja saņemt valsts garantijas un valsts aizdevumus būtu jāierobežo līdz 4–5 gadiem pēc fiksētā savienojuma atvēršanas.

4.3.5. *Stimulējoša ietekme*

(121) *Scandlines* un citi apgalvo, ka *Femern A/S* sāka fiksētā savienojuma būvdarbus 2013. gadā, lai gan Dānijas iestādes apņēmās piešķirt atbalstu ne agrāk kā 2015. gadā, pieņemot Būvniecības likumu. Tāpēc atbalstam, kas tiktu piešķirts *Femern A/S*, nebūtu vajadzīgās stimulējošās ietekmes. *Scandlines* un citi arī kritizē Komisiju par to, ka tā uzskata, ka valstij piederošus uzņēmumus vienkārši vajadzētu atbrīvot no prasības, ka atbalstam ir jābūt ar stimulējošu ietekmi, un apgalvo, ka šī pieeja ir tādas diskriminācijas piemērs, kas tiek īstenota par labu valsts īpašumā esošiem uzņēmumiem, un tas ir pretrunā Līguma 345. pantam.

4.3.6. *Hipotētiskais scenārijs*

(122) *Scandlines* un citi apgalvo, ka pastāvēja vairāki alternatīvi projekti. Tāpēc Komisijas hipotētiskā analīze nevar balstīties uz alternatīva projekta neesamību. Nav nozīmes tam, ka uzņēmums *Femern A/S* pats nevar lemt par alternatīviem projektiem. *Scandlines* un citi uzskata, ka atsauce uz 2001. gada pieprasījumu ir nepareiza, jo tas neliecina, ka bez atbalsta nebūtu alternatīvu projektu. Turklāt minētais pētījums ir novecojis, jo tika veikts pirms 17 gadiem un attiecās uz citu projektu. *NABU* sniedza sīkāku informāciju par tādu alternatīvu projektu esību. kuri tiktu īstenoti bez atbalsta. *NABU* atsaucās uz *Hanseatic Transport Consultancy* 2019. gada pētījumu ("*HTC* ziņojums") ([69]) un norādīja, ka pašlaik aprēķinātais satiksmes līmenis ir ievērojami zemāks par līmeni, kas tika aprēķināts 2008. gadā, kad tika noslēgts Fēmarnbelta līgums. Konkrēti, *HTC* ziņojumā teikts, ka, pamatojoties uz pašreizējiem tirgus datiem, nav iespējams pierādīt, kā varētu radīt tādu satiksmes pieaugumu, lai fiksēto savienojumu varētu izmantot ekonomiski dzīvotspējīgā veidā. Turklāt *NABU* atsaucās uz *HTC* ziņojumu, paziņojot, ka strukturālu pārrobežu satiksmes problēmu dēļ netiks sasniegts pat pašreizējais satiksmes līmenis. Ņemot to vērā, *NABU* apgalvo, ka Komisijai ir jāapsver alternatīva iespēja – izveidot tikai dzelzceļa līnijas savienojumu apvienojumā ar prāmju risinājumu. Tas būtu lētākais un labākais risinājums no vides aizsardzības viedokļa saskaņā ar *TEN-T* mērķi pārvietot satiksmi no autoceļiem uz dzelzceļu. *NABU* arī uzskata, ka būtu jāapsver alternatīvs risinājums iegremdētā tuneļa risinājumam, proti, iespēja veidot dziļurbuma tuneli. Turklāt Komisijas veiktajos izmaksu un ieguvumu aprēķinos un alternatīvā projekta analīzē būtu jāiekļauj izvēlētā risinājuma ietekme uz vidi.

4.3.7. *Iekšējās atdeves likmes un vidējās svērtās kapitāla izmaksas*

(123) *Scandlines* un citi uzskata, ka *IRR* un *WACC* aprēķini ir nepareizi. *IRR* ir jāaprēķina attiecībā uz visu projekta ekspluatācijas laiku, nevis 55 gadiem, un ir jāizslēdz neattiecināmās izmaksas. *WACC* 11 % apmērā ir pārāk lielas. Saskaņā ar *Scandlines* un citu sniegto informāciju *WACC* vajadzētu būt diapazonā no 5,68 % līdz 6,71 %. *Scandlines* un citi iesniedza divus pētījumus, kas papildus apliecināja viņu viedokli par *WACC* aprēķiniem, – no vienas puses, 2018. gada februārī veikto pētījumu un, no otras puses, 2014. gadā sniegtās *Aswath Damodaran* atsauces.

4.3.8. *Pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršana un samēra pārbaude*

(124) *Scandlines* un citi apgalvo, ka Komisijai būtu jānovērtē, cik nopietni ir konkurences izkropļojumi. Šajā analīzē būtu ne vien jākonstatē tas, ka atbalsts rada konkurences izkropļojumus, jo tas jau ir paredzēts kvalifikācijā par valsts atbalstu. Saskaņā ar sociālekonomisko ziņojumu un 2014. gada satiksmes prognozi var secināt, ka *Femern A/S*, visticamāk, piederēs ievērojama tirgus vara un varbūt tam pat būs monopols. Turklāt *Femern A/S*, iespējams, ļaunprātīgi izmanto savu tirgus varu. Saskaņā ar *Scandlines* sniegto informāciju Dānijas valdības atteikums atbalstīt *Scandlines* pieteikumu ES finansējuma saņemšanai ([70]) un iespējama valsts atbalsta izmantošana, lai pasliktinātu piekļuves ceļus līdz ostai Putgardenā, nozīmē to, ka atbalsts *Femern A/S* rada nepamatotus konkurences izkropļojumus. *Scandlines* un citi arī apgalvo, ka pastāv jaudas pārpalikuma risks un ka, turpinot prāmju satiksmi, sociālekonomiskā atdeve būs zemāka par Dānijas noteikto 4 % slieksni.

(125) *NABU* piebilda, ka samēra pārbaudē ir jāietver arī ietekmes uz vidi novērtējums. Atbalsta negatīvās ietekmes analīzē nevajadzētu aprobežoties tikai ar konkurences izkropļojumiem.

4.3.9. *Valsts garantiju izmantošanas nosacījumi*

(126) Atsaucoties uz Paziņojumu par garantijām, *Scandlines* un citi atgādināja Komisijai, ka tai nav tiesību atļaut piešķirt atbalstu valsts garantiju veidā, ja vien Komisija iepriekš nezina, kādi ir šo garantiju izmantošanas nosacījumi. *FSS* pieprasa, lai Dānijas iestādes apņemtos ievērot valsts garantiju izmantošanas nosacījumus atbilstoši prasībām, kas noteiktas Paziņojumā par garantijām.

5. DĀNIJAS PIEZĪMES

(127) Šajā sadaļā ir iekļautas Dānijas iestāžu piezīmes saistībā ar lēmumu par procedūras sākšanu un saistībā ar ieinteresēto personu iesniegumiem, kas Dānijas iestādēm tika iesniegti nekonfidenciālā formātā.

(128) Kopumā Dānijas iestādes nepiekrīt tam, ko apgalvo ieinteresētās personas. Tās iesniedza papildu informāciju un pretargumentus, kas ir apkopoti tālāk.

([69]) *Hanseatic Transport Consultancy* (*HTC*) "*Bedarfsbezogene Verkehrsmarktuntersuchungen im Kontext der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)*", 2019. gada 17. jūnijs. Ziņojuma izstrādi pasūtīja *NABU*.

([70]) *Scandlines* atsaucas uz savu pieteikumu EISI finansējumam, lai atbalstītu tā 2019.–2020. gada tehniskās īstenojamības pētījumus par iespēju ļaut Rēdbijas un Putgardenas ostām rīkoties ar "kravas prāmjiem bez emisijām" ("Ilgtspējīgu pārvadājumu iekārtu veiktspējas palielināšana. Gatavošanās darbībai bez emisijām").

5.1. **Papildu piezīmes par Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta un finansēšanas pasākumu aprakstu**

(129) Dānijas iestādes sniedza faktiskus paskaidrojumus par aprakstošo daļu lēmumā par procedūras sākšanu. Tās arī precizēja, ka lēmuma par procedūras sākšanu 1. tabulā minētajās "celtniecības izmaksās" ir ietvertas plānošanas izmaksas.

(130) Turklāt Dānijas iestādes sniedza paskaidrojumus par kapitāla iepludināšanas pasākumu. *Femern A/S* tika nodibināts 2005. gadā saskaņā ar *Sund & Bælt* likuma 6. pantu. Uzņēmuma dibināšanas laikā *Femern Bælt A/S* (tagad *Femern A/S*) reģistrētais pamatkapitāls bija 10 miljoni DKK (1,3 miljoni EUR). Reģistrētais pamatkapitāls tika apmaksāts ar prēmiju 40 miljonu DKK (5,4 miljonu EUR) apmērā, kopā veidojot 50 miljonus DKK (6,7 miljonus EUR). Kapitāla ieguldījumu veica *Sund & Bælt Holding A/S* saskaņā ar *Sund & Bælt Holding A/S* likuma 6. pantu. 2009. gada 24. jūlijā *Femern Bælt A/S* reģistrētais pamatkapitāls tika palielināts no 10 miljoniem DKK līdz 500 miljoniem DKK (67,0 miljoniem EUR) ar *Sund & Bælt Holding A/S* naudas iepludināšanu *Femern Bælt A/S* 460 miljonu DKK (61,7 miljonu EUR) apmērā un "bezmaksas akciju emisiju" (dāņu valodā "*Fondsemission*") 30 miljonu DKK (4,0 miljonu EUR) apmērā. Bezmaksas akciju emisija ir *Femern A/S* pašu kapitāla rezervju pārveidošana pamatkapitālā, un tādējādi tā nozīmē kapitāla palielināšanu, bet ne kapitāla ieguldīšanu. Naudas ieguldījums tika veikts saskaņā ar Plānošanas likuma 7. panta 2. punktu. Tādējādi kopējais *Femern A/S* ieguldītā kapitāla apmērs ir 510 miljoni DKK (68,4 miljoni EUR), no kuriem 500 miljoni DKK ir ieguldīti (un reģistrēti) kā pamatkapitāls. Kopš 2009. gada kapitāla ieguldījumi nav veikti.

(131) Saistībā ar garantijām – Dānijas iestādes sniedza papildu informāciju par Būvniecības likuma 4. panta 4. punkta nozīmi. Saskaņā ar šo noteikumu valsts garantija sedz arī citas finanšu saistības, kas *Femern A/S* radušās saistībā ar fiksētā savienojuma būvniecību. Dānijas iestādes paskaidroja, ka šis noteikums nozīmē, ka, piemēram, šķīrējtiesas lietas par darbiem, kas saistīti ar fiksētā savienojuma būvniecību, tiek segtas no valdības garantijas. Šis noteikums neattiecas uz ekspluatācijas posmu. Tas darbojas kā garantija, ka būvniekiem tiks samaksāts gadījumā, ja *Femern A/S* to nevarēs izdarīt. Tā kā būvniecības izmaksas jau tiek segtas no valsts aizdevumiem vai aizdevumiem ar valsts garantiju, *Femern A/S* tas nedod nekādu papildu priekšrocību.

(132) Dānijas iestādes arī iesniedza Komisijai pārskatu par jau ieviestajiem finansēšanas pasākumiem.

(133) Transporta ministrs 2018. gada 19. novembrī pirmo reizi atļāva *Femern A/S* iegūt valsts aizdevumus, lai finansētu būvniecības izmaksas. Pēc tam līgumi par šādiem aizdevumiem tika noslēgti 2018. gada novembrī un decembrī.

5.2. **Piezīmes par atbalsta esību**

(134) Dānijas iestādes izvirzīja divus galvenos argumentus, lai pamatotu savu vispārējo uzskatu, ka fiksētā savienojuma valsts finansējums neietilpst Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā.

(135) Konkrētāk, Dānijas iestādes apgalvo, ka 1) fiksētā savienojuma plānošana, būvniecība un ekspluatācija ir nevis "saimnieciskas darbības", bet gan publiskas varas īstenošana; 2) pozitīvā un negatīvā ekonomiskā ietekme, ko fiksētais savienojums var radīt blakus esošajos tirgos un ES kopumā, nav "konkurences izkropļojumi".

(136) Dānijas iestādes arī uzskata, ka jebkurā gadījumā *Femern A/S* pirms darbības uzsākšanas neveic saimniecisku darbību, jo tas nepiedāvā tirgū nekādus pakalpojumus.

5.2.1. *Femern A/S īsteno publisku varu*

(137) Dānijas iestādes uzskata, ka fiksētā savienojuma plānošana, būvniecība un ekspluatācija ir klasiski publiskās plānošanas varas izmantošanas piemēri, uz kuriem neattiecas Līguma 107. panta 1. punkts un uz kuriem tam nevajadzētu attiekties. Tāpēc valsts pasākumi, tostarp jo īpaši *Femern A/S* piešķirtā valsts garantija un valsts aizdevumi, nav ES konkurences politikas darbības jomā.

(138) Pretēji metodikai, kuru Komisija izmantoja lēmumā par procedūras sākšanu, Dānijas iestādes apgalvo, ka, pamatojoties uz *Femern A/S* darbību vispārējo novērtējumu, ņemot vērā to veidu, mērķi un piemērojamos noteikumus, būtu jāsecina, ka *Femern A/S* īsteno publisku varu – vai vismaz tas, ka *Femern A/S* īsteno publisku varu, līdz tas sāk darboties.

(139) Dānijas iestādes apgalvo, ka mērķis savienot Dānijas un Vācijas valstij piederošās autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras ir daudz vērienīgāks nekā citi publiski ieguldījumi, piemēram, komunālo pakalpojumu nozarē. Arī *Femern A/S* un tā darbību būtība būtiski atšķiras, piemēram, no prāmju operatoriem un prāmju darbībām, jo *Femern A/S* ir izveidots ar vienīgo mērķi īstenot Dānijas valsts lēmumus attiecībā uz konkrētas infrastruktūras (fiksētā savienojuma) būvniecību. Tādējādi *Femern A/S* ir īpašam nolūkam dibināta sabiedrība ("*SPV*"), uz kuru saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem neattiecas peļņas palielināšanas standarts un kurai nav atļauts veikt nesaistītas darbības.

(140) Saskaņā ar Dānijas iestāžu sniegto informāciju *Femern A/S* nodibināšanas pamatā esošo plašāko politikas apsvērumu novērtējums atbalsta uzskatu, ka *Femern A/S* neveic saimniecisko darbību, bet gan īsteno publisku varu.

(141) Tas, ka tiek iekasēta lietošanas maksa, pats par sevi nemaina šīs darbības būtību, jo ir jāpārbauda, vai maksas iekasēšanu var atdalīt no publiskas varas īstenošanas. Tikai tad, ja šīs divas darbības var nodalīt, maksas iekasēšana apmaiņā pret pakalpojumu tiks uzskatīta par saimniecisku darbību ([71]).

(142) Saskaņā ar Dānijas iestāžu sniegto informāciju ir skaidrs, ka to, ka *Femern A/S* iekasē maksu, ko saskaņā ar likumu nosaka transporta ministrs, nevar atdalīt no tādu darbību veikšanas, kas saistītas ar publisku varu, piemēram, nodrošināt piekļuvi vispārējai autoceļu un dzelzceļa infrastruktūrai, kas ir valsts īpašumā, un uzturēt to. Tādējādi visas *Femern A/S* darbības kopā ir uzskatāmas par publiskas varas īstenošanu.

(143) Dānijas iestādes arī paskaidro, ka transporta ministrs vēl nav izlēmis, kā tiks noteikta lietošanas maksa vai kādam vajadzētu būt tās apmēram. Maksa, kas minēta lēmumā par procedūras sākšanu un ieinteresēto personu piezīmēs, ir tikai budžeta pieņēmumu atspoguļojums. Turklāt ir norādīts arī tas, ka lietošanas maksas galvenais mērķis un funkcija ir līdzsvarot valsts budžetus.

(144) Ja Komisija nevar piekrist tam, ka visas *Femern A/S* darbības kopā ir uzskatāmas par publiskas varas īstenošanu, Dānijas iestādes apgalvo, ka par saimniecisku darbību pamatoti var uzskatīt tikai ekspluatāciju. Dānijas iestādes uzskata, ka šajā gadījumā nav piemērojams pamatojums, kas tika izklāstīts spriedumā lietā *Leipzig-Halle* ([72]), cita starpā tāpēc, ka tas attiecās uz jau esošas saimnieciskās darbības jaudas palielināšanu liberalizētā tirgū.

(145) Dānijas iestādes arī lūdz Komisijai rūpīgi novērtēt, kad varētu sākties iespējamās saimnieciskās darbības periods, un atsaucas uz judikatūru, kurā teikts, ka vienmēr, kad ir iespējams nodalīt darbības, par katru no šīm darbībām ir jāveic atsevišķa valsts atbalsta analīze.

(146) Turklāt Dānijas iestādes apgalvo, ka nav jēgas pieņemt, ka tad, kad stājās spēkā Būvniecības likums un *Femern A/S* saņēma atļauju būvēt un ekspluatēt fiksēto savienojumu, viss finansēšanas atbalsts, kas tika piešķirts *Femern A/S* līdz attiecīgajam datumam, kļuva par valsts atbalstu ar atpakaļejošu datumu.

(147) Dānijas iestādes arī noraidīja *Scandlines* un citu argumentu par to, ka *Femern A/S* rīcības brīvība piedāvāt noteiktas atlaides pierāda, ka ministrs nenosaka precīzu lietošanas maksas apmēru. Dānijas iestādes apgalvo, ka *Femern A/S* ir nevis pilnīga brīvība noteikt nodevas, kā uzņēmums vēlas, bet gan tikai ierobežota brīvība pielāgot noteiktas nodevas uz leju, ciktāl tas būtiski neietekmē nodevu apmēru. Tās arī norāda, ka *Femern A/S* brīvību grozīt un ieviest jaunas atlaižu shēmas ierobežo arī Eirovinjetes direktīva ([73]).

5.2.2. *Femern A/S informatīvie pasākumi*

(148) Dānijas iestādes uzskata, ka nav šaubu par to, ka *Femern A/S* informatīvie pasākumi ir sabiedrisks uzdevums, nevis saimnieciska darbība. Viens no Plānošanas likumā noteiktajiem *Femern A/S* uzdevumiem ir "informatīvo pasākumu" veikšana, kas ir jāīsteno sadarbībā ar vietējām pašvaldībām. Šis ir uzdevums, kas nav privāta komerciāla infrastruktūras operatora pienākums. Tā ir neatņemama sabiedrisko uzdevumu daļa, kas saistīta ar tādu sabiedriskās infrastruktūras projektu plānošanu un būvniecību, kuri ietekmē vietējo kopienu. Dānijas iestādes arī norāda, ka tad, ja šie informatīvie pasākumi netiek uzskatīti par sabiedrisku uzdevumu, tie ir jāuzskata par nesaraujami saistītiem ar projekta īstenošanu un tāpēc tiem var piemērot SPVEI paziņojumu.

5.2.3. *Femern A/S pasākumi nerada konkurences izkropļojumus*

(149) Dānijas iestādes uzskata, ka Komisijai ir jāveic īpašs novērtējums par to, vai ir izkropļota konkurence. Šajā novērtējumā būtu jāiekļauj Dānijas valsts autoceļu infrastruktūras organizācijas rūpīga analīze, lai varētu noteikt, vai valsts autoceļiem ir reālas konkurences attiecības ar citiem transporta veidiem, piemēram, prāmjiem, aviokompānijām, vilcienu operatoriem u. c.

([71]) Dānijas iestādes atsaucas uz Tiesas 1994. gada 19. janvāra spriedumu *SAT Fluggesellschaft / Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 28. punkts, Tiesas 1997. gada 18. marta spriedumu, *Diego Calí* un *Figli Srl / Servizi Ecologici Porto di Genova SpA*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 24. punkts, un – vispārīgāk – uz Komisijas paziņojumu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, C/2016/2946 (OV C 262, 19.7.2016. 1. lpp.), 15. punkts.

([72]) Vispārējās tiesas 2011. gada 24. marta spriedums *Freistaat Sachsen* un *Land Sachsen-Anhalt*, un citi / Komisija, apvienotās lietas T-443/08 un T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117; apstiprināts pēc apelācijas ar Tiesas 2012. gada 19. decembra spriedumu *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* / Komisija, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([73]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.), 7.b pants.

(150) Dānijas iestādes neuzskata, ka fiksētais savienojums tieši konkurē, piemēram, ar prāmjiem, tāpat kā dzelzceļa infrastruktūra tieši nekonkurē ar autoceļiem, autobusiem vai lidostām. Dānijas iestādes jo īpaši atsaucas uz 220. punktu Komisijas paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu ("Paziņojums par valsts atbalsta jēdzienu") ([74]) un Autoceļu, tiltu, tuneļu un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras analītisko tīklu ([75]). Tās arī norāda, ka fiksētais savienojums ir pieejams visiem lietotājiem ar nediskriminējošiem noteikumiem un ka tas nav būvēts ar nolūku dot priekšroku kādam konkrētam uzņēmumam vai nozarei.

(151) Pamatojoties uz to, Dānijas iestādes apgalvo, ka jebkādu *Femern A/S* pasākumu iespējamo ekonomisko ietekmi uz citiem komersantiem nevar uzskatīt par konkurences izkropļojumiem Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Jo īpaši ir skaidrs, ka *Femern A/S* nerada konkurences izkropļojumus nevienā tirgū, plānojot un būvējot fiksēto savienojumu.

(152) Visbeidzot, Dānijas iestādes šajā saistībā norāda, ka *Femern A/S* lieta ļoti atšķiras no faktiskajiem apstākļiem, kas saistīti ar papildu skrejceļa būvniecību Leipcigas-Halles lidostā ([76]), jo *Femern A/S* nesniedz pakalpojumus tirgū, kamēr minētā infrastruktūra nav atvērta satiksmei. Leipcigas-Halles lidosta konkurēja reģionālo lidostu tirgū ar citām lidostām, lai piesaistītu klientus, un, kad radās vajadzība paplašināties, tā saņēma valsts atbalstu jaunas infrastruktūras būvniecībai.

5.3. **Piezīmes par atbalsta klasifikāciju**

(153) Dānijas iestādes uzskata, ka *Femern A/S* ieguva likumīgas tiesības finansēt savas darbības līdz ar Būvniecības likuma pieņemšanu 2015. gada 4. maijā, jo minētajā likumā ir skaidri paredzēts, ka *Femern A/S* finansēs savas parādsaistības ar valsts garantētiem aizdevumiem un valsts aizdevumiem. Tāpēc atbalsts tika piešķirts šajā laikā. Tomēr tās norāda, ka valsts garantijas un valsts aizdevumus nevarēja izmantot un tādējādi tās nevarēja radīt ekonomiskas priekšrocības uzņēmumam *Femern A/S*, pirms transporta ministrs uzdeva *Femern A/S* to darīt.

(154) Tāpēc Dānijas iestādes nepiekrīt *Scandlines* un citiem, kas apgalvo, ka atbalsts, kas saistīts ar valsts garantijām un valsts aizdevumiem, ir vairākas *ad hoc* dotācijas. Tomēr Dānijas iestādes norāda, ka, pat ja atbalsts būtu uzskatāms par vairākām *ad hoc* dotācijām, nekas neliedz Komisijai veikt saderības novērtējumu un apstiprināt visas šīs turpmākās dotācijas uzreiz un *ex ante*. Dānijas iestādes iesniedza arī sīkāku informāciju par to, ka finanšu ministram nav rīcības brīvības attiecībā uz īpašajiem aizdevuma līgumiem.

(155) Dānijas iestādes arī norāda, ka *Scandlines* un citiem šķiet, ka *Femern A/S* sākumā būtu jāņem viens liels aizdevums ar valsts garantiju, nepārsniedzot maksimālo pieļaujamo robežvērtību. Saskaņā ar Dānijas iestāžu iesniegto informāciju tas nebūtu piemērots veids, kā samazināt atbalstu, un tādējādi tas būtu pretrunā vispārējām prasībām, kas noteiktas Komisijas saderības novērtējumos, piemēram, kā paredzēts SPVEI paziņojuma 28. punktā.

(156) Dānijas iestādes arī uzskata, ka ir ievērots darbības pārtraukšanas pienākums. Tās uzskata, ka visu to darbību tiesiskais pamats, kas veiktas pirms Būvniecības likuma stāšanās spēkā, ir bijis Plānošanas likuma 2. pants. Kopš Plānošanas likuma pieņemšanas Dānijas parlamenta Finanšu komiteja ir devusi piekrišanu palielināt plānošanas posma budžetu trīs reizes. Katru reizi piekrišana attiecās uz īpašām plānošanas darbībām, uz kurām attiecas Plānošanas likuma 2. pants (uz tā sauktajiem "sagatavošanas darbiem").

(157) Kad tika pieņemts Būvniecības likums, transporta ministrs uzdeva *Femern A/S* nesākt būvniecības posmu un tādējādi neparakstīt būvniecības līgumus, kamēr ministrs nav devis atļauju to darīt. 2018. gada novembrī un decembrī *Femern A/S* saņēma valsts aizdevumus, lai nodrošinātu nepieciešamo finansējumu būvniecības posma sākšanai. Tomēr Dānijas iestādes paskaidroja, ka tikai 2019. gada 26. martā *Femern A/S* saņēma atļauju sākt pirmos un norādītos būvdarbus attiecībā uz fiksēto savienojumu. *Femern A/S* šos darbus vēl nav sācis.

5.4. **Piezīmes par iespējamiem atbalsta pasākumiem**

5.4.1. *Dzelzceļa nodevas*

(158) Dānijas iestādes apgalvo, ka dzelzceļa nodevas nav valsts atbalsts *Femern A/S*, un tāpēc tās noraida *Scandlines* un citu izvirzītos argumentus. Dzelzceļa nodevas ir *Femern A/S* nākotnes ienākumu avots, kuru regulēs transporta ministrs ar autoceļu lietošanas nodevām. Konkrētāk, ministrs nosaka noteikumus par to nodevu apmēru un regulēšanas principiem, kas būs jāmaksā fiksētā savienojuma lietotājiem (t. i., dzelzceļa operatoriem). Šīs nodevas

([74]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, C/2016/2946 (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).
([75]) https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_roads_en.pdf.
([76]) Sk. 72. zemsvītras piezīmi.

tiks noteiktas saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu. Dānijas iestādes uzsver, ka dzelzceļa nodevas *Femern A/S* vajadzībām iekasēs *BDK* ([77]) *Femern A/S* vārdā, nevis – kā tiek pieņemts lēmumā par procedūras sākšanu – pats *Femern A/S*. *BDK* iekasē šīs nodevas par visu Dānijas valstij piederošo dzelzceļa infrastruktūru. Tāpēc tika uzskatīts, ka piemērotākais risinājums ir lūgt *BDK* darīt to pašu arī fiksētā savienojuma gadījumā. Līdzekļi tiek tieši pārskaitīti *Femern A/S*, un *BDK* nevar izmantot šos līdzekļus saviem mērķiem. Nodevas, kas iekasētas par fiksētā savienojuma lietošanu un pārskaitītas *Femern A/S*, tiks dokumentētas valsts gada budžetā. Nodevas, ko iekasē *BDK*, ir samaksa par pakalpojumu, nevis nodeva/maksa. *BDK* kā Dānijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par visām izmaksām, kas saistītas ar Dānijas dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju.

5.4.2. *Nodokļu pasākumi*

(159) Dānijas iestādes norāda, ka *Femern A/S* nekad nav izmantojis iepriekš piemērojamos noteikumus par aktīvu nolietojumu un zaudējumu pārnešanu. Tādējādi neatkarīgi no tā, vai ar noteikumiem *Femern A/S* varētu būt piešķirta selektīva priekšrocība, attiecīgajā laikposmā šāda priekšrocība faktiski neradās.

5.4.3. *Jūras gultnes lietošana bez maksas*

(160) Dānijas iestādes savās piezīmēs par ieinteresēto personu piezīmēm paskaidro, ka, lai nebūtu šaubu, Būvniecības likumā vienkārši ir precizēts, ka *Femern A/S* nav jāmaksā nodeva par jūras gultnes lietošanu. Tās atkārtoti uzsver, ka šie noteikumi netiek piemēroti *Femern A/S* atšķirīgi no uzņēmumiem līdzīgā tiesiskā un faktiskā situācijā.

5.5. **Piezīmes par saderības novērtējumu**

5.5.1. *Projekts visas Eiropas interesēs*

(161) Dānijas iestādes uzskata, ka *Scandlines* un *Stena Line* iesniegtajiem jaunajiem pētījumiem nav nozīmes un jebkurā gadījumā tie ir nepareizi. Attiecībā uz *Knud Erik Andersen* pētījumu tās norāda, ka autors ir zināms Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta pretinieks un pētījums ir balstīts uz nepareiziem aprēķinu pieņēmumiem attiecībā uz satiksmes prognozi un būvniecības izmaksām. Dānijas iestādes arī noraida *Scandlines* un *Stena Line* izvirzīto argumentu, ka 2015. gada pētījumos *Scandlines* izmaksas ir palielinātas tiktāl, ka var pieņemt, ka *Scandlines* darbojas ar ļoti lieliem zaudējumiem. Dānijas iestādes uzskata, ka tas ir kļūdains un sagrozīts 2015. gada "sākotnējā pētījumā" veikto aprēķinu izklāsts, jo pētījuma pamatā ir pieņēmums, ka prāmju ieņēmumi ir lielāki par darbības izmaksām (starpība starp ieņēmumiem un izmaksām tiek lēsta apmēram 15 % apmērā no izmaksām). Turklāt Dānijas iestādes apgalvo, ka pētījumos neradās kļūdas apakškomponentu vai apstākļu izmaiņu dēļ, un norāda, ka nav nepieciešami jauni sociālekonomiskās ietekmes aprēķini katru reizi, kad mainās kāds apakškomponents. Pēc būtības Dānijas iestādes noraida arī to, ka 2015. gada pētījumi ir kļūdaini, jo ir palielinājušās Vācijas iekšzemes savienojumu izmaksas.

(162) Dānijas iestādes arī apgalvo, ka, pieņemot politiskus lēmumus par lieliem infrastruktūras projektiem, vienmēr tiek ņemti vērā sociālekonomiskie aprēķini. Tomēr nav tādas prasības, ka sociālekonomiskajai atdevei ir jābūt 4 %, kā apgalvots ziņojumā un kā apgalvojušas ieinteresētās personas. Dānijas iestādes arī norādīja, ka Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts kopumā tiek uzskatīts par prioritāru *TEN-T* pārrobežu projektu, turklāt ne tikai attiecībā uz dzelzceļa daļu. Attiecībā uz satiksmes prognozi Dānijas iestādes iesniedza papildu ziņojumu, ko sagatavojis *Intraplan | TSS Trimode*, kurā izteiktas piezīmes par *HTC* ziņojumu. Kopumā *Intraplan | TSS Trimode* secinājums ir tāds, ka *HTC* ziņojums ir kļūdains un maldinošs un ka tajā nav īpaši apšaubīta Fēmarnbelta fiksētā savienojuma satiksmes prognoze. Turklāt Dānijas iestādes atsaucas uz Dānijas Autoceļu direkcijas publicēto ziņojumu ([78]), kurā uzskatāmi parādīts, ka ceļu satiksme uz Dāniju un no tās būtiski palielinās. Konkrētāk, ziņojumā uzskatāmi parādīts, ka laikposmā no 2010. līdz 2018. gadam kravas automobiļu satiksme pāri Dānijas un Vācijas robežai Ēresunda fiksētajā savienojumā un prāmju maršrutos pāri Ēresundam un Fēmarnbeltam ir palielinājusies par 38 %, un tas vēl vairāk ir pretrunā *HTC* ziņojumā paustajam.

([77]) Saskaņā ar 2015. gada 20. novembra Regulu Nr. 1276 par *BDK* uzdevumiem un pilnvarām (*Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser* (*BEK nr.* 1276 *af* 20/11/2015)), *BDK* ir atbildīgs par dzelzceļa nodevu iekasēšanu no operatoriem, kas izmanto Dānijas dzelzceļa infrastruktūru.

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

5.5.2. *Netiks piešķirts darbības atbalsts*

(163) Dānijas iestādes uzskata, ka darbības atbalsts ir atbalsts, kas saistīts ar infrastruktūras ekspluatāciju. Par būvniecības izmaksām uzskata visus izdevumus, kas radušies būvniecības posmā, tostarp izdevumus, kas saistīti ar būvniecības projekta ikdienas pārvaldību. *Femern A/S* nevajadzēs saņemt aizdevumus no valsts vai aizdevumus ar valsts garantiju, lai finansētu savas ikdienas darbības ekspluatācijas posmā.

5.5.3. *Finansējuma deficīts*

(164) Dānijas iestādes iesniedza atjauninātus pieņēmumus attiecībā uz finansējuma deficīta un atbalsta elementa (vai bruto dotācijas ekvivalenta) aprēķināšanu. Pirmkārt, pieņēmumi ir balstīti uz jaunāko pilnīgi pārskatīto projekta finanšu analīzi "Fēmarnbelta fiksētā savienojuma, tostarp Dānijas veikto virszemes darbu, finanšu analīze" ([79]), kas sagatavota 2016. gada februārī ("2016. gada finanšu analīze").

(165) Būvniecības likuma sagatavošanas piezīmēs tika skaidri norādīts, ka būs jauns visu projekta finanšu novērtējums. Lai varētu noslēgt būvniecības līgumus, pirms tam bija jāsāk būvniecības izmaksu samazināšanas process. Finanšu ministrs 2015. gada 28. aprīlī deva rīkojumu *Femern A/S* neparakstīt svarīgākos projekta būvniecības līgumus pirms atkārtota visu finanšu novērtējuma pabeigšanas. Saskaņā ar 2016. gada finanšu analīzi būtisks elements, kas veicināja būvniecības izmaksu samazinājumu, bija būvniecības perioda pagarināšana no 6,5 gadiem, kā tika pieņemts 2014. gada finanšu analīzē, līdz 8,5 gadiem 2016. gada finanšu analīzē. 2016. gada finanšu analīzē ir minēts, ka *Femern A/S* saņēma galīgos un saistošos darbuzņēmēju ([80]) piedāvājumus konkursa procesā, pamatojoties uz šo pagarināto 8,5 gadu būvniecības periodu. *Femern A/S* analizēja arī citus finanšu aprēķinu parametrus, un tā rezultātā tika izdarīti vairāki atjaunināti pieņēmumi, salīdzinot ar analīzi, kas bija Būvniecības likuma pamatā. Fiksētā savienojuma kontekstā veiktie atjauninājumi 2016. gada finanšu analīzē jo īpaši bija šādi: atjaunināts būvniecības budžets, atjaunināta ekspluatācijas, uzturēšanas un atkārtotas ieguldīšanas izmaksu tāme, pārskatīts grafiks un saistībā ar to attiecīgi koriģēti satiksmes ieņēmumi, atjaunināti dati par ES finansējumu, atjaunināti daži tehniski pieņēmumi. Turklāt, lai nodrošinātu to, ka Komisijas vērtējums ir balstīts uz precīzākajiem un atjauninātajiem finanšu pieņēmumiem, Dānijas iestādes 2016. gada finanšu analīzē veica vēl dažas korekcijas, kā izklāstīts tālāk. Attiecīgā gadījumā Dānijas iestādes iekļāva arī faktiskos rādītājus, piemēram, par jau piesaistītajiem aizdevumiem vai par inflāciju. Nākamajos apsvērumos ir sniegta sīkāka informācija par pieņēmumiem saistībā ar finansējuma deficīta modeli.

(166) 2014. gada paziņojumā minētās būvniecības izmaksas sasniedza 54,9 miljardus DKK (7,4 miljardus EUR) 2014. gada cenās. Šī summa atbilst būvniecības izmaksām, kas minētas 2015. gada Būvniecības likumā: 55,1 miljards DKK (7,4 miljardi EUR) 2015. gada cenās. *Femern A/S* saņēma piedāvājumus 2015. gada septembrī. Pēc tam *Femern A/S* sagatavoja atjauninātu būvniecības budžetu, un fiksētā savienojuma plānošanas un būvniecības izmaksu prognoze tika samazināta uz 52,6 miljardiem DKK (7,1 miljardam EUR) 2015. gada cenās vai 62,2 miljardiem DKK (8,3 miljardiem EUR) nominālajās cenās. Šajā prognozē ir ietverta prasītā rezerve 7,3 miljardu DKK (1 miljarda EUR) apmērā 2015. gada cenās. Rezerve ir aprēķināta, pamatojoties uz *Femern A/S* risku reģistru, un atspoguļo izmaksas, kas, visticamāk, radīsies projektā. Tika izmantota "P-vērtība" P80. Kā paskaidroja Dānijas iestādes, tas nozīmē, ka pastāv 80 % varbūtība, ka rezerves budžets būs pietiekams konstatēto risku segšanai. Uzņēmums *Ernst & Young* ir veicis ar fiksēto savienojumu saistīto rezervju un risku ārēju kvalitātes nodrošināšanu.

(167) Finanšu aprēķinos tiek pieņemts, ka fiksētais savienojums saņems ES finansējumu, kas atbilst 10 % no būvniecības izmaksām visā būvniecības periodā, un tas ir tāds pats līmenis, kāds tika pieņemts 2016. gada finanšu analīzē. Finanšu modelī ir ņemts vērā arī finansējums, kas saistīts ar plānošanas posmu.

(168) Satiksmes prognozi sagatavoja Vācijas konsultāciju uzņēmumi *Intraplan* un *BVU*, un tā tika salīdzināta ar citiem modeļiem, piemēram, Eiropas Komisijas *Trans Tools* modeli. Satiksmes prognoze tika iesniegta 2014. gada novembrī. Kā norādīts 2016. gada finanšu analīzē, *COWI* konsultantu grupa veica minētās prognozes ārēju kvalitātes nodrošināšanu un secināja, ka pieņēmumi ir pamatoti un atbilst profesionālajai satiksmes prognozēšanas praksei. 2014. gada satiksmes prognozes pamatpieņēmums ir tāds, ka, atverot fiksēto savienojumu, pašreizējā paralēlā prāmju satiksme neturpināsies. Vienlaikus 2014. gada satiksmes prognozē ir iekļauta atsevišķa analīze

([79]) *Femern A/S – Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg,* 2016. gada februāris.
([80]) Piedāvājumus iesniegušie darbuzņēmēji, kā noteikts Būvniecības likumā.

attiecībā uz scenāriju, kura gadījumā tiktu turpināta (paralēla) vienas stundas prāmju satiksme. Kopš 2014. gada *Scandlines* vairākkārt atkārtoti apstiprināja savu nodomu turpināt darbību pēc fiksētā savienojuma atvēršanas. Tāpēc Dānijas iestādes finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī ņēma vērā vienas stundas prāmju satiksmi starp Rēdbiju un Putgardenu. Dānijas iestādes paskaidroja, ka tas ir saskaņā ar *PWC* pētījumu, kas tika sagatavots Vācijas iestāžu uzdevumā fiksētā savienojuma Vācijas plāna apstiprināšanas procesa kontekstā, kā *Scandlines* un citi izklāstīja savu piezīmju pielikumā saistībā ar lēmumu par procedūras sākšanu. Turklāt 2016. gada 24. janvāra pētījumā "*Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Putgardena*", ko sagatavoja *KPMG* konsultanti Dānijas Transporta ministrijas vārdā, tika apstiprināts, ka prāmju satiksmi var turpināt ar ļoti maziem robežienākumiem. Vienas stundas prāmju satiksmes ietekme uz satiksmes intensitāti, kas jau ir aprēķināta 2014. gada satiksmes prognozē, ir automobiļu skaita samazinājums par 14 % pirmajā gadā pēc fiksētā savienojuma atvēršanas, samazinoties līdz 12 % 13 gadus pēc atvēršanas. Tika lēsts, ka paralēlo prāmju satiksmi izmantos 15 % kravas automobiļu, kas piedalās satiksmē. Otrais atjauninājums pēc 2016. gada finanšu analīzes attiecas uz to, kāda ietekme būs nodevas samazināšanai par 25 % Greitbelta savienojumā, kas pilnībā stāsies spēkā 2023. gada 1. janvārī. Tas nedaudz samazina fiksētā savienojuma satiksmes intensitāti.

(169) Attiecībā uz autoceļu satiksmes tarifiem – Dānijas transporta ministrs noteiks galīgos tarifus tieši pirms fiksētā savienojuma atvēršanas. Dānijas iestādes paskaidroja, ka autoceļu satiksmes cenas ir prāmju cenu ekstrapolācija, ņemot vērā 2007. gada cenas, kad prāmju maršruts Rēdbija-Putgardena joprojām bija likumīgs monopols, kas piederēja Dānijai un Vācijai. Dānijas iestādes paskaidroja, ka tika uzskatīts, ka prāmju cenas ir saprātīga un pārskatāma atsauces vērtība, ņemot vērā arī to, cik daudz fiksētā savienojuma turpmākie lietotāji būtu gatavi maksāt, neapdraudot fiksētā savienojuma vērienīgos mērķus. Paredzētā un vidējā likme vieglajiem automobiļiem ir 494 DKK (66,2 EUR) un kravas automobiļiem – 2 092 DKK (280,4 EUR) 2015. gada cenās.

(170) Finansējuma deficīta aprēķina modelī tiek lēsts, ka dzelzceļa ieņēmumi varētu būt aptuveni 400 miljoni DKK (53,6 miljoni EUR) gadā (2015. gada cenās). Nodevas tiks noteiktas saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES. Dānijas iestādes iesniedza konsultāciju uzņēmuma *TetraPlan* 2003. gada marta ziņojumu "Dzelzceļa infrastruktūras maksājumu analīze Fēmarnbelta fiksētajā savienojumā" un tā 2008. gada atjauninājumu. 2003. gada dokumentā ir iekļauta tehniska analīze par dzelzceļa spēju maksāt par fiksētā savienojuma lietošanu. Analīzes mērķis bija pamatot, vai varētu cerēt, ka tiks maksāta aprēķinātā maksa par sliežu ceļu lietošanu. *TetraPlan* analīzē tika pieņemts, ka kopējā dzelzceļa nodeva vilcieniem, kas dodas no Hamburgas un uz to pa Fēmarnbelta fiksēto savienojumu, ir vienāda ar kopējo dzelzceļa nodevu vilcieniem, kas pārvietojas pa Greitbelta fiksēto savienojumu.

(171) Fiksētā savienojuma ekspluatācijas, uzturēšanas un atkārtotas ieguldīšanas izmaksas atbilst 468 miljoniem DKK (62,7 miljoniem EUR) gadā (2015. gada cenās). Šis aprēķins atbilst 2016. gada finanšu analīzei, jo Dānijas iestādes neuzskatīja par nepieciešamu koriģēt šos rādītājus. Dānijas iestādes novērtēja samazinātas satiksmes intensitātes ietekmi uz ekspluatācijas, uzturēšanas un atkārtotas ieguldīšanas izmaksām. Tās secināja, ka samazinātā satiksmes intensitāte tikai nedaudz ietekmē ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas un būtiski neietekmē valsts atbalsta aprēķinus un garantijas periodu.

(172) Lai aprēķinātu finansējuma deficītu, ir jādiskontē dažādas naudas plūsmas (piem., būvniecības izmaksas, pamatdarbības rezultāti), un Dānijas iestādes šai nolūkā kā piemērotu diskonta likmi izmantoja *WACC*. Atbildot uz Komisijas bažām, ko tā pauda formālās izmeklēšanas procedūras gaitā, par to, ka nominālā vidējā bezriska procentu likme 5 % kā svarīga *WACC* sastāvdaļa pašreizējos tirgus apstākļos varētu būt pārāk augsta, Dānijas iestādes ierosināja izmantot vidējo bezriska likmi 3,5 % gadā. To pamatotu Finanšu ministrijas atjauninātā oficiālā prognoze par Dānijas ekonomiku 2025. gadā, tostarp par valsts finansēm ([81]). Dānijas iestādes uzskata, ka, pieņēmums, kas balstīts uz Finanšu ministrijas prognozi, ir objektīvākā Dānijā pieejamo procentu likmju nākotnes prognoze un tāpēc ir ticama atsauces vērtība, ko var izmantot. Šajā kontekstā ir ņemts vērā arī tas, ka *Femern A/S* faktiski nevar saņemt aizdevumus, kas sedz visas tā finansēšanas vajadzības uzreiz, un tāpēc pašreizējo tirgus procentu likmi nevar izmantot ilgtermiņā, ja *Femern A/S* bieži aizņemas un bieži veic pārfinansēšanu.

(173) Atbildot uz Komisijas paustajām bažām par to, ka arī vidējā bezriska likme 3,5 % gadā varētu būt pārāk augsta, Dānijas iestādes paskaidroja, ka, tā kā ir ātri jāpieņem lēmums par valsts atbalstu, Dānijas iestādes vēlas izmantot bezriska likmi 1,5 % apmērā, lai noteiktu finansējuma deficītu, ja Komisija uzskatītu, ka tas ir nepieciešams, lai atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu.

(174) Attiecīgi Dānijas iestādes iesniedza divus finansējuma deficīta aprēķināšanas modeļus. Viens balstījās uz vidējo bezriska likmi 3,5 % (mainīga likme laikā, sākot no zema līmeņa, laika gaitā palielinās) ("pirmais finansējuma deficīta aprēķināšanas modelis"), bet otrā kā alternatīvs modelis tika pieņemta bezriska likme 1,5 % ("alternatīvs finansējuma deficīta aprēķināšanas modelis").

([81]) https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019. Saskaņā ar ziņojumu tiek prognozēts, ka 10 gadu valsts obligācijas gada procentu likme būs - 0,1 % 2019. gadā, 1,6 % 2025. gadā un 4,5 % 2040. gadā. Tas atbilst fiksētai nominālajai likmei aptuveni 3,5 % gadā.

(175) Tāpēc rezultātā iegūtais *WACC* rādītājs ir atkarīgs no piemērojamā modeļa. Aprēķini, kas balstīti uz Finanšu ministrijas prognozi, sniedz *WACC* diapazonā no 4,2 % līdz 8,3 % pirmajā finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī, savukārt aprēķini, kas balstīti uz bezriska likmi 1,5 % (alternatīvajā finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī), sniedz fiksētu *WACC* – 5,59 %. Dānijas iestādes paskaidroja, ka *WACC* apmērs tika aplēsts, pamatojoties uz datiem, kas parastam ieguldītājam būtu nepieciešami attiecībā uz projektu ar salīdzināmiem riska raksturlielumiem. Tās iesniedza pilnīgu informāciju par to, kā šis *WACC* tika noteikts.

(176) Dānijas iestādes aprēķināja finansējuma deficīta modeli, pamatojoties uz 40 gadu darbības periodu. Tās neiekļāva dividenžu maksājumus saistībā ar iekšzemes savienojumiem.

5.5.4. *Atbalsta summa un atbalsta ilgums*

(177) Lai novērstu lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas, Dānijas iestādes pārskatīja paziņojumu un ierobežoja valsts garantiju un valsts aizdevumu izmantošanu. Valsts garantijas un valsts aizdevumi tiks ierobežoti līdz finansējumam, kas nepieciešams, lai segtu plānošanas un būvniecības posmā radušās izmaksas. *Femern A/S* pārtrauks visus aizdevumus ar valsts garantiju un atmaksās visus valsts aizdevumus, vēlākais, 16 gados pēc fiksētā savienojuma darbības sākuma ("maksimālais garantētais periods"). Fiksētā savienojuma darbības sākums ir diena, kad fiksētais savienojums tiek atvērts autoceļu un dzelzceļa satiksmei. *Femern A/S* nevarēs piesaistīt aizdevumus ar valsts garantiju un valsts aizdevumus, kas kopā pārsniedz maksimālo summu – 69,3 miljardus DKK (9,3 miljardus EUR) ("maksimālā garantētā summa"). Maksimālā summa ir uzņēmumam *Femern A/S* paredzētais kopējais neto būvniecības parāds, tostarp uzkrātās procentu izmaksas plānošanas un būvniecības posmā. Šai summai ir pievienota likviditātes rezerve 2,0 miljardu DKK (0,27 miljardu EUR) apmērā un "būvniecības izmaksu rezerve" 2,5 miljardu DKK (0,34 miljardu EUR) apmērā (2015. gada cenās). Likviditātes rezerve tika pievienota, lai segtu īstermiņa svārstību risku, veicot projekta maksājumus. Dānijas iestādes paskaidroja, ka papildu būvniecības izmaksu rezerve ir nepieciešama, jo tad, ja būvniecības izmaksas būtu augstākas nekā paredzēts (paredzamās būvniecības izmaksas tika aprēķinātas ar 80 % riska varbūtību), *Femern A/S* nevarētu – joprojām būvniecības posmā – iegūt aizdevumus tirgū. Būvniecības rezerve atbilst riska varbūtības pieaugumam līdz 99 %. Dānijas iestādes tomēr apņēmās veikt pārrēķinu, koriģējot maksimālo garantēto summu un maksimālo garantēto periodu uz leju, ja faktiskās būvniecības izmaksas būtu tādas, kas ļautu secināt, ka būvniecības izmaksu rezerve nav nepieciešama, tādējādi nodrošinot, ka kopējā atbalsta summa nepārsniedz finansējuma deficītu. Dānijas iestādes apņēmās veikt šo pārrēķinu, vēlākais, piecos gados pēc darbības sākuma.

(178) *Femern A/S* ir pienākums maksāt prēmiju saistībā ar valsts garantijām un valsts aizdevumiem. Kā teikts Būvniecības likuma sagatavošanas piezīmēs (11.1. sadaļa), šīs maksas apmērs ir 0,15 %. Tas atbilst prēmijai, kas uzņēmumam *Femern A/S* ir jāmaksā saskaņā ar pārskatītajā paziņojumā minēto pirmo finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli. Alternatīvajā finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī šī prēmija ir augstāka un tās apmērs sasniedz 2 %.

(179) Turklāt *Femern A/S* neizmantos valsts aizdevumus un aizdevumus ar valsts garantiju, lai finansētu savas dividenžu izmaksu saistības attiecībā pret tā īpašnieku *A/S Femern Landanlæg*. Tādējādi tikai tad, kad *Femern A/S* parāds būs pilnībā atmaksāts un tiks pārtraukta tā iespēja saņemt jaunus valsts aizdevumus un izmantot valsts garantijas nākotnes parāda finansēšanai, *Femern A/S* varēs sākt maksāt dividendes *A/S Femern Landanlæg*.

(180) Turklāt Dānijas iestādes informēja Komisiju, ka *Femern A/S* mijmaiņas / atvasināto finanšu instrumentu līgumi tiks īstenoti atbilstīgi tirgus noteikumiem. Tāpēc *Femern A/S* maksās tirgus prēmiju no nosacītās atsevišķu darījumu vērtības Dānijas valstij par valsts garantiju un nodrošinājumu, kas *Femern A/S*, iespējams, būs jāsniedz, noslēdzot mijmaiņas / atvasināto instrumentu darījumus.

(181) Dānijas iestādes arī apgalvoja, ka, tā kā maksimālā garantētā summa ir ierobežota līdz plānošanas un būvniecības izmaksām (ar saistītajām finanšu izmaksām), tās uzskata, ka darbības atbalsts ir izslēgts. Lai to parādītu vēl uzskatāmāk, Dānijas iestādes nodrošinās, ka *Femern A/S* katru gadu iesniedz pārskatu par savām naudas plūsmām.

5.5.5. *Stimulējoša ietekme*

(182) Dānijas iestādes savās piezīmēs par *Scandlines* un citu argumentiem konstatēja, ka Komisijas pieeja attiecībā uz oficiālo stimulējošo ietekmi, kuru Vispārējā tiesa apstiprināja 2018. gada 13. decembra spriedumos, nediskriminē privātus uzņēmumus un nepārkāpj pamatprasību, ka valsts atbalstam ir jābūt ar stimulējošu ietekmi. Tās arī apgalvoja, ka stimulējošu ietekmi var pierādīt dažādos veidos ([82]). Būtu ļoti samāksloti prasīt, lai valsts *SPV* pieteiktos dalībvalstī atbalsta saņemšanai. Tas tā ir tāpēc, ka *SPV* noteikti nevar sākt projektu bez atbalsta, jo tai nav citu ienākumu. Tas atšķiras no loģiskas prasības privātiem uzņēmumiem iesniegt atbalsta pieteikumu.

([82]) Vispārējās tiesas 2011. gada 20. septembra spriedums *Regione autonoma della Sardegna* un citi / Komisija, apvienotās lietas T-394/08, T-408/08, T-453/08 un T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, 226. punkts, kas apstiprināts ar Tiesas 2013. gada 13. jūnija spriedumu *HGA* un citi / Komisija, apvienotās lietas no C-630/11 P līdz C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, 108. un 109. punkts, un Tiesas 2019. gada 5. marta spriedumu *Eesti Pagar*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, 78. punkts.

Femern A/S nebūtu situācijā, kas ir salīdzināma ar tāda privāta uzņēmuma situāciju, kurš iesniedz pieteikumu atbalsta saņemšanai konkrētam infrastruktūras projektam. Tāpēc Komisijas veiktā stimulējošās ietekmes pārbaude nediskriminē valsts un privātos uzņēmumus. Jebkurā gadījumā no Komisijas iedibinātās prakses var secināt, ka atbalstam var būt stimulējoša ietekme, ja projektu nevar turpināt/pabeigt bez atbalsta neatkarīgi no tā, vai pieteikums tiek iesniegts pēc projekta sākuma ([83]).

5.5.6. *Hipotētiskais scenārijs*

(183) Dānijas iestādes uzskata, ka nav jēgas apsvērt hipotētisku scenāriju tādai vispārējai transporta infrastruktūrai kā fiksētais savienojums, jodivas valstis par to ir lēmušas vērienīgāku sabiedrisko mērķu vajadzībām un to īstenos valsts *SPV*, kas izveidota saskaņā ar likumu un kam nav citu darbību vai interešu. Jebkurš hipotētiskais scenārijs šai *SPV* būtu pilnībā spekulatīvs. Tāpēc hipotētiskais scenārijs pastāv, ja nav alternatīva projekta.

5.5.7. *Netiks radīti nepamatoti konkurences izkropļojumi*

(184) Dānijas iestādes savās piezīmēs par *Scandlines* un citu argumentiem atsaucas uz Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumiem. Tās arī apgalvo, ka fiksētais savienojums var radīt jaunu konkurenci, nevis to ierobežot, ka iespējama dominējošā stāvokļa tirgū ļaunprātīga izmantošana ir tikai hipotētiska, ka Dānija/Vācija lemj par dzelzceļa piekļuves atcelšanu un fiksētā savienojuma caurlaidi un ka par tarifiem lemj Dānijas transporta ministrs. Par Dānijas valdības atteikumu atbalstīt *Scandlines* pieteikumu EISI atbalsta saņemšanai – Dānijas iestādes paskaidroja, ka Satiksmes ministrija nevarēja atbalstīt projektu, kura mērķis ir izpētīt potenciālu saistībā ar nozīmīgu jaunu ieguldījumu veikšanu prāmju pārvadājumos Fēmarnbeltā, jo tas neatbilda transporta politikai, kas balstīta uz EISI regulas 1. pielikumu. Dānijas iestādes arī norādīja, ka EISI komiteja 2019. gada 27. septembrī noraidīja *Scandlines* pieteikumu arī tādu iemeslu dēļ, kas nebija saistīti ar Dānijas iestāžu atteikšanos līdzparakstīt pieteikumu. Visbeidzot, Dānijas iestādes noraida apgalvojumu, ka *Femern A/S* var izmantot piešķirto valsts atbalstu, lai finansētu un tādējādi samazinātu piekļuvi Putgardenai, ko tās uzskata par Vācijas iekšzemes savienojumiem. Tas tā ir tāpēc, ka vienīgi Vācija ir atbildīga par to, lai tiktu modernizēti un finansēti iekšzemes savienojumi ar fiksēto savienojumu.

5.5.8. *Valsts garantiju piesaistīšanas nosacījumi*

(185) Dānijas iestādes paredzēja minimālus piesaistīšanas nosacījumus.

5.5.9. *Pārredzamība*

(186) Dānijas iestādes apņēmās ievērot pārredzamības pienākumu, kas paredzēts SPVEI paziņojuma 45. punktā.

6. **PASĀKUMA/ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS**

6.1. **Valsts atbalsta esība**

(187) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.1. *Uzņēmuma jēdziens*

(188) Komisija norāda, ka valsts atbalsta noteikumus piemēro tikai tad, ja atbalsta saņēmējs ir "uzņēmums". Saskaņā ar iedibināto judikatūru uzņēmums ir struktūra, kas iesaistās saimnieciskajā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un finansēšanas veida ([84]). Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču un/vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū ([85]).

([83]) Komisijas 2009. gada 1. aprīļa Lēmums N 356/2008, Valsts atbalsts N 602/2004 – Dānija, Atbalsts videi nekaitīgas elektroenerģijas ražošanai, un Komisijas 2013. gada 13. decembra lēmumi, SA.36893, Grieķijas automaģistrāles koncesijas projektu izmaiņas – Centrālā automaģistrāle (E65), 99. un 102. punkts, un SA.36877, Grieķijas automaģistrāles koncesijas projektu izmaiņas – Egejas jūras automaģistrāle, 74. punkts.

([84]) Tiesas 2000. gada 12. septembra spriedums *Pavlov* u. c. / *Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, apvienotās lietas no C-180/98 līdz C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

([85]) Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums Komisija/Itālija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. punkts; Tiesas 1998. gada 18. jūnija spriedums Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36. punkts; Tiesas 2000. gada 12. septembra spriedums *Pavlov* u. c. / *Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, apvienotās lietas no C-180/98 līdz C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

(189) Spriedumā *Aéroports de Paris* ([86]) Vispārējā tiesa lēma, ka lidostas ekspluatācija ir jāuzskata par saimniecisko darbību. Nesenākā pagātnē spriedumos *Leipzig/Halle* ([87]) tā secināja, ka tad, ja lidostas skrejceļš tiks izmantots saimnieciskām darbībām, tā būvniecība arī ir saimnieciskā darbība un tāpēc tā finansēšana var būt valsts atbalsta noteikumu darbības jomā. Kaut arī šīs lietas attiecas konkrēti uz lidostām, Savienības tiesu izstrādātie principi ir piemērojami arī citu veidu infrastruktūras izbūvei ([88]) ([89]), kā nesen tika apstiprināts spriedumā Beļģijas ostu lietā ([90]).

(190) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu jau norādīja, ka *prima facie* varēja uzskatīt, ka *Femern A/S* veic saimniecisku darbību un ir uzskatāms par uzņēmumu. Tomēr Dānijas iestādes uzskata, ka, pamatojoties uz *Femern A/S* darbību vispārējo novērtējumu, ņemot vērā to veidu, mērķi un piemērojamos noteikumus, būtu jāsecina, ka *Femern A/S* īsteno publisku varu. Ir taisnība, ka Līguma 107. panta 1. punkts nav piemērojams situācijās, kad valsts rīkojas, "īstenojot publisku varu" ([91]), vai kad publiskās struktūras rīkojas publisko iestāžu statusā ([92]). Subjektu var uzskatīt par tādu, kas rīkojas, īstenojot publisku varu, ja attiecīgā darbība pieder pie valsts galvenajām funkcijām vai pēc savas būtības, mērķa un tai piemērojamajiem noteikumiem ir saistīta ar šīm funkcijām ([93]). Šajā saistībā Dānijas iestādes norādīja, ka fiksētā savienojuma *mērķi* ir daudz vērienīgāki nekā tikai tādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšana, kādus sniedz komunālo pakalpojumu, pasta pakalpojumu un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzēji. Dānijas iestādes uzskata, ka tas tā ir tāpēc, ka fiksētais savienojums radītu vajadzīgos apstākļus intensīvākai sadarbībai kultūras un ekonomikas jomā, kas nāktu par labu Eiropas Savienībai, abām minētajām valstīm un reģioniem, kuri robežojas ar Fēmarnbeltu. Dānijas iestādes uzskata, ka arī ar fiksēto savienojumu saistītās plānošanas, būvniecības un ekspluatācijas *veids* ir nepārprotami saistīts ar publiskas varas īstenošanu, jo Dānija īsteno starpvalstu līgumu un svarīgu Dānijas valsts pieņemtu sabiedriskās plānošanas lēmumu. Dānijas iestādes uzskata, ka šo darbību veids drīzāk ir salīdzināms ar starptautisko un valsts transporta iestāžu (piem., *Eurocontrol* vai Dānijas autoceļu vai dzelzceļa iestāžu) darbībām, nevis ar privāta transporta operatora darbībām. Dānijas iestādes arī uzskata, ka uz *Femern A/S* attiecas īpaši *noteikumi*, piemēram, uz to neattiecas peļņas palielināšanas standarts. Tā kā *Femern A/S* ir *SPV*, nepastāv arī risks, ka tā finansējumu varētu izmantot, lai šķērssubsidētu darbības, kas nav saistītas ar konkrētajām darbībām, kuru izpildei ir izveidots *Femern A/S*.

(191) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka ir nepieciešams vispārējs novērtējums, un, lai *Femern A/S* darbību varētu kvalificēt kā publiskas varas īstenošanu, tai ir jābūt saistītai ar būtiskām valsts funkcijām pēc būtības, mērķa *un* noteikumiem, ko tai piemēro. Komisija nepiekrīt Dānijas iestāžu argumentācijai par to, ka tās sākotnējā analīze lēmuma par procedūras sākšanu 85.–88. apsvērumā ir kļūdaina. Dānijas iestāžu argumenti par mērķi, būtību un noteikumiem nav pietiekami, lai šo analīzi padarītu par spēkā neesošu un izdarītu secinājumu, ka *Femern A/S* rīkojas, īstenojot publisku varu.

(192) Saskaņā ar iedibināto judikatūru saimnieciskās darbības kvalifikācija būtu jābalsta uz faktiskiem elementiem, proti, preču vai pakalpojumu sniegšanu noteiktā tirgū. *Femern A/S* kā fiksētā savienojuma īpašnieks un pārvaldnieks sniedz transporta pakalpojumus par atlīdzību iedzīvotājiem un uzņēmumiem. *Femern A/S* iekasēs maksu (autoceļu lietošanas nodevu) no fiksētā savienojuma autoceļu posma lietotājiem par Fēmarnbelta jūras šauruma šķērsošanu. Turklāt dzelzceļa uzņēmumi maksās par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai fiksētajā savienojumā. *Femern A/S* ieņēmumi no autoceļiem un dzelzceļa ir paredzēti tam, lai finansētu fiksētā savienojuma plānošanas, būvniecības un ekspluatācijas kopējās izmaksas, kā arī lai pēc tam, kad būs atmaksāti valsts garantētie aizdevumi un valsts aizdevumi, finansētu iekšzemes savienojumu būvniecības izmaksas, sadalot dividendes mātesuzņēmumam.

(193) Fēmarnbelta jūras šauruma šķērsošana ir tirgus, jo īpaši tāpēc, ka pakalpojumu par atlīdzību jau sniedz pašreizējais prāmju operators, kas ir privāts uzņēmums, kurš nepārprotami darbojas tirgus apstākļos. Tādējādi

([86]) Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums *Aéroports de Paris* / Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 125. punkts, apstiprināts ar Tiesas 2002. gada 24. oktobra spriedumu *Aéroports de Paris* / Komisija, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

([87]) Sk. 72. zemsvītras piezīmi.

([88]) Tiesas 2015. gada 14. janvāra spriedums *Eventech* / *The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 40. punkts; Vispārējās tiesas 2018. gada 15. marta spriedums *Naviera Armas* / Komisija, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, 78. punkts.

([89]) Sk. arī Komisijas Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 202. punktu.

([90]) Vispārējās tiesas 2019. gada 20. septembra spriedums *Havenbedrijf Antwerpen and Maatschappij van de Brugse Zeehaven* / Komisija, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, 107. punkts.

([91]) Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums Komisija/Itālija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. un 8. punkts.

([92]) Tiesas 1988. gada 4. maija spriedums *Bodson*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18. punkts.

([93]) Sk. jo īpaši Tiesas 1994. gada 19. janvāra spriedumu *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30. punkts, un Tiesas 1997. gada 18. marta spriedumu *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22. un 23. punkts.

Femern A/S sniegtie transporta pakalpojumi konkurēs ar prāmju operatoru sniegtajiem transporta pakalpojumiem. Turklāt fiksētais savienojums konkurēs arī ar citiem transporta savienojumiem, kas ir alternatīva Fēmarnbelta jūras šauruma šķērsošanai. Tādējādi *Femern A/S* sniegs pakalpojumus tirgū.

(194) Jānorāda, ka uzņēmumam *Femern A/S* nav piešķirtas īpašas valsts pilnvaras, bet tas būvēs un ekspluatēs infrastruktūru kā uzņēmējs. Lielu infrastruktūras projektu būvniecība un komerciāla izmantošana pati par sevi nav publiskas varas īstenošana, un fiksētā savienojuma būvniecību un ekspluatāciju regulē saimnieciska loģika, ņemot vērā to, ka to ļoti lielā mērā finansē lietošanas nodevas ([94]). *Femern A/S* darbības tiešām ļoti atšķiras no tā, ko iepriekš uzskatīja par daļu no publiskas varas darbībām, piemēram, armijas vai policijas, aeronavigācijas drošības un kontroles, jūras satiksmes kontroles un drošības, piesārņojuma novēršanas uzraudzības, cietumsodu organizēšanas, finansēšanas un izpildes, valsts zemes attīstības un atjaunošanas, kā arī sabiedriskām vajadzībām izmantojamu datu vākšanas, pamatojoties uz likumā noteiktu pienākumu atklāt šādus datus, kas uzlikts attiecīgajiem uzņēmumiem ([95]).

(195) Noteicošais nav arī tas, ka *Femern A/S* mērķis nav palielināt peļņu. Saskaņā ar iedibināto judikatūru valsts atbalsta noteikumu piemērošana nav atkarīga no tā, vai uzņēmums ir izveidots, lai gūtu peļņu ([96]).

(196) Jebkurā gadījumā, kā liecina 2014. gada lēmums Ēresunda lietā, kurā tika konstatēts, ka īpašnieks/pārvaldnieks veic saimniecisko darbību, ir skaidrs, ka Dānijas iestādes ir nolēmušas ieviest tirgus mehānismu. Tāpat kā Ēresunda tilts/tunelis, arī fiksētais savienojums darbosies arī kā komerciāli izmantota, no autoceļu lietošanas nodevām finansēta infrastruktūra. Tas ir pretrunā argumentācijai par to, ka darbība būtu publiskas varas īstenošana.

(197) Ir taisnība, ka saskaņā ar Būvniecības likumu fiksētā savienojuma lietošanas nodevas nosaka nevis *Femern A/S*, bet gan tieši nosaka valsts ar transporta ministra starpniecību. Tomēr, pamatojoties uz Būvniecības likuma 42. panta 3. punktu, neatkarīgi no 2. punkta *Femern A/S* var (ar dažiem ierobežojumiem) grozīt pašreizējās atlaižu shēmas vai ieviest jaunas atlaides. Turklāt saskaņā ar Fēmarnbelta līguma 6. panta 2. punktu *Femern A/S* ir jādarbojas saskaņā ar vispārējiem uzņēmējdarbības principiem ([97]). Tāpēc Komisija secina, ka *Femern A/S* ir zināma brīvība lemt par savu cenu noteikšanu. Katrā ziņā, lai noteiktu, vai uzņēmums veic saimniecisko darbību, nav noteicošais tas, vai šis uzņēmums nosaka savas cenas vai ir pakļauts valsts regulētām cenām ([98]). Judikatūra liecina, ka struktūras spēja ietekmēt savu pakalpojumu cenu ir tikai viens no vairākiem aspektiem, kas ir jāņem vērā ([99]). Darbība patiešām ir saimnieciska, ja to veido preču vai pakalpojumu piedāvāšana noteiktā tirgū (piem., izmantojot infrastruktūru komerciālos nolūkos). Kā nesen apstiprināja Tiesa, tas, ka pakalpojumu var sniegt bez peļņas gūšanas (kā tas varētu būt, piem., gadījumā, ja pastāv valsts noteikta cenu politika), neliedz uzskatīt uzņēmumu, kas veic šīs darbības, par uzņēmumu, ja šis piedāvājums konkurē ar citiem uzņēmumiem, kuri vēlas gūt peļņu ([100]).

([94]) Tiesas 1980. gada 29. oktobra spriedums *Van Landewyck*, apvienotās lietas no 209/78 līdz 215/78 un 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, 88. punkts; Tiesas 1995. gada 16. novembra spriedums *FFSA* un citi, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, 21. punkts; Tiesas 2008. gada 1. jūlija spriedums *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, 27. un 28. punkts.

([95]) Komisijas 2011. gada 7. decembra lēmums par valsts atbalstu SA.32820 (2011/NN) – Apvienotā Karaliste – Atbalsts *Forensic Science Services* (OV C 29, 2.2.2012., 4. lpp.), 8. punkts; Tiesas 1994. gada 19. janvāra spriedums *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 27. punkts; Tiesas 2009. gada 26. marta spriedums *Selex Sistemi Integrati* / Komisija, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71. punkts; Komisijas 2002. gada 16. oktobra lēmums par valsts atbalstu N 438/02 – Beļģija – Atbalsts ostu iestādēm (OV C 284, 21.11.2002. 2. lpp.); Tiesas 1997. gada 18. marta spriedums *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22. punkts; Komisijas 2006. gada 19. jūlija lēmums par valsts atbalstu N 140/06 – Lietuva – Subsīdiju piešķiršana valsts uzņēmumiem labošanas iestādēm (OV C 244, 11.10.2006. 12. lpp.,); Komisijas 2014. gada 27. marta lēmums valsts atbalsta lietā SA.36346 – Vācija – *GRW* zemes attīstības shēma rūpnieciskai un komerciālai izmantošanai (OV C 141, 9.5.2014. 1. lpp.); Tiesas 2012. gada 12. jūlija spriedums *Compass-Datenbank GmbH*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, 40. punkts.

([96]) Sk., piem., Tiesas 2012. gada 19. decembra spriedumu *Mitteldeutsche Flughafen* un *Flughafen Leipzig-Halle* / Komisija, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, 50. punkts, un Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedumu *Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 122. un 123. punkts.

([97]) 6. panta 2. punktā ir noteikts: "*Uzņēmumu dibina saskaņā ar Dānijas likumiem. Uzņēmuma darbības tiek veiktas saskaņā ar vispārējiem uzņēmējdarbības principiem un starptautiskām saistībām, tostarp saistībām saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.*"

([98]) Tiesas 2012. gada 12. jūlija spriedums *Compass-Datenbank GmbH* / *Republik Österreich* C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, 38. punkts, ar turpmākām atsaucēm.

([99]) Tiesas 1994. gada 19. janvāra spriedums *SAT Fluggesellschaft* / *Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; Tiesas 1997. gada 18. marta spriedums *Calì & Figli* / *Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Tiesas 2012. gada 12. jūlija spriedums *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449. Vispārējās tiesas 2019. gada 20. septembra spriedums *Havenbedrijf Antwerpen and Maatschappij van de Brugse Zeehaven* / Komisija, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652.

([100]) Tiesas 2018. gada 6. novembra spriedums *Scuola Elementare Maria Montessori* / Komisija, apvienotās lietas no C-622/16 P līdz C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, 104. punkts. Tiesas 2017. gada 27. jūnija spriedums *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, ECLI:EU:2017:496, C-74/16, 47. un 48. punkts.

(198) Tāpēc Komisija secina, ka fiksētā savienojuma ekspluatācija ir saimnieciska darbība. Pamatojoties uz spriedumu *Leipzig Halle* lietā ([101]), var secināt, ka *Femern A/S* pārvaldītās infrastruktūras būvniecība ir arī saimnieciska darbība un tāpēc tās atbalsta pasākumi var būt valsts atbalsts. Tādējādi saistībā ar šīm darbībām *Femern A/S* ir uzskatāms par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

(199) Tā kā Komisija lēmumā par procedūras sākšanu nevarēja noteikt *Femern A/S* pamatdarbības veidu, tā arī nevarēja nonākt pie galīgā secinājuma par tā sauktajiem reklāmas/mārketinga/informatīvajiem pasākumiem, kuros ir iesaistījies *Femern A/S*.

(200) Tā kā Dānijas iestādes uzskata, ka *Femern A/S* darbības, kas saistītas ar fiksētā savienojuma plānošanu un būvniecību, ir publiskas varas izmantošana, tās arī uzskata, ka reklāmas/mārketinga/informatīvie pasākumi ir publiskas varas izmantošana. Valsts iestādēm bieži tiek prasīts komunicēt un informēt par savām darbībām un projektiem, un Dānijas iestādes uzskata, ka šādi informatīvie pasākumi nav klasificējami kā mārketings, kā norādīja *Scandlines* un citi. Dānijas iestādes arī apgalvo, ka ciešs dialogs ar iesaistītajām grupām Vācijā un Dānijā un sadarbība ar NVO un vietējām iestādēm Dānijā un Vācijā ir būtiska, lai īstenotu Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektu.

(201) Komisija uzskata, ka reklāmas/mārketinga/informatīvie pasākumi nepārprotami sekmēja fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju, ko apstiprina gan *Scandlines* un citu, gan Dānijas iestāžu sniegtie pasākumu apraksti. Mārketinga pasākumi *Scandlines* un citu interpretācijā nepārprotami veicinātu *Femern A/S* saimniecisko darbību. Tomēr, pat ja reklāmas/mārketinga/informatīvie pasākumi būtu uzskatāmi par informatīviem pasākumiem, kā to interpretē Dānijas iestādes, šie pasākumi veicinātu arī *Femern A/S* saimniecisko darbību. Kā norādīja *Scandlines* un citi, nav nekas neparasts, ka uzņēmumiem tiek prasīts informēt sabiedrību par savu darbību. Šie informatīvie pienākumi parasti netiek uzskatīti par publiskas varas īstenošanu. Komisija uzskata, ka šajā ziņā nav nozīmes tam, vai pasākumi tiek klasificēti kā informatīvi, reklāmas vai mārketinga pasākumi. Valsts atbalsta kvalifikācijā nozīme ir tam, ka šīs darbības veicina saimniecisko darbību. Tāpēc Komisija uzskata, ka arī reklāmas/mārketinga/informatīvie pasākumi ir uzskatāmi par saimnieciskām darbībām.

6.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(202) Attiecībā uz to priekšrocību attiecināmību uz valsti, kas piešķirtas, piemērojot pasākumus, – atbalsta jēdziens ir plašāks nekā subsīdiju jēdziens. Tas tā ir tāpēc, ka šajā jēdzienā ir ietverta ne vien tāda pozitīva palīdzība kā subsīdijas un kapitāla iepludināšana, bet arī pasākumi, kas dažādā veidā atvieglo to nastu, kura parasti gulstas uz uzņēmuma budžetu, un kas, lai arī nav subsīdijas šā jēdziena šaurā nozīmē, tomēr ir tāda paša veida un tiem ir tādas pašas sekas ([102]).

(203) Kapitāla iepludināšana, kas neatbilst tirgus apstākļiem, rada pozitīvu ietekmi. Pasākums, ar kuru valsts iestādes dažiem uzņēmumiem piešķir labvēlīgu nodokļu režīmu, kaut arī tas neietver pozitīvu līdzekļu pārskaitījumu, rada saņēmējiem labvēlīgāku finanšu stāvokli nekā citiem nodokļu maksātājiem un ir valsts līdzekļu pārskaitījums ([103]). Turklāt pietiek radīt risku, ka nākotnē valstij tiks uzlikts papildu slogs, piešķirot garantiju vai aizdevumus ar noteikumiem, kas neatbilst tirgus nosacījumiem, lai to varētu uzskatīt par valsts līdzekļu nodošanu ([104]). Tas pats attiecas, piemēram, uz gadījumiem, kad garantijas piešķir dalībvalsts, nepieprasot garantijas saņēmējam maksāt prēmiju saskaņā ar tirgus noteikumiem. Turklāt var uzskatīt, ka valsts līdzekļu nodošana notiek tad, ja valsts neiekasē summu, ko tā parasti iekasē par piekļuves piešķiršanu valsts īpašumam vai dabas resursiem, piemēram, jūras gultnei un ūdens teritorijām.

(204) Tā kā iepriekš minētos pasākumus (kapitāla iepludināšana, nodokļu pasākumi, valsts aizdevumi un garantijas un jūras gultnes lietošana bez maksas) piešķīra Dānija, tie pēc definīcijas ir attiecināmi uz šo valsti.

(205) Kas attiecas uz dzelzceļa nodevām, tās ir *Femern A/S* nākotnes ienākumu avots, kuru – tāpat kā autoceļu lietošanas nodevas – noteiks transporta ministrs. Nodevas un autoceļu lietošanas nodevas veido atlīdzību par fiksētā savienojuma izmantošanu. Ar to vien, ka viens no dzelzceļa operatoriem ir Dānijas valstij piederošs dzelzceļa operators *DSB*, nepietiek, lai secinātu, ka dzelzceļa nodevas, ko šis operators ir veicis *Femern A/S* ar *BDK* starpniecību, ir

([101]) Sk. 72. zemsvītras piezīmi.

([102]) Sk. cita starpā Tiesas 2001. gada 8. novembra spriedumu *Adria-Wien Pipeline GmbH and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH / Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, 38. punkts; Tiesas 2004. gada 15. jūlija spriedumu Spānija/Komisija, C-501/00, ECLI:EU:C:2004:438, 90. punkts, un citēto judikatūru; Tiesas 2005. gada 15. decembra spriedumu Itālija/Komisija, C-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, 77. punkts; Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedumu *Ministero dell'Economia e delle Finanze / Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 131. punkts, un citēto judikatūru.

([103]) Sk., piem., Tiesas 1994. gada 15. marta spriedumu *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 14. punkts. Tiesas 2014. gada 9. oktobra spriedums *Ministerio de Defensa and Navantia*, ECLI:EU:C:2014:2262.

([104]) Tiesas 1998. gada 1. decembra spriedums *Ecotrade Srl / Altiforni e Ferriere di Servola SpA (AFS)*, C-200/97, ECLI:EU:C:1998:579, 41. punkts; Tiesas 2013. gada 19. marta spriedums *Bouygues* un *Bouygues Télécom* / Komisija un citi, apvienotās lietas C-399/10 P un C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, 137., 138. un 139. punkts.

saistītas ar valsts līdzekļiem, jo visiem dzelzceļa operatoriem, kas izmanto fiksēto savienojumu, tiek objektīvi un bez diskriminācijas piemēroti maksājumi ([105]). Turklāt *BDK* nav uzdots iekasēt/sadalīt valsts atbalstu. Līdzekļi tiek tieši pārskaitīti *Femern A/S*. Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka dzelzceļa nodevas nav uzskatāmas par valsts iejaukšanos vai iejaukšanos, izmantojot valsts līdzekļus.

6.1.3. *Selektīva priekšrocība*

(206) Saskaņā ar iedibināto judikatūru, lai noteiktu, vai valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jākonstatē, vai saņēmējs uzņēmums saņem ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu ieguvis parastos tirgus apstākļos, proti, bez valsts iejaukšanās ([106]). Tiek ņemta vērā vienīgi pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ([107]). Lai to izvērtētu, uzņēmuma finanšu stāvoklis pēc pasākuma ir jāsalīdzina ar tā finanšu stāvokli situācijā, ja pasākums nebūtu veikts.

6.1.3.1. Kapitāla iepludināšana, valsts garantijas un valsts aizdevumi

(207) Var uzskatīt, ka kapitāla iepludināšana, ko veica *Sund & Bælt Holding A/S*, sniedza priekšrocību *Femern A/S*. Ņemot vērā neskaidrības par projekta ienesīgumu un augstajiem riskiem, iespējams, ka privāts uzņēmējs netiktu mudināts iepludināt kapitālu *Femern A/S* bez nekāda valsts atbalsta. Turklāt valsts garantija vai aizdevums, kas piešķirts ar atvieglotiem noteikumiem, var piešķirt aizņēmējam priekšrocību, ļaujot tam aizņemties ar procentu likmi un izmaksām, kādas nebūtu pieejamas tirgū bez garantijas ([108]) vai valsts aizdevuma. Konkrētajā gadījumā *Femern A/S* ir jāmaksā ikgadēja prēmija par nesamaksāto parādu, ko sedz valsts garantija, un par Dānijas valstij nesamaksāto valsts aizdevumu summu. Netiek apstrīdēts tas, ka šī prēmija, pat ja tā sasniedza 2 % ([109]) saskaņā ar alternatīvo finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli, ir zemāka par tirgus noteikumiem, joīpaši, ņemot vērā projekta riskus. Turklāt valsts garantija, kas sedz *Femern A/S* saistības, kuras izriet no tā līgumattiecībām, samazina tā riskus, kas saistīti ar normālām līgumsaistībām, kuras normālos tirgus apstākļos būtu jebkuram privātam uzņēmējam. Šajā gadījumā, sniedzot valsts garantijas aizdevumiem un valsts aizdevumus, nepieprasot prēmijas samaksu ar tirgus noteikumiem vai tirgus procentu likmes samaksu, Dānijas valsts piešķīra priekšrocību *Femern A/S*. Kas attiecas uz reklāmas/mārketinga/informatīvajiem pasākumiem, Komisija norāda, ka tos finansē ar valsts aizdevumiem plānošanas pasākumiem, nevis papildu valsts aizdevumiem, kas paredzēti šiem pasākumiem.

(208) Tā kā minētā priekšrocība attiecas tieši uz *Femern A/S*, tā *de jure* ir selektīva. Tāpēc kapitāla iepludināšana, valsts garantijas aizdevumiem un valsts aizdevumi piešķir selektīvu priekšrocību *Femern A/S* Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.1.3.2. Valsts garantijas darījumiem ar atvasinātiem instrumentiem

(209) Plānošanas likumā un Būvniecības likumā ir paredzēta arī iespēja saņemt valsts garantijas darījumiem ar atvasinātiem instrumentiem. *Femern A/S* vēl nav veicis nevienu šādu darījumu. Kas attiecas uz garantijām nākotnes darījumiem ar atvasinātiem instrumentiem, Dānijas iestādes pieprasīs samaksāt prēmiju, ko tās uzskata par atbilstīgu tirgus noteikumiem.

(210) Tomēr Paziņojuma par garantijām 3.1. punktā ir teiks, ka tad, ja individuāla garantija vai garantiju shēma, kurā valsts iesaistījusies, nedod uzņēmumam nekādu priekšrocību, tā nav valsts atbalsts. Paziņojuma par garantijām 3.2.–3.5. punktā ir izklāstīti vairāki pietiekami nosacījumi atbalsta neesamībai. Saskaņā ar Paziņojuma par garantijām 3.6. punktu, "*ja netiek nodrošināta atbilstība kādam no 3.2.–3.5. punktā minētajiem nosacījumiem, tas nenozīmē, ka šādu garantiju vai shēmu automātiski uzskata par valsts atbalstu*". Pamatojoties uz Paziņojuma par garantijām 1. punktu,

([105]) Tiesas 2017. gada 13. septembra spriedums *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 23.–37. punkts.
([106]) Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* un citi / *La Poste* un citi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedums Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.
([107]) Tiesas 1974. gada 2. jūlija spriedums Itālija/Komisija, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13. punkts.
([108]) Tiesas 2011. gada 8. decembra spriedums *Residex Capital / Gemeente Rotterdam*, C-275/10, ECLI:EU:C:2011:814, 39. punkts.
([109]) Sākotnēji šī prēmija tika noteikta 0,15 % apmērā, un tā ir prēmija, kas atbilst pirmajam finansējuma deficīta aprēķināšanas modelim. Alternatīvajā finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī prēmija ir 2 %.

noteikumi ir izstrādāti tā, lai tos varētu piemērot tieši – lai gan ne tikai – garantijām, kas saistītas ar konkrētu darījumu, piemēram, aizdevumu. Komisija uzskata, ka garantijas atvasinātu instrumentu līgumiem nevar tieši salīdzināt ar garantijām aizdevumam un ka šāda veida garantijām atvasinātiem instrumentiem ir piemērojama katra gadījuma analīze, kā paredzēts Paziņojuma par garantijām 1.4. punktā.

(211) Garantija atvasinātu instrumentu līgumam atšķiras no aizdevuma garantijas. Atvasināts instruments ir divpusējs pienākums, kura tirgus vērtība līguma slēgšanas laikā ir nulle. Laika gaitā tirgus vērtība var mainīties par labu vienai pusei (un par sliktu otrai pusei) atkarībā, piemēram, no procentu likmju izmaiņām. *Femern A/S* atvasināto instrumentu tirdzniecību regulē vispārējs nolīgums ar katru finanšu darījumu partneri (tā sauktais "*ISDA*" nolīgums), kam ir arī Kredīta atbalsta pielikums ("*CSA*"). Saskaņā ar divpusējo *CSA* nolīgumu katrai pusei ir pienākums piešķirt nodrošinājumu, kas vienāds ar kopējo atvasināto instrumentu portfeļa tīro negatīvo tirgus vērtību starp abām pusēm. Likviditāti, ko *Femern A/S* nodrošina nodrošinājuma piešķiršanai, nevar izmantot citiem mērķiem. Nodrošinājuma administrēšana tiek veikta slēgtā sistēmā ar atsevišķiem kontiem. Valsts garantija atvasinātu instrumentu līgumam ir garantija *Femern A/S* maksājumu saistībām saskaņā ar atvasinātu instrumentu līgumu un *Femern A/S* spējai nodrošināt likviditāti, kas izmantojama nodrošinājuma piešķiršanai darījuma partnerim un kas sedz darījuma iespējamo negatīvo tirgus vērtību.

(212) Darījuma ar atvasinātiem instrumentiem cenu nosaka kredīta un finansēšanas riski, kas saistīti ar šīm iespējamām tirgus vērtības izmaiņām. Bez garantijas un divpusēja nodrošinājuma līguma banka kā darījuma partneris pievienos šos riska elementus cenai. Dānijas iestādes paskaidroja, ka šie riska papildinājumi ir daudz zemāki nekā riska prēmija aizdevumam ar tādu pašu pamatsummu.

(213) Dānijas iestādes informēja Komisiju, ka *Femern A/S* samaksās tirgus prasībām atbilstīgu nodevu par katru valsts garantiju, kas saistīta ar darījumu ar atvasinātiem instrumentiem. Tirgus noteikumiem atbilstīgu nodevu noteiks, kā izklāstīts tālāk. Pirms jauna darījuma ar atvasinātiem instrumentiem noslēgšanas *Femern A/S* iegūs divas saistošas cenas no vismaz divām dažādām privātām bankām. Bankas izdos saistošu cenu piedāvājumu divu veidu darījumiem: a) darījumam ar atvasinātiem instrumentiem ar valsts garantijas atbalstu un divpusēju *CSA* nolīgumu un b) tam pašam darījumam bez šiem atbalsta elementiem. Cenu pamatā būs īpašs bankas novērtējums par *Femern A/S* finanšu stāvokli. Pēc tam *Femern A/S* var izvēlēties vienu no diviem minētajiem darījumu veidiem. Ja *Femern A/S* izvēlēsies darījumu a), tas samaksās starpību starp darījuma a) cenu un darījuma b) cenu kā prēmiju Dānijas valstij. Prēmija tiks izteikta procentos no darījuma pamatsummas, kas jāmaksā katru gadu visā darījuma periodā.

(214) Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz šo divu saistošo cenu salīdzināšanas metodiku un no tās izrietošās starpības samaksu Dānijas valstij prēmijas veidā, valsts nepiešķir *Femern A/S* priekšrocību, garantējot darījumus ar atvasinātiem instrumentiem. Tādējādi šis pasākums nav valsts atbalsts. Tāpēc nav jāpārbauda, cik lielā mērā pasākums rada konkurences izkropļojumus vai ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.3.3. Dzelzceļa nodevas

(215) Iepriekšējā sadaļā Komisija secināja, ka dzelzceļa nodevu iekasēšana nenozīmē, ka *Femern A/S* piešķirtie valsts līdzekļi ir attiecināmi uz valsti. Pabeigtības labad un tāpēc, ka lēmumā par procedūras sākšanu tas netika noskaidrots, Komisija turpināja analizēt, vai *Femern A/S* gūst labumu no selektīvas priekšrocības attiecībā uz dzelzceļa nodevām.

(216) Dānijas iestādes paskaidroja, ka maksu par infrastruktūru veido lietošanas maksa, piemēram, samaksa par pakalpojumu, nevis nodeva/maksa. *Scandlines* apgalvojums, ka valsts ar sava dzelzceļa operatora *DSB* starpniecību katru gadu maksās *Femern A/S* daļu no kopējām nodevām neatkarīgi no tā, cik vilcienu izmanto fiksēto savienojumu, bez pielāgošanas mehānisma un uz nenoteiktu laiku, nav pareizs. Dānijas iestādes apstiprināja, ka nodevas tiks noteiktas saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES un attieksies uz visiem dzelzceļa operatoriem, kas izmanto fiksēto savienojumu. Dzelzceļa nodevas ir jāmaksā *Femern A/S* ar *BDK*, kas iekasēs nodevas, starpniecību.

(217) Komisija konstatē, ka dzelzceļa nodevas ir atlīdzība par pakalpojumiem, ko *Femern A/S* sniedz dzelzceļa operatoriem. Ņemot vērā precizējumus, kas izklāstīti šā lēmuma 87. apsvērumā, nav pamata uzskatīt, ka dzelzceļa ieņēmumi būtu pārāk lieli.

(218) Tāpēc attiecībā uz dzelzceļa nodevām Komisija secina, ka *Femern A/S* negūst labumu no selektīvas priekšrocības.

6.1.3.4. Īpašie nodokļu pasākumi

(219) Lai nodokļu pasākums ietilptu Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā, ir jānosaka, ka tas dod priekšroku *konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai* salīdzinājumā ar citiem, kas atrodas salīdzināmā tiesiskā un faktiskā situācijā, ņemot vērā shēmas mērķi ([110]). Tomēr, kad dalībvalstis pieņem *ad hoc* pasākumus, kas nāk par labu konkrētām struktūrām, priekšrocības identificēšana principā ļauj pieņemt, ka tā ir selektīva ([111]). Tas tā ir tāpēc, ka parasti var viegli secināt, ka šādiem pasākumiem ir selektīvs raksturs, jo tie paredz labvēlīgu attieksmi pret vienu vai dažiem uzņēmumiem ([112]).

(220) Šajā gadījumā īpašais nodokļu režīms nolietojumam un zaudējumu pārnešanai samazina *Femern A/S* nodokļu saistības salīdzinājumā ar to, kādas tās būtu bijušas, ja nebūtu šo pasākumu, un tādējādi piešķir uzņēmumam ekonomisku priekšrocību. Šādos apstākļos *Femern A/S* būtu uzskatāms par nodokļu pasākumu tiešo ieguvēju.

(221) Komisija ir novērtējusi fiskālo zaudējumu pārnešanas pasākumus un īpašos nolietojuma noteikumus saskaņā ar ES tiesu izveidoto standarta trīspakāpju analīzi ([113]). Pirmkārt, ir jānosaka atsauces sistēma. Otrkārt, ir jānosaka, vai ar konkrēto pasākumu tiek izdarīta atkāpe no minētās sistēmas tādā ziņā, ka tas paredz atšķirīgu attieksmi pret uzņēmējiem, kuri, ņemot vērā sistēmas mērķi, atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā. Ja pasākums ir atkāpe no atsauces sistēmas un tāpēc ir *prima facie* selektīvs, pārbaudes trešajā posmā ir jānosaka, vai atkāpe ir pamatota ar sistēmas būtību vai vispārējo shēmu. Šajā kontekstā dalībvalstij ir jāpierāda, ka atšķirīgais nodokļu režīms izriet tieši no šīs sistēmas pamata vai vadošajiem principiem ([114]).

Fiskālo zaudējumu pārnešana

(222) Komisija jau ir secinājusi lēmumā par procedūras sākšanu, ka īpašie noteikumi par zaudējumu pārnešanu, ko *Femern A/S* piemēroja laikposmā no 2013. gada līdz 2015. gadam, nošķīra uzņēmējus, kuri *prima facie* ir salīdzināmā faktiskā un tiesiskā situācijā, ņemot vērā attiecīgās nodokļu sistēmas mērķi. Tādējādi šajā laikposmā attiecībā uz *Femern A/S* piemērojamie noteikumi bija *prima facie* selektīvi. Attiecīgajai dalībvalstij ir jāpierāda, ka no pirmā acu uzmetiena selektīvs pasākums ir pamatots ar tās nodokļu sistēmas veidu vai vispārējo struktūru ([115]). Tomēr pēc lēmuma par procedūras sākšanu Dānijas iestādes nav iesniegušas šādu pamatojumu, ņemot vērā vispārējās sistēmas mērķi.

(223) Dānijas iestādes uzskata, ka attiecīgais pasākums attiecas uz projekta plānošanas posmu un ka katrā ziņā pasākums nekad nav īstenojies, jo *Femern A/S* šajā laikposmā nav guvis peļņu. *Femern A/S* nav pārnesis zaudējumus no iepriekšējiem gadiem. Tāpēc, aprēķinot grupas ar nodokli apliekamos ienākumus 2013.–2015. gadā, kad bija spēkā īpašie noteikumi, netika atskaitīti zaudējumi, kas pārnesti no iepriekšējiem gadiem. Visi *Femern A/S* zaudējumi tika izmantoti, lai samazinātu ar nodokli apliekamo ienākumu grupas līmenī tajā pašā finanšu gadā. Arī citi Dānijas uzņēmumi grupā varēja rīkoties tāpat saskaņā ar vispārīgajiem noteikumiem.

(224) Tādējādi, lai gan 2013.–2015. gadā uz *Femern A/S* attiecās īpašie noteikumi, uzņēmuma finanšu stāvoklis šajos gados bija tāds, ka šie noteikumi faktiski netika piemēroti *Femern A/S*. Tāpēc Komisija secina, ka, tā kā iespējamā zaudējumu pārnešana nekad nav notikusi un nākotnē nevar tikt īstenota, īpašie noteikumi par zaudējumu pārnešanu nepiešķīra un nevar piešķirt ekonomisku priekšrocību *Femern A/S* ([116]).

Aktīvu nolietojums

(225) Komisija jau lēmumā par procedūras sākšanu secināja, ka *Femern A/S* piemērojamie nolietojuma noteikumi ir *prima facie* selektīvi. Dānijas iestādes nav iesniegušas pamatojumu, ņemot vērā vispārējās sistēmas mērķi.

([110]) Vispārējās tiesas 2013. gada 22. janvāra spriedums *Salzgitter*/Komisija, T-308/00, ECLI:EU:T:2004:199, 79. punkts un tajā minētā judikatūra.

([111]) Vispārējās tiesas 2017. gada 13. decembra spriedums Grieķijas Republika / Komisija, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, 78. un 79. punkts.

([112]) Tiesas 2015. gada 4. jūnija spriedums Komisija/*MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts un turpmākie punkti; ģenerāladvokāta *Mengozzi* 2013. gada 27. jūnija atzinums *Deutsche Lufthansa*, C-284/12, ECLI:EU:C:2013:442, 52. punkts.

([113]) Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedums Komisija/Nīderlande, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62. punkts; Tiesas 2001. gada 8. novembra spriedums *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

([114]) Tiesas 2011. gada 8. septembra spriedums *Paint Graphos* un citi, apvienotās lietas no C-78/08 līdz C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 49. punkts un turpmākie punkti. Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedums *GIL Insurance*, C-308/01, ECLI:EU: C:2004:252.

([115]) Tiesas 2011. gada 15. novembra spriedums Komisija un Spānija / Gibraltāra valdība un Apvienotā Karaliste, apvienotās lietas C-106/09 P un C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 146. punkts; Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedums Nīderlande/Komisija, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, 43. punkts; Tiesas 2006. gada 6. septembra spriedums Portugāle/Komisija, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

([116]) Tiesas 2018. gada 19. septembra spriedums Komisija / Francija un *IFP Énergies nouvelles*, C-438/16, ECLI:EU:C: 2018:737, 117. un 118. punkts.

(226) Dānijas iestādes uzskata, ka attiecīgais pasākums attiecas uz projekta plānošanas posmu un, lai gan īpašie nolietojuma noteikumi bija spēkā laikposmā no 2009. līdz 2015. gadam, *Femern A/S* nevarēja gūt labumu no šiem īpašajiem noteikumiem, jo iekārtas nebija pieejamas lietošanai un nolietojums faktiski nav radies. No 2016. gada 1. janvāra uz *Femern A/S* attiecas parastie Dānijas nodokļu likumi, tostarp noteikumi par aktīvu nolietojumu, kas piemērojami visiem Dānijas uzņēmumiem.

(227) Tādējādi *Femern A/S* varēja gūt selektīvu priekšrocību laikposmā no 2009. līdz 2015. gadam. Tomēr Komisija secina, ka, lai gan priekšrocība nekad nav īstenota un nevar tikt īstenota nākotnē, īpašā nolietojuma likme, kas piemērojama *Femern A/S*, nesniedza un nevar sniegt ekonomisku priekšrocību *Femern A/S* ([117]).

Kopīgs nodokļu režīms

(228) Kopīgā nodokļu režīma atsauces sistēma ir Dānijas Likuma par uzņēmumu nodokli noteikumi par obligātu aplikšanu ar nodokļiem. Tā kā kopīgais nodokļu režīms ir piemērojams visiem Dānijas uzņēmumiem grupas ietvaros, nevis konkrēti *Femern A/S*, nevar uzskatīt, ka *Femern A/S* ir piešķirta selektīva priekšrocība ([118]). Tādējādi Komisija secina, ka *Femern A/S* negūst labumu no papildu selektīvas priekšrocības, piedaloties kopīgajā nodokļu režīmā.

6.1.3.5. Valsts īpašuma lietošana bez maksas

(229) Saskaņā ar Dānijas iestāžu sniegto informāciju Dānijas tiesību aktos nav vispārīgu noteikumu vai principu, kas uzņēmumiem, kuri ir līdzīgā faktiskā un tiesiskā situācijā kā *Femern A/S*, uzliek par pienākumu maksāt valstij nodevas par jūras gultnes un ūdens teritoriju lietošanu. Tādējādi tas pats bezmaksas piekļuves princips attiektos uz visām fiksētā savienojuma infrastruktūrām. Arī prāmju operatori vai citi kuģu kravu pārvadājumu uzņēmumi nemaksā Dānijas valstij par Dānijas jurisdikcijā esošo jūras teritoriju šķērsošanu. Turklāt saskaņā ar iestāžu sniegto informāciju ostas nemaksā nodevas par jūras gultnes lietošanu.

(230) Savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *Scandlines* un citi apgalvo, ka tas, ka Būvniecības likumā ir nepārprotami paredzēts, ka *Femern A/S* lieto jūras gultni bez maksas, liecina, ka pretējā gadījumā *Femern A/S* būtu bijis jāmaksā nodeva saskaņā ar parasto (atsauces) sistēmu.

(231) Fēmarnbelta līguma 8. panta 2. punktā un Būvniecības likuma 45. pantā ir precizēts, ka *Femern A/S* nav jāmaksā par jūras gultnes lietošanu. Dānijas iestādes paskaidroja, ka šis noteikums tika iekļauts vienīgi tāpēc, lai nerastos šaubas. Kā norādījušas Dānijas iestādes, saskaņā ar Dānijas tiesību aktiem, lai uzliktu pienākumu maksāt nodevu Dānijas iestādēm apmaiņā pret noteiktu pakalpojumu, ir nepieciešams tiesisks pamats. Kā norādīts šā lēmuma 229. apsvērumā, šāda tiesiskā pamata nav un nekas neliecina, ka Dānija iekasētu maksu no citiem infrastruktūras operatoriem par jūras gultnes un ūdens teritoriju lietošanu. Tāpēc Komisija uzskata, ka, pat ja nebūtu Likuma par būvniecību 45. panta, Dānijas iestādes nevarētu iekasēt maksu par to, ka *Femern A/S* lieto jūras gultni, ja nebūtu konkrēta tiesiskā pamata. Vienlaikus šajos tiesību aktos skaidri definētais noteikums, ka ūdens teritoriju un jūras gultni var lietot bez maksas, neliecina, ka pretējā gadījumā *Femern A/S* vajadzētu maksāt nodevu saskaņā ar parasto (atsauces) sistēmu.

(232) Šajos apstākļos un tā kā nav vispārīga tiesiskā regulējuma, kurā būtu paredzēts, ka ir jāmaksā nodeva par jūras gultnes un ūdens teritoriju lietošanu, un tā kā nav arī faktisku pierādījumu par to, ka šādas nodevas būtu maksātas iepriekš, Komisijai nav pamata uzskatīt, ka šāda vispārēja sistēma pastāv. Tāpēc Komisija secina, ka *Femern A/S* šajā ziņā negūst labumu no selektīvas priekšrocības.

6.1.4. *Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(233) Dalībvalsts piešķirtais atbalsts, kas nostiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata par tādu, kas ir ietekmējis uzņēmuma konkurētspēju ([119]). Valsts piešķirtais pasākums ir uzskatāms par tādu, kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas uzlabo saņēmēja konkurences stāvokli salīdzinājumā ar tā konkurentiem.

(234) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu jau provizoriski secināja, ka tad, ja *Femern A/S* ir uzskatāms par uzņēmumu, kas darbojas tirgū, kurā piedāvā transporta pakalpojumus Fēmarnbelta jūras šauruma šķērsošanai, selektīvās priekšrocības piešķiršana varētu nostiprināt tā stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas darbojas šajā tirgū, piemēram, prāmju operatoriem un ostu operatoriem.

([117]) Turpat.

([118]) Sk. arī Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 278.–282. punkts.

([119]) Tiesas 2015. gada 14. janvāra spriedums *Eventech* / *The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 66. punkts; Tiesas 2013. gada 8. maija spriedums *Libert* un citi, apvienotās lietas C-197/11 un C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, 77. punkts; Vispārējās tiesas 2001. gada 4. aprīļa spriedums *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, 41. punkts.

(235) Tomēr Dānijas iestādes savās piezīmēs saistībā ar lēmumu par procedūras sākšanu pauž uzskatu, ka fiksētais savienojums tieši nekonkurē, piemēram, ar prāmjiem, tāpat kā dzelzceļa infrastruktūra tieši nekonkurē ar autoceļiem, autobusiem vai lidostām. Šajā kontekstā tās atsaucas uz Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 220. punktu. Dānijas iestādes uzskata, ka fiksētā savienojuma projektam piešķirtais valsts finansējums neizkropļo konkurenci.

(236) Komisija nepiekrīt Dānijas iestāžu argumentācijai. Tā uzskata, ka pasākumi, kas piešķir selektīvu priekšrocību *Femern A/S*, nostiprina šā uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē tirdzniecībā starp dalībvalstīm. Jo īpaši nevar noliegt, ka *Femern A/S* konkurēs tirdzniecībā starp dalībvalstīm ar uzņēmumiem, kas sniedz alternatīvus transporta pakalpojumus.

(237) Pirmkārt, *Femern A/S* sagatavotajā 2016. gada finanšu analīzē ir atzīts, ka "paredzams, ka Fēmarnbelta fiksētais savienojums absorbēs daļu no tranzīta pārvadājumiem starp Skandināviju / Dānijas austrumu daļu un Vāciju, kas šobrīd šķērso Greitbelta tiltu, kopā ar daļu prāmju satiksmes Baltijas jūras rietumos, jo dažiem ceļotājiem fiksētā savienojuma izmantošana šķitīs pievilcīgāka". Arī Vispārējā tiesa savos 2018. gada 13. decembra spriedumos paziņoja, ka *Femern A/S* stāvoklis tiktu nostiprināts, kaitējot prāmjiem: "[I]r pamatoti secināt, ka projekts, kurā ietverta tādas infrastruktūras būvniecība, kas nodrošinās alternatīvu esošiem transporta veidiem, rada risku, ka pēdējie minētie pazudīs, un tādējādi projekts nodrošina risinājumu, kam kopumā ir pozitīvi rezultāti [..]." ([120]).

(238) Otrkārt, Komisija atzīmē, ka, citējot Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 220. punktu, lai pamatotu to, ka dažos minētajos apstākļos valsts finansējums autoceļiem, pat maksas autoceļi (kopā ar tiltiem), piemēram, fiksētais savienojums, nerada konkurences izkropļojumus, Dānijas iestādes neminēja saistīto 327. zemsvītras piezīmi, kurā skaidri teikts: "*Netipiska situācija, kurā nevarētu izslēgt valsts atbalsta pastāvēšanu, būtu, piemēram, tāds tilts vai tunelis starp divām dalībvalstīm, ar ko nodrošina pakalpojumu, kas ir lielā mērā savstarpēji aizstājams ar pakalpojumu, ko piedāvā prāmju komercoperatori, vai tāda maksas autoceļa izbūve, kas tiešā veidā konkurē ar citu maksas autoceļu (piemēram, divi paralēli maksas autoceļi, ar kuriem tiek nodrošināti lielā mērā savstarpēji aizstājami pakalpojumi).*"

(239) Visbeidzot, Komisija norāda, ka attiecībā uz Ēresunda fiksēto savienojumu, kas ir infrastruktūra ar fiksētajam savienojumam Fēmarnbeltā ļoti līdzīgu darbību, mērķiem un finansējumu, Komisija savā 2014. gada lēmumā Ēresunda lietā secināja, ka konkurence tādu transporta pakalpojumu tirgū, kas paredzēti Ēresunda šauruma šķērsošanai, tiktu izkropļota, jo "*konsorcijs konkurē ar citu transporta veidu operatoriem, piemēram, prāmju pakalpojumiem*" ([121]).

(240) Tāpēc visu iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka pasākumus, kas piešķir selektīvu priekšrocību, var uzskatīt par tādiem, kas ietekmē Savienības iekšējo tirdzniecību un var radīt konkurences izkropļojumus.

6.1.5. *Secinājums par atbalsta esību*

(241) Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisija secina, ka kapitāla iepludināšana, valsts garantijas aizdevumiem un valsts aizdevumi ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Attiecībā uz iespējamiem pasākumiem, ko veido aktīvu nolietojums, fiskālo zaudējumu pārnešana, kopīgs nodokļu režīms, dzelzceļa nodevas un valsts īpašuma lietošana (bez maksas), Komisija secina, ka tie nav valsts atbalsts uzņēmumam *Femern A/S* Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Turklāt Komisija uzskata, ka, ņemot vērā pārskatīto paziņojumu, garantijas atvasinātajiem instrumentiem nav valsts atbalsts.

6.2. **Pasākumu klasificēšana par individuālu atbalstu vai shēmu**

(242) Lēmuma par procedūras sākšanu 133. apsvērumā Komisija izvirzīja jautājumu, vai valsts garantijas un valsts aizdevumi būtu uzskatāmi un klasificējami kā atbalsta shēma, individuāls atbalsts, kas tika piešķirts, stājoties spēkā Plānošanas likumam un Būvniecības likumam, vai individuāls atbalsts, kas tiek piešķirts katru reizi, kad valsts iestādes veic kādu *Femern A/S* finanšu darījumu.

(243) Lai noteiktu, vai pasākumus var kvalificēt kā atbalsta shēmas vai individuālus atbalsta pasākumus, Komisijai ir jāpārbauda pasākumu būtība, ņemot vērā Procedūras regulā noteiktās definīcijas.

(244) Saskaņā ar Procedūras regulas 1. panta d) apakšpunktu ""atbalsta shēma" ir visi akti, pamatojoties uz kuriem bez turpmākiem izpildes pasākumiem var piešķirt individuālu atbalstu uzņēmumiem, kuri vispārīgi un teorētiski definēti attiecīgajos aktos, un visi akti, pamatojoties uz kuriem vienam vai vairākiem uzņēmumiem uz nenoteiktu

([120]) Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums *Stena Line Scandinavia AB* un citi / Komisija, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944, 227. punkts; un Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 256. punkts.

([121]) Komisijas 2014. gada 15. oktobra lēmums valsts atbalsta lietās SA.36558 (2014/NN) un SA.38371 (2014/NN) – Dānija, valsts atbalsts SA.36662 (2014/NN); Zviedrija – atbalsts, kas piešķirts *Øresundsbro Konsortiet* (OV C 418, 21.11.2014., 8. lpp.).

laika periodu un/vai nenoteiktā apmērā var piešķirt atbalstu, kas nav saistīts ar kādu konkrētu projektu". Savukārt tās pašas regulas 1. panta e) apakšpunktā "individuāls atbalsts" ir definēts kā "atbalsts, ko nepiešķir, pamatojoties uz atbalsta shēmu, un paziņojami atbalsta piešķīrumi, pamatojoties uz kādu atbalsta shēmu".

(245) Komisija jau lēmuma par procedūras sākšanu 129. apsvērumā secināja, ka pirmo situāciju, kas iekļauta atbalsta shēmas definīcijā, nevar uzskatīt par piemērojamu pārbaudāmajiem pasākumiem, jo šie pasākumi nav paredzēti "*uzņēmumiem, kas definēti tiesību aktā vispārīgā un abstraktā veidā*", bet ir piešķirti tieši *Femern A/S*.

(246) Gan Dānijas iestādes, gan *Scandlines* un citi apgalvoja, ka šajā definīcijā paredzētā otrā situācija šajā gadījumā nav piemērojama, jo *Femern A/S* piešķirtais atbalsts ir saistīts ar īpašu projektu – fiksēto savienojumu. Tā kā atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar kapitāla iepludināšanu, valsts garantijām un valsts aizdevumiem, ir saistīts vienīgi ar fiksētā savienojuma plānošanas un būvniecības finansēšanu, izslēdzot citus projektus vai pasākumus, Komisija secina, ka atbalsts patiešām ir saistīts uz konkrētu projektu. Turklāt, pamatojoties uz pārskatīto paziņojumu pēc lēmuma par procedūras sākšanu (kas minēts arī šā lēmuma 177. apsvērumā), atbalstu nevar uzskatīt par piešķirtu uz nenoteiktu laiku un/vai nenoteiktā apmērā.

(247) Tāpēc Komisija secina, ka valsts garantijas un valsts aizdevumus nevar uzskatīt par atbalsta shēmu Procedūras regulas 1. panta d) apakšpunkta nozīmē. Tāpēc tie ir kvalificējami kā individuāls atbalsts.

(248) Atliek noteikt, vai valsts garantijas un valsts aizdevumi ir viens vai vairāki individuāli atbalsta pasākumi, kas saistīti ar Plānošanas likumu un Būvniecības likumu, vai arī individuāli atbalsta pasākumi, ko piešķir katru reizi, kad Dānijas iestādes veic kādu *Femern A/S* finanšu darījumu.

(249) Pamatojoties uz Savienības tiesu judikatūru ([122]), kā norādīts vairākās Komisijas pamatnostādnēs un regulās ([123]), ir vispāratzīts, ka atbalsta piešķiršanas diena ir diena, kad saņēmējam saskaņā ar piemērojamo valsts regulējumu ir nodotas likumīgās tiesības saņemt atbalstu.

(250) Valsts tiesisko pamatu *Femern A/S* finansēšanai veido 2009. gada 15. aprīļa Plānošanas likums, kas stājās spēkā 2009. gada 17. aprīlī, un 2015. gada 4. maija Būvniecības likums, kas stājās spēkā 2015. gada 6. maijā.

(251) Plānošanas likuma 7. pants un Būvniecības likuma 4. pants nodrošina tiesisko pamatu to darbību finansēšanai, uz kurām attiecas šie likumi. Dānijas iestādes paskaidroja, ka abas sadaļas būtībā ir identiskas. Būvniecības likuma 4. pantā ir precizēts, ka *Femern A/S* var ņemt kredītus un izmantot citus finanšu instrumentus, lai finansētu un pārfinansētu plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju, kā arī citus nepieciešamos pasākumus, un ka šos aizdevumus nosaka finanšu ministrs (1. punkts); ka finanšu ministrs ir pilnvarots izsniegt valsts kases garantijas šīm saistībām (2. punkts); ka finanšu ministram ir atļauts apmierināt šīs finansēšanas vajadzības, piešķirot atkārtotus valdības aizdevumus (t. i., valsts aizdevumus) (3. punkts); ka Dānijas centrālā valdība garantē citas *Femern A/S* finanšu saistības, kas saistītas ar projekta būvniecību (4. punkts). Plānošanas likuma 7. pants ir izstrādāts līdzīgā veidā.

(252) Komisija norāda, ka minētā 4. un 7. panta formulējums pats par sevi nav nepārprotams attiecībā uz *Femern A/S* likumīgajām tiesībām uz šiem finansējuma veidiem un ar tiem saistīto finanšu ministra rīcības brīvību apstiprināt vai atteikt sniegt *Femern A/S* valsts aizdevumus vai valsts garantijas.

(253) Dānijas iestādes sniedza papildu skaidrojumus, pamatojoties uz Būvniecības likuma sagatavošanas piezīmēm, jo uzskata, ka minētās piezīmes ir autoritatīvs interpretācijas avots attiecībā uz Būvniecības likuma 4. pantu. Saistībā ar 1. punktu sagatavošanas piezīmēs ir paskaidrots, ka, lai panāktu labākos iespējamos nosacījumus, aizdevumi ir jāuzņemas tā, kā norādījis finanšu ministrs. Dānijas iestādes arī paskaidroja, ka saskaņā ar šo noteikumu finanšu ministrs ir kompetents izdot uzņēmumam *Femern A/S* saistošas pamatnostādnes par to, kā tam vajadzētu saņemt aizdevumus, kādi instrumenti ir jāizmanto un kādas prasības ir jāpiemēro. Attiecībā uz 2. un 3. punktu sagatavošanas piezīmēs ir norādīts, ka "*izvēlētā organizācijas forma nav paredzēta, lai ierobežotu valsts atbildību par attiecīgajiem būvdarbiem. Attiecīgi likumā ir noteikts, ka valsts garantē uzņēmumiem saistības, kas attiecas uz aizdevumiem un citiem finanšu instrumentiem, kurus izmanto, lai finansētu un pārfinansētu sagatavošanu, būvniecību, ekspluatāciju un citu nepieciešamo pasākumu ieviešanu saistībā ar būvniecības projekta īstenošanu. Valsts garantija nozīmē, ka Femern A/S un A/S*

([122]) Vispārējās tiesas 2018. gada 25. janvāra spriedums *BSCA*/Komisija, T-818/14, ECLI:EU:T:2018:33, 72. punkts un tajā minētā judikatūra.

([123]) Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp.), 2. panta 28) punkts.

Femern Landanlæg varēs piesaistīt aizdevumus ar noteikumiem, kas līdzvērtīgi tiem, kuri piešķirti valstij" (10. nodaļa). Šo sagatavošanas piezīmju 12. nodaļā ir precizēts, ka *"papildus tai daļai, ko finansē no ES subsīdijām, būvniecības projekta būvniecības izmaksas tiks finansētas, piesaistot aizdevumus starptautiskajos kapitāla tirgos ar garantijām, ko izsniegusi Dānijas valsts, vai ar atkārtotiem valsts aizdevumiem. Procenti un aizdevuma maksājumi tiks samaksāti, izmantojot lietošanas maksu par piekrastes savienojošo projektu un "Banedanmark" samaksu uzņēmumiem par dzelzceļa lietošanu. Dānijas valsts garantēs piesaistītos aizdevumus un citas uzņēmumu finansiālās saistības būvniecības posmā"*. Var secināt, ka Būvniecības likumā ir ietverta nepārprotama valsts apņemšanās finansēt būvniecības izmaksas, izmantojot valsts aizdevumus (vai "valsts atkārtotu aizdevumu", kā minēts iepriekš) un/vai valsts garantijas. Vienīgi finanšu ministram ir pilnvaras lemt par valsts aizdevumu un valsts garantiju apvienošanu.

(254) Dānijas iestādes sniedza papildu skaidrojumus par šo valsts aizdevumu un valsts garantiju īstenošanu saskaņā ar Būvniecības likumu (un pēc analoģijas – saskaņā ar Plānošanas likumu). Tika sniegts arī skaidrojums par finanšu ministra īpašo uzdevumu, turklāt ministram šajā īstenošanā ir tikai ierobežota rīcības brīvība.

(255) Dānijā valsts parādu Finanšu ministrijas uzdevumā pārvalda *Nationalbanken* (Dānijas Centrālās bankas) Valsts parāda pārvaldības birojs. "Nolīgumā par darba dalīšanu valsts parāda jomā starp Dānijas Centrālo banku un Finanšu ministriju" ([124]) ir precizēts pienākumu sadalījums. Saskaņā ar šā nolīguma 6. sadaļu *Nationalbanken* finanšu ministra vārdā izsniedz valsts garantijas un valdības vārdā izsniedz valsts aizdevumus uzņēmumiem, kuriem ir likumā noteikta pieeja kredītiem ar valsts garantiju vai valsts aizdevumiem. Finanšu ministrija paziņo *Nationalbanken* pirms jaunu tiesību aktu ierosināšanas vai spēkā esošo tiesību aktu grozījumiem utt. par uzņēmumu piekļuvi valsts aizdevumiem un/vai valsts garantijām, kuras pārvalda vai pārvaldīs *Nationalbanken*. Finanšu ministrija informē *Nationalbanken*, kad var piemērot šo materiālo tiesisko pamatu.

(256) *Femern A/S* 2017. gada 29. maijā noslēdza nolīgumu ar *Nationalbanken*, Finanšu ministriju un Satiksmes ministriju, kurā precizēta finansējuma piešķiršanas kārtība. Nolīgums ir *Nationalbanken* sagatavots standarta nolīgums, līdzīgs tiem, kas noslēgti attiecībā uz citiem valsts kontrolētiem uzņēmumiem. Tajā ir paredzēti daži augsta līmeņa nosacījumi, tostarp tas, ka *Femern A/S* ir atbildīgs par to, lai iegūtie aizdevumi atbilstu tā finansēšanas vajadzībām un lai aizdevumi nepārsniegtu piemērojamos ierobežojumus attiecībā uz aizdevuma summu. *Femern A/S* būtu arī jānodrošina, ka darījumi ar valsts garantiju ir balstīti uz pietiekamu tiesisko pamatu, lai valdība varētu izsniegt garantijas. Saskaņā ar šo nolīgumu *Nationalbanken* neuzrauga šā nosacījuma ievērošanu katra jauna valsts aizdevuma vai valsts garantijas pieprasījuma gadījumā. Turklāt *Femern A/S* pēc *Nationalbanken* pieprasījuma ir jāiesniedz plāns par paredzētajām finansēšanas vajadzībām. Saskaņā ar nolīgumu *Nationalbanken* akceptēs jebkuru pieprasījumu saņemt jaunu aizdevumu, kas kopumā atbildīs plānam, ja vien 1) aizdevums nav uzskatāms par neatbilstīgu monetārajai politikai, 2) *Nationalbanken* nevar iegūt tirgū pieņemamu cenu ārkārtas finanšu tirgus apstākļu vai nelikviditātes dēļ vai 3) pieprasījums būtiski atšķiras no iesniegtā plāna. Uz valsts aizdevumu un valsts galvoto aizdevumu īpašajiem noteikumiem attiecas *Nationalbanken* standarta pamatnostādnes par finanšu darījumiem. Tādējādi finanšu ministrs ne teorētiski, ne praktiski neapstiprina un nenoraida atsevišķus aizdevumus, kurus ņem *Femern A/S*. Tomēr *Nationalbanken* regulāri uzrauga, vai aizdevumi, kuriem *Femern A/S* pieprasa valsts garantiju, ir Finanšu ministrijas norādījumu un Finanšu darījumu pamatnostādņu darbības jomā. Ne *Nationalbanken*, ne Finanšu ministrija nekad nav noraidījušas kādus konkrētus aizdevuma dokumentus, kuriem, piemēram, *A/S Storebælt* vai *A/S Øresund* ir pieprasījis valsts garantiju.

(257) Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka Būvniecības likuma stāšanās spēkā piešķīra *Femern A/S* likumīgas tiesības finansēt fiksētā savienojuma plānošanu un būvniecību, izmantojot valsts garantētus aizdevumus vai valsts aizdevumus. Būtībā Būvniecības likuma stāšanās spēkā piešķīra individuālu atbalstu *Femern A/S*.

(258) Dānijas iestādes arī apstiprināja, ka Būvniecības likuma 4. panta 4. punktā ([125]) ir paredzēts, ka Dānijas centrālā valdība bez jebkādiem turpmākiem ieviešanas pasākumiem sniedz garantiju, ka Dānijas valsts samaksās

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

([125]) Būvniecības likuma sagatavošanas piezīmēs ir noteikts, ka *"saskaņā ar 4. punktu centrālā valdība bez īpašiem paziņojumiem katrā atsevišķā gadījumā garantē Femern A/S un A/S Femern Landanlæg finanšu saistības, kas nav garantētas 2. punktā. Saskaņā ar šo noteikumu valdības garantija attiecas vienīgi uz saistībām, kuras abi norādītie uzņēmumi ir uzņēmušies attiecībā uz būvprojekta īstenošanu, bet tās attieksies arī uz saistībām, kas attiecas uz būvprojekta īstenošanu un kuras uzņēmumi ir uzņēmušies pirms struktūru izmantošanas sākuma, taču tikai tad, ja uzņēmumu saistības izbeidzas tikai pēc to izmantošanas sākuma. Šis noteikums nozīmē, ka, piemēram, par šķīrējtiesas lietām saistībā ar darbiem būvniecības projekta kontekstā, kas tiek veikti līdz brīdim, kad tiek sākta fiksētā savienojuma izmantošana, atbild centrālā valdība, pat ja šķīrējtiesas lietas ir pabeigtas vai ierosinātas tikai pēc tam, kad ir sākta fiksētā savienojuma izmantošana. Tomēr saskaņā ar 4. punktu centrālā valdība nebūs atbildīga par saistībām, kas attiecas, piemēram, uz fiksētā savienojuma remontu, ekspluatāciju un uzturēšanu, kā arī par visiem jauniem darbiem, kas tiek veikti pēc tā izmantošanas sākuma. Centrālā valdība nebūs atbildīga arī par finansiālajām saistībām, ko uzņēmumi ir uzņēmušies būvniecības posmā, bet kas nav saistītas ar faktisko būvprojekta īstenošanu"*.

Femern A/S darbuzņēmējiem gadījumā, ja *Femern A/S* to nedara ([126]). Tāpēc, tiklīdz *Femern A/S* paraksta būvniecības līgumu ar kādu no darbuzņēmējiem, Dānijas valsts ir atbildīga par visām finansiālajām saistībām, kas izriet no šā līguma. Šī garantija arī bija spēkā no Būvniecības likuma pieņemšanas dienas, un tas nozīmē, ka no minētās dienas saskaņā ar Būvniecības likumu Dānijas valsts bez jebkādiem turpmākiem īstenošanas pasākumiem bija faktiski atbildīga par visām izmaksām, kas saistītas ar *Femern A/S* darbībām.

(259) Komisija secina, ka Dānijas iestādes piešķīra *Femern A/S* vairākus individuālus atbalsta pasākumus. Pirmkārt, 2005. gadā, uzņēmuma dibināšanas laikā tika veikta kapitāla iepludināšana. Pēc tam Plānošanas likuma spēkā stāšanās dienā, 2009. gada 17. aprīlī, tika piešķirts individuāls atbalsts sagatavošanās, izpētes, projektēšanas un citu nepieciešamo darbību finansēšanai saistībā ar fiksēto savienojumu. Šo atbalstu veidoja šādi instrumenti: kapitāla iepludināšana, valsts garantijas un valsts aizdevumi. Sākotnējais budžets tika noteikts 1 210 miljonu DKK apmērā (162,2 miljoni EUR) (2008. gada cenās). Tika piešķirts papildu atbalsts 2010. gada 3. jūnijā, 2011. gada 23. jūnijā un 2013. gada martā, kad Plānošanas likuma sākotnējais budžets tika palielināts attiecīgi līdz 1 881 miljonam DKK (252,1 miljonam EUR), 2 812 miljoniem DKK (376,9 miljoniem EUR) un 3 992 miljoniem DKK (535,1 miljonam EUR) (viss 2008. gada cenās). Būvniecības likuma spēkā stāšanās dienā, 2015. gada 6. maijā, tika piešķirts papildu individuālais atbalsts plānošanas, būvniecības, ekspluatācijas un citiem nepieciešamajiem pasākumiem saistībā ar fiksētā savienojuma būvniecību un ekspluatāciju, un šo atbalstu veidoja valsts aizdevumi un garantijas.

6.3. **Atbalsta likumība**

(260) LESD 108. panta 3. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir laikus jādara zināmi Komisijai visi atbalsta piešķiršanas plāni, lai Komisija varētu iesniegt savas piezīmes. Turklāt tajā pašā pantā paredzētais apturēšanas pienākums neļauj dalībvalstij īstenot ierosināto pasākumu, pirms Komisija ir pieņēmusi galīgo lēmumu.

(261) Saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu juridiskās noteiktības labad Dānijas iestādes 2009. gada 16. martā paziņoja par valsts atbalstu 1 445 miljonu DKK (193,7 miljonu EUR) apmērā plānošanas posma finansēšanai: 1 210 miljoni DKK (162,2 miljoni EUR) attiecās uz fiksēto savienojumu, savukārt 185 miljoni DKK (24,8 miljoni EUR) – uz iekšzemes savienojumiem. 2009. gada 13. jūlijā lēmumā par plānošanu Komisija nolēma necelt iebildumus pret plānošanas posma finansēšanu, secinot, ka plānošanas posmā *Femern A/S* darbojās kā valsts iestāde un ka tāpēc viss atbalsts nav Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā. Tomēr, tā kā Komisija nevarēja izslēgt, ka publiskais atbalsts plānošanas posmā varētu ietvert valsts atbalstu fiksētā savienojuma nākamajam pārvaldniekam, tā novērtēja arī paziņoto pasākumu saderību un secināja, ka tos varētu uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

(262) Kā norādīts šā lēmuma 259. apsvērumā, fiksētā savienojuma plānošanas budžets tika vairākkārt koriģēts, attiecīgi 2010. gada jūnijā, 2011. gada jūnijā un 2013. gada martā, un tā apmērs kopumā sasniedza 3 992 miljonus DKK (535,1 miljonu EUR) (2008. gada cenās). Šīs budžeta korekcijas apstiprināja Dānijas parlamenta Finanšu komiteja. Katru reizi piekrišana attiecās uz konkrētām plānošanas darbībām, uz kurām attiecas Plānošanas likuma 2. pants. Komisija uzskata, ka Dānijas iestādes pieņēma lēmumu par šiem budžeta palielinājumiem, ņemot vērā lēmumu par plānošanu un tāpēc paļaujoties uz pieņēmumu, ka ar šiem budžeta palielinājumiem *Femern A/S* netiks piešķirts valsts atbalsts, vai, pat ja tas būtu atbalsts, tas būtu saderīgs. Pamatojoties uz šiem budžeta apstiprinājumiem, *Femern A/S* ir uzņēmies īpašus valsts aizdevumus. Dānijas iestādes apstiprināja, ka katram no šiem valsts aizdevumiem ir noteikts aizdevuma atmaksas termiņš. Dānijas iestādes arī precizēja, ka faktiskās plānošanas izmaksas tiek pastāvīgi finansētas, ņemot vērā tuvākā laika izmaksu prognozes un ES *TEN-T* / EISI atbalsta piešķiršanu.

(263) Komisija uzskata, ka Dānijas iestādes varēja pamatoti uzskatīt, ka lēmumā par plānošanu bija paredzēts sniegt valsts garantijas un valsts aizdevumus plānošanas budžetam 3 992 miljonu DKK apmērā. Lēmumā par plānošanu Komisija patiešām secināja, ka uzņēmums *Femern Belt A/S* rīkojās kā valsts iestāde, ciktāl tas attiecas uz tā līdzdalību plānošanas posmā, un ka šiem mērķiem piešķirtais valsts finansējums nav valsts atbalsts. Ja *Femern Belt A/S* būtu jāizvēlas par atbildīgo par nākamajiem projekta posmiem un būtu jāveic saistītās komerciālās darbības, plānošanas posma valsts finansējumu varētu klasificēt kā saderīgu valsts atbalstu. Ir taisnība, ka lēmumā par plānošanu nebija

([126]) Šī garantija attiecas tikai uz projekta būvniecības izmaksām. Stingri tiek izslēgtas visas saistības, kas attiecas uz fiksētā savienojuma remontu, ekspluatāciju un uzturēšanu vai jebkādiem jauniem darbiem, kuri veikti pēc savienojuma izmantošanas sākuma.

īpaši aplūkoti valsts aizdevumi, bet tikai valsts garantijas un kapitāla iepludināšana. Tomēr Plānošanas likumā (kā tas ir paziņots Komisijai) ir nepārprotami paredzēta valsts aizdevumu iespēja un finanšu ministram ir dota rīcības brīvība lemt par optimālo apvienojumu, lai finansētu sagatavošanas, izpētes, projektēšanas darbības un citas nepieciešamās darbības saistībā ar fiksēto savienojumu. Turklāt Komisija norāda, ka lēmums par plānošanu – tā papildinošajā saderības analīzē – nebija atkarīgs no maksimālās atbalsta summas vai atbalsta intensitātes.

(264) Dānijas transporta ministrs 2014. gada 28. novembrī nodeva sabiedriskajai apspriešanai *"likumprojektu par Fēmarnbelta fiksētā savienojuma un iekšzemes savienojumu būvniecību Dānijā"*. Saskaņā ar paredzēto Būvniecības likumu *Femern A/S* tiktu uzdots arī būvēt, ekspluatēt un finansēt fiksēto savienojumu. Attiecīgi 2014. gada 22. decembrī Dānijas iestādes informēja Komisiju par Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta finansēšanas modeli. Tāpēc Komisija secina, ka Dānijas iestādes ir ievērojušas savu pienākumu laikus informēt Komisiju par saviem plāniem piešķirt atbalstu fiksētā savienojuma plānošanai, būvniecībai un ekspluatācijai, lai Komisija varētu iesniegt savas piezīmes.

(265) Tā kā *Femern A/S* 2018. gada 21. novembrī un 5. decembrī ieguva avansa valsts aizdevumus būvdarbiem par kopējo summu 7,4 miljardi DKK (1 miljards EUR), jo 1,85 miljardi DKK (0,2 miljardi EUR) no šīs summas tika samaksāti 2018. gadā, savukārt atlikums – laikposmā no 2019. gada februāra līdz aprīlim, un tā kā 2019. gada 26. martā transporta ministrs uzdeva *Femern A/S* sākt būvdarbu kopumu, Komisija secina, ka vismaz daļa no atbalsta, kas piešķirts, pamatojoties uz Būvniecības likumu, tika izmantota nelikumīgi.

6.4. **Saderības novērtējums**

(266) Dānijas iestādes apgalvo, ka gadījumā, ja Komisija uzskatītu atbalsta pasākumus par valsts atbalstu, tai būtu jānovērtē tā saderība, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, kurā ir atļauts piešķirt atbalstu, kas veicina kāda svarīga projekta īstenojumu visas Eiropas interesēs.

(267) Saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu atbalstu, kas veicina kāda svarīga projekta īstenojumu visas Eiropas interesēs, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Komisija izklāsta principus, saskaņā ar kuriem tā novērtēs šādu projektu valsts finansējumu, savā paziņojumā "Kritēriji, pēc kuriem analizē saderību ar iekšējo tirgu valsts atbalstam ar mērķi sekmēt svarīgu projektu īstenošanu visas Eiropas interesēs" ("SPVEI paziņojums") ([127]).

(268) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 51. punktu "Komisija piemēros šajā paziņojumā izklāstītos principus visiem paziņotajiem atbalsta projektiem, attiecībā uz kuriem tai ir jāpieņem lēmums pēc paziņojuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, pat ja par projektiem ir paziņots pirms tā publicēšanas". Tādējādi šajā gadījumā būtu jāpiemēro SPVEI paziņojumā izklāstītie principi.

6.4.1. *Svarīgs projekts visas Eiropas interesēs*

(269) Lai pretendētu uz atbalstu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, svarīgam projektam visas Eiropas interesēs vajadzētu būt ar šādām pazīmēm:

— tam ir jābūt atsevišķam projektam, kura mērķi un īstenošanas nosacījumi, tostarp dalībnieki un finansējums, ir skaidri noteikti ([128]),

— tam ir jābūt visas Eiropas interesēs ([129]),

— tam ir jābūt kvantitatīvi vai kvalitatīvi nozīmīgam ([130]).

6.4.1.1. Projekta mērķiem un īstenošanas nosacījumiem ir jābūt skaidri definētiem

(270) Jau lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka projektu šajā gadījumā var definēt kā fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju. Fēmarnbelta līguma 2. pantā ir noteikts, ka fiksētais savienojums pār Fēmarnbelta jūras šaurumu tiek būvēts starp Putgardenu un Rēdbijhavnu kā kombinēts dzelzceļa un autoceļa savienojums, kas sastāv no elektrificētas dzelzceļa līnijas ar diviem sliežu ceļiem un četrjoslu autoceļa savienojuma automaģistrāles tehniskajā kvalitātē. Vispārīgi Fēmarnbelta līgumā ir sniegts skaidrs, sīki izklāstīts projekta apraksts, ņemot vērā tā mērķus un īstenošanas nosacījumus, cita starpā norādot tā dalībniekus un finansējuma veidu. Turklāt Būvniecības likumā un tā pielikumos ir sniegts detalizēts projekta tehniskais apraksts, cita starpā norādot tā ģeogrāfisko atrašanās vietu un struktūru, kā arī informāciju par būvniecību, finansēšanu un ekspluatāciju. Tāpēc Komisija secina, ka var uzskatīt, ka projekts ir skaidri definēts.

6.4.1.2. Projektam ir jābūt visas Eiropas interesēs

(271) Komisija uzskata, ka projekts ir visas Eiropas interesēs Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta nozīmē, jo tas konkrētā, nepārprotamā un nosakāmā veidā veicina viena vai vairāku Savienības mērķu sasniegšanu un

([127]) OV C 188, 20.6.2014., 4. lpp.
([128]) SPVEI paziņojums, 12. punkts.
([129]) SPVEI paziņojums, 14. punkts.
([130]) SPVEI paziņojums, 24. punkts.

būtiski ietekmē Savienības konkurētspēju, kā arī ilgtspējīgu izaugsmi un vērtības radīšanu lielā Savienības daļā. Komisija lēmumā par plānošanu un nesen arī lēmumā par procedūras sākšanu ir atzinusi, ka projekts ir visas Eiropas interesēs.

(272) Projekts ir svarīgs ieguldījums Savienības mērķu sasniegšanā, jo tam ir liela nozīme attiecībā uz Eiropas transporta (*TEN-T*) un enerģētikas tīkliem ([131]). Projekts veicinās Eiropas transporta tīkla attīstību un tiek uzskatīts par prioritāru *TEN-T* projektu, turklāt tam ir liela nozīme arī Savienības transporta stratēģijā ([132]). Tas ir trūkstošais posms Skandināvijas–Vidusjūras *TEN-T* pamattīkla koridorā, kas par tādu ir noteikts Eiropas koordinatora trešajā darba plānā ([133]). Attiecīgi projekts palīdzēs uzlabot savienojumu starp Ziemeļvalstīm un Centrāleiropu, kā arī nodrošinās lielāku elastību un laika ietaupījumu autoceļu un dzelzceļa satiksmē. Tas skaidri norāda, ka projekts ir visas Eiropas interesēs.

(273) Projektā ir iesaistītas divas dalībvalstis – Dānija un Vācija. Tomēr ieguvējas ir ne tikai abas šīs dalībvalstis, jo priekšrocības attiecas uz plašu Savienības daļu ([134]). Patiešām, Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta mērķis ir uzlabot pasažieru un preču pārvadāšanas nosacījumus starp Ziemeļvalstīm un Centrāleiropu. Noslēdzot trūkstošo posmu Skandināvijas–Vidusjūras koridorā ([135]), paredzēts, ka projekts sniegs ieguvumus visām valstīm koridorā no Somijas līdz Maltai (saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 44. panta 2. punktu) ([136]).

(274) Šie skaidri definētie ieguvumi, ko sniegs Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts un kas sīkāk precizēti Dānijas Transporta ministrijas vajadzībām sagatavotajā izmaksu un ieguvumu analīzē ([137]), attiecas ne tikai uz uzņēmumiem vai nozari, kuru ietekmē projekts ([138]). Izmaksu un ieguvumu analīze liecina, ka Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts sniegs vērienīgus ieguvumus Eiropai, lai gan ieguldījumu izmaksas ir ievērojamas. Izmaksu un ieguvumu analīzi sagatavoja konsultāciju uzņēmums *Incentive* – sākotnējo pētījuma versiju 2015. gada 5. janvārī un atjaunināto versiju tā paša gada 27. martā. Sākotnējā versija tika atjaunināta ar jaunām būvniecības tāmēm. Galvenie ieguvumi, kas tika identificēti analīzē, ir laika ietaupījums un lielāka elastība, šķērsojot Fēmarnbeltu, iekšējā tirgus darbības uzlabošana un ekonomiskās un sociālās kohēzijas stiprināšana starp Ziemeļvalstīm un Centrāleiropu.

(275) Turklāt izmaksu un ieguvumu analīzē tiek arī aprēķināti neto ieguvumi, ņemot vērā tiešo un netiešo ietekmi. Netiešā ietekme ietver, piemēram, ietekmi uz vidi un klimatu, kā arī prāmju operatoru ienākumu korekciju. Saskaņā ar atjaunināto pētījumu, ja analīzē tiks iekļautas visu valstu izmaksas un ieguvumi, Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekta radītais tīrais ieguvums un sociāli ekonomiskā atdeve būs 4,7 % ([139]). Sākotnējā pētījumā tika veiktas arī vairākas jutīguma analīzes. Piesardzības nolūkos tajā tika izmērīta tās konkurences ietekme, ko rada prāmji, kas darbojas retāk. Saskaņā ar šo scenāriju sociālekonomiskā atdeve tika lēsta 4,1 % apmērā (salīdzinājumā ar kopējo sociālekonomisko atdevi 5,0 % apmērā sākotnējā pētījumā).

(276) Komisija uzskata, ka, pat ja, pamatojoties uz atjaunināto jutīguma analīzi, prāmju pārvadājumu turpināšana rada atdevi 3,8 % apmērā, kā apgalvo *Scandlines* un citi, pozitīvais sociālekonomiskais pētījums joprojām apstiprina projekta sniegtos ieguvumus.

(277) Komisija uzskata, ka *Scandlines* un *Stena Line* iesniegtie atjauninātie 2019. gada pētījumi nemaina to, ka projekts uzskatāms par tādu, kas sniedz nepārprotamus ieguvumus. *Incentive* pētījumi ir balstīti uz ticamiem pieņēmumiem. *Scandlines* un *Stena Line* iesniegtais jaunais *Knud Erik Andersen* 2019. gada pētījums nemaina šo novērtējumu. *Scandlines* un *Stena Line* uzskata, ka *Incentive* pētījumos tiktu pieņemts, ka *Scandlines* darbojas ar ļoti lieliem zaudējumiem. Komisija neuzskata, ka tas ir ticams arguments, jo ir skaidrs, ka *Incentive* pētījumos sociālekonomiskā atdeve faktiski tika koriģēta, ņemot vērā prāmju zaudējumus. Proti, sākotnējā *Incentive* pētījumā tika

([131]) SPVEI paziņojums, 15. punkts.
([132]) SPVEI paziņojums, 23. punkts.
([133]) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work_plan_wpiii.pdf, 35. lpp.
([134]) SPVEI paziņojums, 16. punkts.
([135]) Skandināvijas–Vidusjūras koridors ir svarīga ziemeļu–dienvidu ass Eiropas ekonomikas kontekstā. Šis koridors stiepjas no Somijas un Zviedrijas ziemeļos līdz Maltas salai dienvidos, iesaistot Dāniju, Vācijas ziemeļu, centrālo un dienvidu daļu, kā arī Itālijas ziemeļu daļas rūpniecisko apkārtni un dienvidu ostas. Nozīmīgākie šā koridora projekti ir Fēmarnbelta fiksētais savienojums un Brenneres pamattunelis, tostarp to piekļuves ceļi, sk. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en.
([136]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).
([137]) Pētījums, ko Dānijas Transporta ministrijas vajadzībām uzņēmums *Incentive* sagatavoja 2015. gada 5. janvārī, kā arī pārskatītais un atjauninātais pētījums, kas datēts ar 2015. gada 27. martu.
([138]) SPVEI paziņojums, 17. punkts.
([139]) Lēmuma par procedūras sākšanu 144. apsvērumā kļūdaini bija minēts, ka jutīguma analīze tika veikta atjauninātā pētījuma kontekstā.

pieņemts, ka ieņēmumi pārsniedz izmaksas aptuveni par 15 %. Turklāt pētījumā bija iekļautas divas jutīguma analīzes ar atšķirību starp ieņēmumiem un izmaksām līdz pat 30 %, kas joprojām nodrošināja pozitīvu sociālekonomisko atdevi 4,6 % apmērā (salīdzinājumā ar sociālekonomisko atdevi 5,0 % apmērā pamatscenārijā). *Scandlines* un *Stena Line* uzsver arī paredzamo būvniecības izmaksu pieaugumu Vācijas iekšzemes savienojumos. Komisija norāda, ka šis elements arī nevar mazināt *Incentive* pētījumu ticamību, kuru pamatā bija saprātīgs visu būvniecības izmaksu aprēķins (kurā Vācijas iekšzemes savienojumi veido tikai nelielu daļu no kopējām izmaksām), ieskaitot saprātīgu rezerves summu.

(278) SPVEI paziņojuma 18. punktā ir noteikts, ka projektā ir jāparedz saņēmēja līdzfinansējums. Tā kā projektu lielā mērā finansēs *Femern A/S*, ņemot vērā to, ka no fiksētā savienojuma lietotājiem tiks iekasētas autoceļu lietošanas nodevas un lietošanas maksa, Komisija uzskata, ka šis kritērijs ir izpildīts.

(279) Fiksētā savienojuma valsts finansējums nav saistīts ar videi kaitīgām subsīdijām, tāpēc tas nav pretrunā ar principu par šādu subsīdiju pakāpenisku pārtraukšanu, kā noteikts SPVEI paziņojuma 19. punktā.

(280) Projekts ir saņēmis gan ES finansējumu plānošanas darbībām, kā sīki izklāstīts šā lēmuma 37. apsvērumā, gan turpmāka EISI atbalsta apstiprinājumu. SPVEI paziņojumā tas būtībā ir atzīsts par pozitīvu visas Eiropas interešu rādītāju.

(281) Visi šie elementi veicina Komisijas secinājumu, ka šis projekts ir svarīgs un sniedz konkrētu ieguldījumu Savienības transporta politikas mērķu un plašāku Savienības mērķu sasniegšanā, jo īpaši stiprinot ekonomisko un sociālo kohēziju. Komisija uzskata, ka projekts pēc būtības ir visas Eiropas interesēs.

6.4.1.3. Projektam ir jābūt kvantitatīvi vai kvalitatīvi nozīmīgam

(282) Projekts ir liels Eiropas transporta infrastruktūras projekts. Tā svarīgumu Komisija jau ir atzinusi savā lēmumā par plānošanu.

(283) Pamatojoties uz Dānijas iestāžu iesniegto atjauninājumu, fiksētā savienojuma plānošanas un būvniecības kopējās izmaksas tiek lēstas 52,6 miljardu DKK (7,1 miljarda EUR) apmērā un izmaksas, kas saistītas ar Dānijas iekšzemes savienojumu modernizācijas plānošanu un būvniecību, – 9,5 miljardu DKK (1,3 miljardu EUR) apmērā, t. i., visa projekta izmaksas ir 62,1 miljards DKK (8,3 miljardi EUR) fiksētās 2015. gada cenās. Papildus tam Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektā ir būtiskas izmaksas, kas saistītas ar Vācijas iekšzemes savienojumu būvniecību, par ko atbild Vācijas iestādes ([140]).

(284) Turklāt projekts tiek īstenots Vācijas un Dānijas sadarbības ietvaros un ir jau atbalstīts Savienības līmenī, jo fiksētais savienojums ir neatņemama Eiropas transporta tīkla sastāvdaļa. Kad fiksētais savienojums būs pabeigts, tas būtiski uzlabos pasažieru un kravas satiksmes apstākļus starp Ziemeļvalstīm un Centrāleiropu, palīdzot mazināt sastrēgumus Greitbelta maršrutā pāri Dānijai, jo īpaši dzelzceļa tīklā.

(285) Tāpēc Komisija uzskata, ka projekts ir īpaši liels pēc apjoma un darbības jomas. Salīdzinoši ilgais būvniecības periods un lielais ieguldījumu apjoms nozīmē to, ka arī finanšu riska līmenis ir ļoti augsts ([141]). Komisija uzskata, ka projekts pēc būtības ir kvantitatīvi un kvalitatīvi nozīmīgs.

(286) Pamatojoties uz to, Komisija secina, ka projekts atbilst visiem atbilstības kritērijiem, kas noteikti SPVEI paziņojuma 3. sadaļā ([142]).

6.4.2. *Vērtējamā atbalsta veids*

(287) 2014. gadā paziņotie pasākumi, kas tika novērtēti būvlēmumā, attiecās uz fiksētā savienojuma plānošanu, būvniecību un ekspluatāciju līdz parāda pilnīgai atmaksai. Vispārējā tiesa savos 2018. gada 13. decembra spriedumos paziņoja, ka, tā kā attiecīgais atbalsts sedz fiksētā savienojuma ekspluatācijas izmaksas, nevar izslēgt iespēju, ka atbalsts zināmā mērā varētu būt darbības atbalsts, kas, ja tāds būtu, Komisijai būtu īpaši jānovērtē.

(288) Tāpēc Komisija lēmuma par procedūras sākšanu 5.3.2. sadaļā izvirzīja jautājumu par to, vai atbalsta pasākumi būtu jāklasificē kā ieguldījumu vai darbības atbalsts, vai arī kā abu šo atbalsta veidu apvienojums. Jo īpaši tajā posmā nebija skaidrs, cik lielā mērā pasākumi, kas tiks īstenoti projekta ekspluatācijas posmā, segs finansēšanas vajadzības, kas saistītas ar: i) projekta plānošanas un būvniecības posmā izveidotā parāda atmaksu un/vai ii) darbības izmaksu samaksu projekta ekspluatācijas posmā, un/vai iii) dividenžu izmaksu mātesuzņēmumam, vai iv) visu iepriekšminēto.

([140]) Šīs izmaksas nav saistītas ar šo lietu.
([141]) SPVEI paziņojums, 24. punkts.
([142]) Arī Vispārējā tiesa ir apstiprinājusi Komisijas analīzi šajā saistībā; sk. Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu *Scandlines* / Eiropas Komisija, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 144.–181. punkts.

(289) Saskaņā ar *Scandlines* un citu sniegto informāciju darbības atbalsts ir saistīts ar izmaksu veidu un nav saistīts ar noteiktu projekta posmu (piem., ekspluatācijas posmu). *Scandlines* un citi uzskata, ka jebkurš atbalsts, kas sedz darbības izmaksas, ir darbības atbalsts neatkarīgi no izmaksu rašanās posma. Tā kā darbības izmaksas ir iekļautas finansējuma deficīta analīzē, *Scandlines* un citi uzskata, ka pēc definīcijas pastāv darbības atbalsts. Turklāt *Scandlines* un citi uzskata, ka šāds darbības atbalsts ir aizliegts.

(290) Vispirms ir jānoskaidro, vai minētie pasākumi ir darbības atbalsts. Ja ir, tad ir jāanalizē, vai šādu iespējamo darbības atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un uz kāda pamata.

(291) Saskaņā ar iedibināto judikatūru darbības atbalsts ir definēts kā atbalsts, kas paredzēts, lai atbrīvotu uzņēmumu no izmaksām, kuras tam parasti būtu jāsedz, veicot ikdienas pārvaldību vai parastas darbības ([143]). Turklāt Tiesa nošķīra ieguldījumu atbalstu un darbības atbalstu, sasaistot ieguldījumu atbalsta mērķi ar konkrēta ieguldījuma esību ([144]).

(292) Apsverot citēto darbības atbalsta definīciju kopā ar pasākumiem, par kuriem Dānijas iestādes paziņoja 2014. gadā, šķiet, ka *Femern A/S*, iespējams, varētu gūt labumu no darbības atbalsta. Ņemot vērā Plānošanas likuma un Būvniecības likuma attiecīgi 7. un 4. pantu, ir skaidrs, ka *Femern A/S* varētu piesaistīt valsts aizdevumus un gūt labumu no valsts garantijām aizdevumiem, lai finansētu un pārfinansētu plānošanu, būvniecību, *ekspluatāciju* un citus nepieciešamos pasākumus saistībā ar fiksētā savienojuma būvniecību un *ekspluatāciju*. Būvniecības likumā netika izslēgts, ka *Femern A/S* varētu tikt atbrīvots no izmaksām, kas tam parasti būtu jāsedz, ikdienā pārvaldot fiksēto savienojumu. Tā kā iepriekš minētajā darbības atbalsta definīcijā ir dota skaidra atsauce uz "ikdienas pārvaldību" un "parastajām darbībām" un tiek netieši norādīts uz "nepārtrauktību" (pretstatā ieguldījumu *ad hoc* būtībai), Komisija uzskata, ka šis potenciālais darbības atbalsts ir iespējams vienīgi tad, kad fiksētais savienojums darbojas.

(293) Tomēr, atbildot uz šaubām, kas paustas lēmumā par procedūras sākšanu un izklāstītas 177. apsvērumā, Dānijas iestādes pārskatīja 2014. gada paziņojumu, lai vēl vairāk ierobežotu valsts atbalstu un lai ierobežotu valsts garantiju un valsts aizdevumu piešķiršanu finansējumam, kas vajadzīgs, lai segtu izmaksas, kuras radušās plānošanas un būvniecības posmā, t. i., lai ierobežotu minēto garantiju un aizdevumu piešķiršanu saistībā ar fiksētā savienojuma plānošanas un būvniecības izmaksām. Maksimālā parāda summa, kuru var nodrošināt ar valsts garantijām vai saņemt ar valsts aizdevumiem, ir ierobežota ar plānošanas un būvniecības izmaksām, tostarp finanšu izmaksām, kas saistītas ar šīm plānošanas un būvniecības izmaksām.

(294) Pamatojoties uz pārskatīto paziņojumu, Komisija secina, ka attiecīgais atbalsts attiecas uz ieguldījumu atbalstu, jo atbalsta mērķis nepārprotami ir darīt iespējamu fiksētā savienojuma plānošanu un būvniecību, nevis atbrīvot *Femern A/S* no izmaksām, kuras tam parasti būtu jāsedz, veicot ikdienas pārvaldību vai parastās darbības. Tas, ka *Femern A/S* bieži pārfinansē aizdevumus, kas ņemti plānošanas un būvniecības izmaksu segšanai, nevis, piemēram, izmanto vienu apjomīgu aizdevumu, ir tikai projekta finanšu struktūras formas un veida dēļ. Tas nenozīmē, ka valsts garantijas pārfinansētiem aizdevumiem saistībā ar plānošanas un būvniecības izmaksām ir darbības atbalsts. Turklāt, kā Komisija uzskatāmi pierāda tālāk saderības analīzē un finansējuma deficīta novērtējumā, atbalsta summa ir daudz zemāka par fiksētā savienojuma būvniecības izmaksām.

(295) Lai arī Būvniecības likumā, šķiet, tika atļauts sniegt darbības atbalstu, Komisija uzskata, ka tas varētu radīt iespējamas priekšrocības uzņēmumam *Femern A/S* tikai pēc ekspluatācijas sākuma. Pamatojoties uz pārskatīto paziņojumu, turpmākā darbības atbalsta iespējamība ir novērsta.

(296) Turklāt Dānijas iestādes nodrošinās, ka *Femern A/S* katru gadu iesniegs pārskatu par savām naudas plūsmām, lai pierādītu, ka fiksētā savienojuma ekspluatācija netiek subsidēta.

6.4.3. *Atbalsta nepieciešamība*

(297) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 28. punktu "[a]r atbalstu nedrīkst subsidēt projekta izmaksas, kas uzņēmumam rastos jebkurā gadījumā, un nedrīkst kompensēt saimnieciskās darbības parasto uzņēmējdarbības risku. Ir jāpierāda, ka projekta īstenošana bez atbalsta nav iespējama, tas tiktu realizēts mazākā apmērā, ar mazāku darbības jomu vai veidā, kas ievērojami ierobežotu tā paredzamās priekšrocības".

([143]) Sk., piem., Tiesas 2000. gada 19. septembra spriedumu Vācija/Komisija, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 30. punkts un tajā minētā judikatūra, un Tiesas 2011. gada 24. novembra spriedumu Itālija/Komisija, C-458/09 P, ECLI:ES:C:2011:769, 63. punkts.

([144]) Tiesas 2011. gada 24. novembra spriedums Itālija/Komisija, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, 64. punkts.

(298) SPVEI paziņojuma 2. zemsvītras piezīmē, kas attiecas uz 28. punktu, ir ietverta arī oficiāla prasība par stimulējošu ietekmi, nosakot, ka *"[a]tbalsta pieteikums ir jāiesniedz pirms darbu sākuma, kas nozīmē ar ieguldījumu saistītu būvdarbu sākumu vai pirmās stingri noteiktās iekārtu pasūtījumu saistības vai citas saistības, kas padara ieguldījumu neatgriezenisku – atkarībā no tā, kurš apstāklis iestājas pirmais. Zemes pirkšanu un tādus sagatavošanās darbus kā atļauju saņemšana un priekšizpētes veikšana neuzskata par darbu sākumu"*.

(299) Kas attiecas uz oficiālo prasību par stimulējošo ietekmi, Komisija lēmumā par procedūras sākšanu jau norādīja, ka ir skaidrs, ka *Femern A/S* tika izveidots ar vienīgo mērķi plānot, būvēt un ekspluatēt fiksēto savienojumu. Tas ir paredzēts *Femern A/S* statūtos. Turklāt, pamatojoties uz būtiskās stimulējošās ietekmes analīzi (sk. 302. apsvērumu un nākamos apsvērumus), ir skaidrs, ka bez atbalsta *Femern A/S* nebija spējīgs īstenot projektu. Šādos apstākļos, ņemot vērā to, ka atbalsts šajā gadījumā attiecas uz vienu projektu, par kuru lēmumu pieņēmusi Dānija un Vācija un kuru īstenos valstij piederošas īpašam nolūkam dibinātas sabiedrības, oficiālo prasību par stimulējošo ietekmi, kas noteikta SPVEI paziņojumā, nevar uzskatīt ir priekšnoteikumu, lai pierādītu, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme. Fiksētā savienojuma projekts ļoti atšķiras, piemēram, no projektiem, kurus var atbalstīt saskaņā ar reģionālā atbalsta shēmu, jo par šiem projektiem lemj paši uzņēmumi, un stimuls, kas ir to lēmuma par ieguldījumiem pamatā, ir jāpārbauda piešķirējām iestādēm pirms attiecīgās piešķiršanas. Komisija uzskata, ka šajā gadījumā atbalsta pieteikumu var uzskatīt par būtisku *Femern A/S* nodibināšanas kontekstā. Tāpēc tas, ka *Femern A/S* neiesniedza īpašu atbalsta pieteikumu Dānijas iestādēm, nepierāda, ka stimulējošās ietekmes nav ([145]).

(300) *Scandlines* un citi arī apgalvoja, ka svarīgi ir tas, vai *Femern A/S* darbojās (būvējot) pirms atbalsta piešķiršanas, citiem vārdiem sakot, vai *Femern A/S* faktiski sāka būvniecību, pirms tika pausta apņemšanās, ka tiks piešķirts atbalsts. *Scandlines* un citi uzskata, ka "Femern A/S *sāka būvdarbus 2013. gadā, lai gan Dānijas iestādes apņēmās piešķirt atbalstu ne agrāk kā 2015. gadā ar Būvniecības likumu*". Saskaņā ar *Scandlines* un citu sniegto informāciju šos darbus nevar uzskatīt par plānošanas darbībām. Turklāt, ņemot vērā to, ka atbalsts būvdarbiem vēl nebija piešķirts, oficiālā prasība par stimulējošo ietekmi tiktu pārkāpta. Turklāt *Scandlines* savā 2019. gada oktobra iesniegumā apgalvoja, ka *Femern A/S* ir arī pārkāpis prasību par stimulējošo ietekmi, veicot būvdarbus pēc būvlēmuma atcelšanas. Komisija norāda, ka kopumā, piemērojot oficiālo prasību par stimulējošo ietekmi, nesalīdzina darbu sākšanas datumu ar atbalsta piešķiršanas datumu (kā, šķiet, apgalvo *Scandlines* un citi), bet gan salīdzina darbu sākšanas datumu ar atbalsta pieteikuma datumu. Jebkurā gadījumā, kā paskaidroja Dānijas iestādes, tā saucamie *sagatavošanās darbi*, kas ir daļa no programmas, saskaņā ar kuru Dānijas iestādes nolēma sākt dažus sagatavošanās darbus agrāk, nekā sākotnēji bija paredzēts, balstījās uz to, ka Dānijas parlaments vairākas reizes apstiprināja plānošanas budžeta korekciju. Tāpēc Komisija uzskata, ka nevar apgalvot, ka *Femern A/S* kā īpašam nolūkam dibināta sabiedrība, ņemot vērā tās statūtus, turpināja šos darbus, nepaļaujoties uz to, ka šos darbus subsidēs valsts.

(301) *Scandlines* un citi arī apgalvoja, ka Komisija lēmuma par procedūras sākšanu 163. punktā ir kļūdaini norādījusi uz darbības pārtraukšanas pienākumu. Komisija piekrīt, ka darbības pārtraukšanas pienākums un oficiālā prasība par stimulējošo ietekmi ir divi dažādi jēdzieni. Atbalstam, kas piešķirts, pārkāpjot darbības pārtraukšanas pienākumu, patiešām joprojām var būt stimulējoša ietekme.

(302) Komisijas nostāja, saskaņā ar kuru atbalsta pieteikuma neesamība šajā gadījumā nav noteicošā, lai novērtētu atbalsta stimulējošo ietekmi, neskar prasību, ka ar atbalstu nedrīkst subsidēt projekta izmaksas, kas uzņēmumam rastos jebkurā gadījumā (būtiska stimulējoša ietekme, kā noteikts SPVEI paziņojuma 28. punktā). Komisija uzskata, ka tāpēc *Scandlines* un citu atsauce uz Līguma 345. pantu saistībā ar diskrimināciju par labu valsts uzņēmumiem nav būtiska. Kā paskaidrots, Komisija uzskata, ka SPVEI paziņojuma 28. punktā paredzētā būtiskās stimulējošās ietekmes pārbaude ir pilnībā piemērojama, bet, ņemot vērā īpašos apstākļus, kas minēti šā lēmuma 299. apsvērumā, atbalstu var uzskatīt par būtisku saistībā ar *Femern A/S* nodibināšanu projekta kontekstā. Tāpēc ir jāpierāda, ka bez atbalsta fiksētais savienojums netiktu īstenots vai vismaz netiktu īstenots tādā apmērā.

(303) SPVEI paziņojuma 29. punktā ir noteikts, ka dalībvalstij ir jāsniedz Komisijai pietiekama informācija par atbalstāmo projektu, kā arī izsmeļošs apraksts par hipotētisko scenāriju, kurā neviena dalībvalsts nebūtu piešķīrusi atbalstu.

(304) Kā jau tika norādīts lēmumā par procedūras sākšanu, Dānijas iestādes apgalvoja, ka nav ticamu hipotētisku vai reālistisku aprakstu par kādu alternatīvu projektu. Vienīgi Dānijas parlamentam ir lēmumu pieņēmēja vara attiecībā

([145]) Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums *Scandlines Danmark ApS* un *Scandlines Deutschland GmbH* / Komisija, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, 192. punkts.

uz projekta mērogu un finansēšanas līdzekļiem. Tādējādi *Femern A/S* (un *A/S Femern Landanlæg*) nav pilnvaru lemt par cita mēroga alternatīva projekta īstenošanu.

(305) Lai gan SPVEI paziņojuma 29. punktā ir skaidri paredzēts, ka hipotētiskais scenārijs var nozīmēt alternatīva projekta neesamību, *Scandlines* un citi apgalvoja, ka Komisijai ir jāpārbauda, vai alternatīvs projekts pastāv bez atbalsta. Tā kā 2000. gada izmaksu un ieguvumu novērtējumā ([146]) ir minētas vairākas alternatīvas un tā kā iegremdētā tuneļa risinājuma izmaksu un ieguvumu attiecība bija ievērojami zemāka nekā citām alternatīvām, *Scandlines* un citi uzskata, ka Komisijai nevajadzētu ignorēt šīs alternatīvas savā novērtējumā par atbalsta nepieciešamību. Tie arī uzskata, ka fakts, ka vienīgi Dānijas parlaments var lemt par projekta apmēru, nav būtisks un 2001. gada komerciālās intereses pieprasījums ir novecojis.

(306) 2000. gada ziņojuma par izmaksām un ieguvumiem darbības joma bija fiksētā savienojuma pār Fēmarnbeltu ekonomiskais un finanšu novērtējums, kas ietver dažādu fiksētā savienojuma tehnisko risinājumu novērtējumu salīdzinājumā ar pašreizējās prāmju sistēmas pastāvēšanu. Komisija atzīst, ka 2000. gada ziņojumā par izmaksām un ieguvumiem tika secināts, ka uzlabotās prāmju sistēmas alternatīvas salīdzinošā efektivitāte bija daudz lielāka. Tomēr vienlaikus ziņojumā tika secināts, ka fiksētā savienojuma risinājuma iegūto tīro ieguvumu absolūto apmēru nevar sasniegt ar uzlabotu prāmju sistēmu (lielākais ieguldījums šajos ieguvumos ir samazināts ceļojuma laiks un transporta izmaksu ietaupījumi). Līdz ar to uzlabota prāmju sistēma nebija alternatīva ar tādu pašu darbības jomu un ar salīdzināmiem sagaidāmiem ieguvumiem kā fiksētā savienojuma projekts, kas būtu jāuzskata par hipotētisko scenāriju. Kas attiecas uz citiem scenārijiem, 2000. gada ziņojumā par izmaksām un ieguvumiem nebija noteikta secība vai dota skaidri izteikta priekšroka, un katrā ziņā no ziņojuma nevar secināt, ka pastāvētu alternatīvi scenāriji, ja bez atbalsta fiksētā savienojuma risinājumu varētu īstenot ar salīdzināmu darbības jomu vai salīdzināmiem sagaidāmajiem ieguvumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka tā var paļauties uz 2001. gadā veikto komerciālās intereses pieprasījumu, lai izstrādātu scenāriju, kurā fiksētajam savienojumam nebūtu valsts atbalsta.

(307) Kā jau tika norādīts lēmumā par procedūras sākšanu, šā pieprasījuma mērķis bija noskaidrot: i) privātā sektora vēlmi un spēju projektēt, plānot, būvēt, finansēt un ekspluatēt fiksētu savienojumu pār Fēmarnbeltu, ii) projekta finansiālos un saistītos tehniskos risinājumus, iii) organizatorisko pamatu privāto ieguldītāju iesaistei projektā un iv) projektā iesaistīto risku sadalījumu starp privāto sektoru un dalībvalstīm ([147]). Pieprasījums izraisīja būtisku interesi: atbildēja apmēram 100 individuālie uzņēmumi, no kuriem 31 ([148]) atbildēja uz anketas jautājumiem un 20 tika uzaicināti uz intervijām. Pieprasījumā tika secināts, ka privātais sektors būtu ieinteresēts piedalīties fiksētā savienojuma projektēšanā, finansēšanā, būvniecībā un ekspluatācijā, ja valstis sniegtu jebkāda veida atbalstu, kas ievērojami pārsniegtu paredzēto *TEN* atbalstu un/vai valsts garantijas. Privātajiem ieguldītājiem būtu nepieciešams augsts iekšējās atdeves koeficients, lai kompensētu būtiskos riskus, kas saistīti ar tādu projektu kā fiksētais savienojums. Tāpat aizdevējiem būtu nepieciešama augsta procentu likme un augsts parāda seguma koeficients, lai pārvarētu konstatētos riskus. Kopā šīs ieguldītāju un aizdevēju prasības radītu tik augstas kapitāla izmaksas, ka projekts nebūtu īstenojams bez būtiska valsts atbalsta. Lai pierādītu, ka šis secinājums pa šo laiku nav mainījies, Dānijas iestādes laikā, kad tika iesniegts paziņojums, iesniedza analīzi ([149]), pierādot, ka pieprasījuma rezultāti joprojām bija spēkā.

(308) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka, pirmkārt, neviens saprātīgs privāts ieguldītājs neiesaistītos šāda projekta finansēšanā parastos tirgus apstākļos un, otrkārt, fiksēto savienojumu varētu pabeigt tikai ar būtisku valsts atbalstu. Tas, ka galīgais tehniskais risinājums ir mainījies kopš 2001. gada izmeklēšanas, nemaina šo secinājumu, un nekas neliecina, ka pa šo laiku hipotētiskais scenārijs bez atbalsta būtu kļuvis dzīvotspējīgs. Turklāt ES finansiālās palīdzības sniegšana EISI ietvaros būtu pārliecinoša papildu norāde uz valsts finansējuma nepieciešamību projekta īstenošanai. Tāpēc bez atbalsta projekts netiktu īstenots. Tādējādi hipotētiskais scenārijs ir alternatīva projekta neesamība. Ja nav alternatīva projekta, atbalsts ir jāuzskata par nepieciešamu, ja, piemēram, var pierādīt, ka projekta *IRR* ir zemāka par parasto atdeves likmi, ko pieprasa ieguldītāji, kuri iesaistās līdzīgos ieguldījumu projektos, vai ja *IRR* nav pietiekama, lai segtu tirgus pieprasītās kapitāla izmaksas.

([146]) Ziņojums *Economic Evaluation of an improved Ferry System across the Fehmarn Belt* [Uzlabotas Fēmarnbelta prāmju sistēmas ekonomiskais novērtējums], ko sagatavojis uzņēmums *PLANCO Consulting GmbH* Dānijas un Vācijas transporta ministrijas vajadzībām, 2000. gada maijs.

([147]) Komerciālās intereses pieprasījuma rezultāti tika publicēti ziņojumā: "Fēmarnbelts – ieguldījumi infrastruktūrā, finanses un organizācija, 2002. gada jūnijs".

([148]) Dalībnieku vidū bija konsorciji, ko veidoja darbuzņēmēji, operatori un bankas, no vienas puses, un individuāli uzņēmumi, galvenokārt bankas, mašīnbūves uzņēmumi un apdrošinātāji, no otras puses.

([149]) Dānijas valsts garantiju modeļa darbības principi un pieredze ar lielapjoma infrastruktūras projektiem, 2014. gada septembris, un Fiksētā savienojuma iekšējās atdeves koeficients un valdības subsīdiju intensitāte.

(309) Šajā nolūkā saistībā ar 2014. gada paziņojumu Dānijas iestādes jau paskaidroja, ka *Femern A/S* vispār nebija *līdzīga veida ieguldījumu projektu* vai *kapitāla izmaksu*, ko varētu izmantot, lai noteiktu, vai atbalsta summa pārsniedz apmēru, kas nepieciešams, lai projekts būtu pietiekami ienesīgs. Tāpēc bija jāsalīdzina projekta *IRR* ar kapitāla izmaksu prasībām, kas ir raksturīgas *attiecīgajai nozarei*. Dānijas iestādes ir iesniegušas atjauninātu analīzi, kas atspoguļo pašreizējos tirgus apstākļus un projekta īpašo risku.

(310) Kā norādīts 175. apsvērumā, *WACC* atsauces vērtība ir atkarīga no bezriska likmes. Alternatīvajā modelī *WACC* ir zemāks, un Dānijas iestādes to ir novērtējušas 5,59 % apmērā.

(311) Dānijas iestādes salīdzināja šīs nozares kapitāla prasības ar iekšējās atdeves likmi, kas tiktu sasniegta ar fiksētā savienojuma projektu, ja nebūtu atbalsta. Tā kā Dānijas iestādes iesniedza atjauninātus finanšu datus, atbildot uz lēmumā par procedūras sākšanu paustajām šaubām par atbalsta samērīgumu, Komisija atsaucas uz šā lēmuma 0. sadaļu saistībā ar modeļu pieņēmumu sīku novērtējumu.

(312) Šo atjaunināto aprēķinu rezultāti uzskatāmi parāda, ka projekta *IRR* bez jebkāda valsts atbalsta sasniegtu 3,9 %, ņemot vērā ieguldījumu nolietojuma laiku – 40 gadus. Šis *IRR* ir ievērojami zemāks par tirgus pieprasītajām kapitāla izmaksām 5,59 % apmērā, kas tika aprēķinātas alternatīvajā finansējuma deficīta modelī. Rezultātā tas ir arī zemāks nekā tirgū pieprasītajām kapitāla izmaksām, kas noteiktas saskaņā ar pirmo finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli, kurā pieņemts augstāks vidējais *WACC*. Šī analīze apstiprina 2001. gada komerciālās intereses pieprasījuma secinājumus par valsts atbalsta nepieciešamību. Turklāt pēc Komisijas pieprasījuma Dānijas iestādes veica vairākas jutīguma analīzes, pamatojoties uz atjaunināto finansēšanas modeli. Šķiet, ka *IRR* joprojām ir zemāka par tirgū pieprasītajām kapitāla izmaksām, pat ja, kā ierosināja sūdzības iesniedzējs, tiek ņemts vērā ļoti ilgs nolietojuma laiks (simulācijā modeļa darbības laiks tika pagarināts līdz 2100. gadam).

(313) Pamatojoties uz iepriekšminētajiem elementiem, Komisija secina, ka atbalsts nesubsidē projekta izmaksas, kuras jebkurā gadījumā būtu radušās *Femern A/S*, pieņemot, ka projekts tiktu īstenots bez attiecīgā atbalsta. Tāpēc atbalsts ir nepieciešams minētās infrastruktūras būvniecībai.

6.4.4. *Atbalsta samērīgums*

(314) Samērīguma princips paredz, ka atbalsta pasākumi nedrīkst pārsniegt to, kas ir nepieciešams mērķu sasniegšanai. Tādējādi, ja fiksētā savienojuma plānošanu un būvniecību varētu veikt ar mazāku atbalstu, atbalsts netiktu uzskatīts par samērīgu ([150]).

(315) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 31. punktu "[m]aksimālais atbalsta līmenis tiks noteikts, ņemot vērā identificēto finansējuma trūkumu salīdzinājumā ar attiecināmajām izmaksām. Ja tas ir pamatojams ar finansējuma trūkuma analīzi, atbalsta intensitāte var sasniegt līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām. Trūkstošais finansējums ir starpība starp pozitīvo un negatīvo naudas plūsmu visā ieguldījuma periodā, kas diskontēta līdz pašreizējai vērtībai, pamatojoties uz piemērotu diskonta likmi, kura atspoguļo atdeves likmi, kas ir nepieciešama, lai saņēmējs varētu īstenot projektu, ņemot vērā ar to saistītos riskus. Attiecināmās izmaksas ir norādītas pielikumā ..".

(316) Lai novērstu šaubas, kas paustas lēmumā par procedūras sākšanu, Dānijas iestādes iesniedza atjauninātu finansējuma deficīta analīzi un ierobežoja atbalstu tiktāl, lai tas nepārsniegtu finansējuma deficītu.

(317) Tāpēc ir jānovērtē, vai Dānijas iestāžu iesniegtā fiksētā savienojuma finansējuma deficīta modeļa pamatā esošie pieņēmumi ir atbilstoši, ņemot vērā projekta veidu, apjomu un riskus.

(318) Šajā saistībā Komisija norāda, ka atbalsta summa ir tieši saistīta ar finansējuma deficīta modeļa pamatā esošajiem pieņēmumiem ne tikai tāpēc, ka atbalsta summa tiek ierobežota līdz finansējuma deficīta apmēram, bet arī tāpēc, ka parāda apmērs un tādējādi arī atbalsta apmērs ir atkarīgs no tādiem faktoriem kā kopējās būvniecības izmaksas un iespējamās procentu likmes. Tāpēc, ņemot vērā pārskatīto paziņojumu, tostarp atjaunināto finansējuma deficīta analīzi, Komisija uzskata, ka ir atbilstoši, ka modeļa pamatā ir arī jaunākie attiecīgie dati. Šajā saistībā Komisija piekrīt Dānijas iestāžu metodikai, kurā paredzēts izmantot kā sākumpunktu jaunāko pilnībā pārskatīto projekta finanšu analīzi – 2016. gada finanšu analīzi – un atjaunināt šo analīzi ar turpmākiem attiecīgiem notikumiem.

(319) Dānijas iestādes ierobežoja finansējuma deficīta modeli līdz fiksētā savienojuma finansēšanas modelim un izslēdza no analīzes visas būvniecības izmaksas, kas saistītas ar iekšzemes savienojumiem. Tā kā saskaņā ar Būvniecības

([150]) SPVEI paziņojums, 28. punkts.

likuma 5. panta 2. punktu *A/S Femern Landanlæg* sedz visus plānošanas, būvniecības, ekspluatācijas un citu tādu nepieciešamo pasākumu izdevumus, kas saistīti ar iekšzemes savienojumu būvniecību un ekspluatāciju, Komisija uzskata, ka Dānijas iestādes ir rīkojušās pareizi, izslēdzot šīs iekšzemes izmaksas no *Femern A/S* finansējuma deficīta analīzes. Dānijas iestādes arī ierosināja neņemt vērā dividenžu maksājumus, kurus *Femern A/S*, iespējams, vajadzētu maksāt *A/S Femern Landanlæg*. Tādēļ šie dividenžu maksājumi modelī nav norādīti kā izmaksu posteņis. Dānijas iestādes arī pārskatīja 2014. gada paziņojumu, jo apņēmās nodrošināt, ka *Femern A/S* sāks maksāt dividendes *A/S Femern Landanlæg* tikai pēc tam, kad būs pilnīgi atmaksāts valsts subsidētais *Femern A/S* parāds.

(320) Dānijas iestādes paskaidroja, ka attaisnotās izmaksas ir ierobežotas līdz būvniecības izmaksu budžetam. Šajā būvniecības izmaksu budžetā ir iekļautas plānošanas izmaksas, kā arī reklāmas/mārketinga/informatīvo pasākumu izmaksas. Tā kā šo informatīvo/reklāmas pasākumu grafiks tika izstrādāts apmēram 10 gadus pirms plānotās ekspluatācijas sākuma dienas, Komisija uzskata, ka Dānijas valsts nepārprotami uzlika pienākumu sniegt informāciju, un tā kā informatīvie pasākumi bija Plānošanas likuma daļa, šīs izmaksas ir saistītas ar projekta īstenošanu un tāpēc saskaņā ar SPVEI paziņojumu attiecībā uz tām var piešķirt atbalstu. Plānošanas un būvniecības izmaksu budžets ir 62,2 miljardi DKK (8,3 miljardi EUR) (nominālajās cenās), un Komisija uzskata, ka tā ir atbilstoša aplēse. Budžetā ir iekļauta rezerves prasība, kas noteikta tā, ka pastāv 80 % varbūtība, ka budžets ar rezervi būs pietiekams projekta pabeigšanai neatkarīgi no izmaksu pārsnieguma. Tas atspoguļo izmaksas, kas, visticamāk, radīsies projektā. Turklāt, lai aprēķinātu maksimālo finansējuma deficītu, Dānijas iestādes būvniecības izmaksām pievienoja būvniecības rezervi 3 miljardu DKK (0,4 miljardu EUR) apmērā (nominālajās cenās). Būvniecības rezerve atbilst prasībai palielināt rezervi no 80 % līdz 99 %. Tas nozīmē, ka nevis tikai ar 80 %, bet gan ar 99 % iespējamību nākotnes izmaksām būs pietiekams budžets ar 7,3 miljardu DKK (1 miljarda EUR) rezervi, kā arī ar 3 miljardu DKK (0,4 miljardu EUR) būvniecības rezervi pietiks, lai pabeigtu projektu. Tomēr tas nozīmē arī to, ka pastāv varbūtība, ka faktiskās būvniecības izmaksas nebūs tik augstas, un ka tāpēc šajā būvniecības izmaksu rezerves aplēsē var būt pārvērtētas būvniecības izmaksas, kas pieņemtas, lai noteiktu finansējuma deficītu.

(321) Dānijas iestādes savā 2016. gada finanšu analīzē atjaunināja sākotnējo pieņēmumu par ES finansējumu līdz 10 %. Šis pieņēmums ir zemāks par sākotnējo pieņēmumu 18 % apmērā, kas bija Būvniecības likuma pamatā (ekvivalents ES atbalstam ir aptuveni 7,5 miljardi DKK jeb 1 miljards EUR). Dānijas iestādes paskaidroja, ka 2015. gadā ES piešķīra 589 miljonus EUR 2016.–2019. gada finansēšanas periodam, kas atbilst aptuveni 4,4 miljardiem DKK (pašreizējās cenās). Vienlaikus bija neskaidrības par kopējo finansējumu, kas bija jāpiešķir *Femern A/S*, tostarp par būvniecības perioda sākuma laiku. Šo iemeslu dēļ ES atbalsta pieņēmums 2016. gada finanšu analīzē tika mainīts uz 10 %. Tomēr Komisija norāda, ka pieņēmums 2016. gada finanšu analīzē tika norādīts kā piesardzīgs. Dānijas iestādes paskaidroja, ka, tā kā Vācijas plāna apstiprināšana kavējās par vairāk nekā gadu un tai sekoja tiesvedība Vācijas federālajā administratīvajā tiesā, *Femern A/S* nevarēs izmantot visu ES dotāciju summu, pat ja optimistiskākajā scenārijā atbalsta periods tiks pagarināts par 2 gadiem – līdz 2022. gada beigām. Turklāt Dānijas iestādes paskaidroja, ka tās sagaida, ka 2021.–2027. gada finanšu prognozē tiks samazināts kopējais ES budžets (*Brexit* dēļ) un vienlaikus tiks palielināts pieteikumu skaits ES atbalstam infrastruktūras projektiem. Tāpēc pieņēmums par 10 % ES finansējuma būtu jāuzskata par reālu pieņēmumu. Finansējuma deficīta aprēķinos kopējais ES finansējums ir 12 % no plānošanas un būvniecības izmaksām (neto pašreizējās vērtības izteiksmē), kuru Komisija, pamatojoties uz iepriekš minētajiem skaidrojumiem, uzskata par pamatotu pieņēmumu.

(322) Kas attiecas uz ieņēmumiem, nekas, kas atklājies formālajā izmeklēšanas procedūrā, nedod Komisijai iemeslu apšaubīt autoceļu satiksmes prognozi, jo tā tika izstrādāta 2014. gadā, salīdzināta un pakļauta ārējai kvalitātes pārbaudei. Turklāt Komisija uzskata par pamatotu, ka 2014. gada autoceļu satiksmes prognoze tika atjaunināta, ņemot vērā Greitbelta ietekmes samazināšanos. Kas attiecas uz pieņēmuma par prāmju pakalpojumu turpināšanos iekļaušanu satiksmes rādītājos, Komisija norāda, ka šis pieņēmums neatbilst 2015. gadā izstrādātajam izmaksu un ieguvumu analīzes pamatscenārijam. Tomēr, kā norādīja Dānijas iestādes, risks, ka prāmju satiksme turpināsies, tajā laikā jau bija skaidri identificēts, jo satiksmes analīzē ir iekļauta īpaša šā elementa jutīguma analīze. Kopš tā laika *Scandlines* atkārtoti apstiprināja, tostarp atbildē uz lēmumu par procedūras sākšanu, savu nodomu uzturēt prāmju pārvadājumus ar tādu biežumu, kas pat pārsniedz vienas stundas pakalpojumu. Pētījumi, kurus veikuši *PWC* un *KPMG* konsultanti un uz kuriem atsaucas Dānijas iestādes (sk. šā lēmuma 168. apsvērumu), arī apstiprina pakalpojumu turpināšanas iespējamību. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka saprātīgs ieguldītājs savā finanšu analīzē pieņemtu, ka prāmju satiksme tiek turpināta un ka pieņēmums par vienas stundas prāmju pakalpojumiem ir atbilstošs.

(323) Attiecībā uz paredzamajām cenām Komisija nepiekrīt *Scandlines* un citiem tajā, ka noteiktās cenas būs pārāk zemas, jo "*Femern A/S nosaka savu maksu zemāku par izmaksām*". Komisija secina, ka paredzamie pamatdarbības ieņēmumi lielā mērā pārsniedz darbības izmaksas visā ekspluatācijas periodā. Nevar noteikt prasību, ka cenām ir jākompensē visas projekta izmaksas (tostarp būvniecības izmaksas). Ja būtu iespējams noteikt cenas tādā līmenī, kas kompensē visas būvniecības un ekspluatācijas izmaksas, nebūtu finansējuma deficīta un nebūtu vajadzīgs valsts atbalsts. Tomēr Komisija uzskata, ka finansējuma deficīta modelī pieņemtās cenas nevar būt mākslīgi zemas ar vienīgo mērķi palielināt finansējuma deficītu. Būvniecības likumā ir dota atsauce uz Plānošanas likumu, pieņemot, ka autoceļu satiksmē cenu līmenis 2007. gadā bija prāmju cenu līmenī Rēdbijas-Putgardenas maršrutā un ka tas tika koriģēts ar vispārējo cenu pieaugumu līdz atvēršanas laikam. Šis pats cenu līmenis bija satiksmes plūsmas prognožu pamatā, un attiecīgajos pētījumos tika uzskatīts, ka tas ir reālistisks pieņēmums. Satiksmes prognozē tiek izmantota vienota, tehniska vidējā cena gan vieglajiem, gan kravas automobiļiem. Turklāt no 2016. gada finanšu analīzes var secināt, ka tad, ja tiktu ieviesta diferencēta cenu struktūra, ietekme uz kopējiem ieņēmumiem būtu salīdzinoši neliela. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija pieņem, ka paredzamie ieņēmumi no autoceļu satiksmes ir ticami un atbilstoši.

(324) Turklāt Komisija uzskata par pamatotu dzelzceļa ieņēmumu aprēķināšanas bāzi, kā paskaidrots 170. apsvērumā.

(325) 2016. gada finanšu analīzē ir ietverts rūpīgs fiksētā savienojuma ekspluatācijas, uzturēšanas un atkārtotas ieguldīšanas izmaksu pārskats, kura rezultātā šīs izmaksas tika ievērojami samazinātas. Šie jaunie pieņēmumi ir iekļauti arī atjauninātajā finansējuma deficīta modelī. *Scandlines* un citi uzskata, ka darbības izmaksas ir jāizslēdz no finansējuma deficīta aprēķina. Tas ir pamatots ar uzskatu, ka viss atbalsts, kas sedz darbības izmaksas, ir darbības atbalsts, kuru, kā uzskata *Scandlines* un citi, nevar atļaut. Komisija šā lēmuma 6.4.2. daļā jau sīki paskaidroja, kas ir darbības atbalsts. Tomēr jautājums, vai darbības izmaksas var iekļaut finansējuma deficīta aprēķinā, ir cits jautājums.

(326) Komisija norāda, ka SPVEI paziņojuma 31. punktā, nosakot finansējuma deficītu, ir dota atsauce uz atšķirību starp pozitīvo un negatīvo naudas plūsmu. Faktiski lēmumu par ieguldījumiem pieņemšanas loģikai ir raksturīgi salīdzināt *ex ante* ieguldījumu izmaksas ar turpmākajiem pamatdarbības ieņēmumiem un izmaksām. Ieguldītāji parasti nepieņem pozitīvu lēmumu par ieguldījumu, ja šajā salīdzinājumā tiek konstatēts deficīts vai negatīva pašreizējā neto vērtība. Attiecīgi paredzamās darbības izmaksas un ieņēmumi ir neatņemama finansējuma deficīta analīzes sastāvdaļa. To apstiprina arī saderības kritēriji, kas noteikti Vispārējā grupu atbrīvojuma regulā ([151]). Tie nav tieši piemērojami šajā gadījumā, tomēr parāda, kā Komisija savā valsts atbalsta praksē piemēro finansējuma deficīta principu. Minētās regulas 53. panta 6. punktā un 55. panta 10. punktā, kuri attiecas attiecīgi uz atbalstu kultūrai un mantojuma saglabāšanai, kā arī uz atbalstu sportam un daudzfunkcionālai atpūtas infrastruktūrai, ir teikts, ka "*[a]ttiecībā uz ieguldījumu atbalstu atbalsta summa nepārsniedz starpību starp attiecināmajām izmaksām un pamatdarbības peļņu no ieguldījuma. Pamatdarbības peļņu atskaita no attiecināmajām izmaksām iepriekš saskaņā ar pamatotām prognozēm vai izmanto atgūšanas mehānismu*". "Darbības peļņa" Vispārējā grupu atbrīvojuma regulas 2. panta 39. punktā ir definēta kā "*visa ieguldījumu saimnieciskā perioda diskontēto ieņēmumu un diskontēto pamatdarbības izmaksu starpība, ja tā ir pozitīva. Pamatdarbības izmaksas ietver tādas izmaksas kā izmaksas par personālu, materiāliem, no apakšuzņēmējiem saņemtajiem pakalpojumiem, komunikācijām, energoresursiem, uzturēšanu, īri, administrāciju (..)*".

(327) Dānijas iestādes finansējuma deficīta analīzē izmantoja paredzēto fiksētā savienojuma nolietojuma laiku. Tās uzskatīja, ka ieguldījuma paredzamais nolietojuma laiks ir 40 gadi, jo tas ir laikposms, kuru ieguldītājs parasti ņem vērā, pieņemot lēmumu par liela mēroga ieguldījumiem infrastruktūrā, piemēram, fiksētajā savienojumā. Tāpēc atskaites periods, kas ņemts vērā no Būvniecības likuma spēkā stāšanās dienas, ir 53 gadi un 50 gadi no paredzamā būvniecības posma sākuma. Ir taisnība, ka *Femern A/S* tīmekļa vietnē tiek apgalvots, ka projekta darbības laiks ir 120 gadi. Tomēr, jo attālākas naudas plūsmas, jo lielāka būs diskontēšanas ietekme. Komisija uzskata, ka, ņemot vērā lielo nenoteiktību, kas saistīta ar jebkādu finanšu prognozi tik ļoti ilgā laikposmā, ir ļoti maz ticams, ka saprātīgs ieguldītājs būtu piekritis veikt ieguldījumu, kura ienesīguma izredzes var tikt īstenotas tikai ļoti ilgā laikposmā. Komisija uzskata 40 gadu darbības periodu par pamatotu pieņēmumu fiksētā savienojuma finansējuma deficīta aprēķināšanas nolūkā. Šis laikposms ir daudz ilgāks par 25–30 gadu atskaites periodiem, kurus Komisija ir izmantojusi savā lēmumu pieņemšanas praksē pēdējos gados, piemēram, ostu un lidostu nozarē. Turklāt šis

([151]) Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp.).

laikposms ir garāks arī par 25–30 gadu standarta atsauces periodu, kas izmantots kā atskaites periods autoceļu/dzelzceļa nozarē un ierosināts Komisijas Deleģētās regulas (ES) Nr. 480/2014 I pielikumā ([152]). Minētā regula nav piemērojama konkrētajā gadījumā, bet I pielikums sniedz norādi par starptautiski atzītu praksi. Tāpēc Komisija uzskata par pamatotu 49 gadu atskaites periodu no paredzētā būvniecības posma sākuma.

(328) Lai aprēķinātu finansējuma deficītu, nākotnes naudas plūsmu diskontēšanai ir jāizmanto piemērota diskonta likme. Dānijas iestādes izmantoja *WACC* kā diskonta likmi. *WACC* ir uzņēmuma vidējās svērtās parāda izmaksas (“*Kd*”) un pašu kapitāla izmaksas (“*Ke*”). Izmantotās vērtības ir pašu kapitāla (“*E*”) un parāda (“*D*”) attiecība uzņēmuma kapitāla struktūrā (*E+D*). *WACC* aprēķina šādi: $WACC=Kd*D/(E\ D)(1-t)+Ke*E(E+D)$. Parāda un pašu kapitāla izmaksu aprēķini tiek iegūti ar standarta pieejām, izmantojot šādas formulas: *Kd* = bezriska likme + parāda prēmija un *Ke* = bezriska likme + izlietoto aizņemto līdzekļu beta koeficients * pašu kapitāla riska prēmija + projekta riska prēmija. Nodokļa likme tiek apzīmēta ar “*t*”.

(329) Dānijas iestādes ir aprēķinājušas *WACC*, ko pieprasītu parasts ieguldītājs projektam ar salīdzināmiem riska raksturlielumiem. Izmantotie pašu kapitāla riska prēmijas, parāda riska prēmijas un nenovirzītās betas rādītāji tika atjaunināti, izmantojot jaunāko pieejamo informāciju.

(330) Parāda riska prēmija tika lēsta 1,5 % apmērā, un tā ir tuva prēmijai, kas būtu jāmaksā ieguldītājam ar reitingu BBB. Dānija nosaka šo reitingu, novērtējot *Femern A/S* paredzamo procentu seguma koeficientu, kā arī iegūstot reprezentatīvu *S&P*, *Moody's* un *Fitch* reitingu paraugu maksas autoceļu un būvniecības uzņēmumiem. Komisija uzskata, ka tas ir pamatots pieņēmums transporta infrastruktūras uzņēmējdarbības nozarē. Parāda riska prēmija emitentiem ar reitingu BBB tika aprēķināta, izmantojot *Reuters* datus par EUR denominētām obligācijām ar BBB reitingu, kā arī informāciju par ASV obligācijām ([153]). Aplēse ir arī *Scandlines* un citu iesniegto *Damodaran* datu diapazonā, bet šķiet, ka tā ir zemāka par aplēsi 2018. gada pētījumā, ko iesniedza *Scandlines*. Tomēr šajā pētījumā nebija ietverta papildu argumentācija saistībā ar aplēses pamatu.

(331) Dānijas iestādes aplēsa pašu kapitāla riska prēmiju 6 % apmērā, pamatojoties uz ārēju aptauju, ko veica *Pablo Fernandez* un citi ([154]). Šī aplēse ir ļoti tuva (5,8 %) *Scandlines* un citu ieteiktajai aplēsei un praktiski identiska (5,96 %) aplēsei, ko *Damodaran* konstatējis datu arhīvā ([155]).

(332) Dānija izmantoja aktīvu beta vērtību 0,5, kas noteikta, izmantojot *Bloomberg* apkopotos datus par maksas ceļu un celtniecības uzņēmumiem. Kopā ar nodokļu likmi 22 % un kapitāla struktūru, ko veido 50 % parāds un 50 % pašu kapitāls, Dānija noteica izmantoto aizņemto līdzekļu beta vērtību, izmantojot vispārpieņemtas standarta formulas. Parāda un pašu kapitāla attiecība ir noteikta, izmantojot to pašu *Bloomberg* celtniecības un maksas ceļu uzņēmumu paraugu. *Scandlines* un citu iesniegtā 2018. gada pētījuma pamatā ir neizmantoto aizņemto līdzekļu beta vērtība no 0,46 līdz 0,63. Novērtējot šos pieņēmumus, Komisija secina, ka Dānijas izmantotā aktīvu beta vērtība 0,5 ir vienāda ar vidējiem rādītājiem 40 Eiropas transporta uzņēmumos (neizmantoto aizņemto līdzekļu beta vērtība 0,52, neizmantoto aizņemto skaidras naudas līdzekļu beta vērtības korekcija 0,6) un konservatīvāka nekā 147 Eiropas inženierbūves celtniecības uzņēmumos (neizmantoto aizņemto līdzekļu beta vērtība 0,66, neizmantoto aizņemto skaidras naudas līdzekļu beta vērtības korekcija 0,78). Šo transporta uzņēmumu parāda un pašu kapitāla attiecība ir 98,00 % (pārvadājumi) un 92,39 % (inženierija/būvniecība) ([156]). Parāda un pašu kapitāla attiecība 100 % nozīmē, ka uzņēmumam ir tikpat daudz parādu cik pašu kapitāls, tāpēc parāda un pašu kapitāla daļa ir 50 %. Tādējādi Komisija uzskata, ka pieņēmums, ka parasta uzņēmuma finanšu struktūru veido 50 % parāds un 50 % pašu kapitāls, ir pamatots. Nodokļa likme 22 % apmērā atbilst uzņēmumu ienākuma nodokļa likmei, kas piemērojama Dānijā (saskaņā ar Dānijas Likuma par uzņēmumu ienākuma nodokli 17. pantu).

([152]) Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 480/2014 (2014. gada 3. marts), ar kuru papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1303/2013, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu (OV L 138, 13.5.2014., 5. lpp.).

([153]) *Aswath Damodaran* datu arhīvs “Ratings, Spreads and Interest Coverage Ratios” 1/2019.

([154]) *Pablo Fernandez* un citi, 2019. gads: “*Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey*”. 2019. gadā, laikposmā no februāra līdz martam, pētnieki veica aptauju, kurā sazinājās ar finanšu un ekonomikas profesoriem, kā arī uzņēmumu analītiķiem un vadītājiem. Pamatojoties uz 1836 atbildēm, viņi sniedz aprakstošu statistiku par bezriska likmēm un tirgus riska prēmijām 69 valstīs.

([155]) *Aswath Damodaran* datu arhīvs “*Risk Premiums for Other Markets*” 1/2019.

([156]) *Aswath Damodaran* datu arhīvs “Levered and Unlevered Betas by Industry” January 2019.

(333) Turklāt Dānija pievieno projekta riska prēmiju 2 % apmērā. Projekta riska prēmijas pievienošanu pamato atsauce uz būtiskajām neskaidrībām projektā, piemēram, saistībā ar Vācijas plāna galīgo apstiprināšanu, kas var izraisīt būtisku kavēšanos un papildu izmaksas, taču arī citi mikroekonomiski un makroekonomiski riski, kas saistīti ar projektu un netiek ņemti vērā budžeta pieņēmumos. Minētā 2 % vērtība ir konservatīva, salīdzinot ar to, kas bija norādīta *Scandlines* un citu iesniegtajā 2018. gada pētījumā. Tomēr projekta riska prēmija būtu jāvērtē kopā ar valsts atbalsta modelī izmantoto būvniecības izmaksu rezervi, kurā jau ir ņemts vērā izmaksu pārsniegšanas risks būvniecības posmā. Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka ir saprātīgi izmantot projekta riska prēmiju 2 % apmērā.

(334) Komisija uzskata, ka *WACC* komponenti, kas izklāstīti iepriekšējos apsvērumos, ir saprātīgi, ņemot vērā projekta apjomu, riskus, laiku un darbības veidu.

(335) Pēdējais *WACC* komponents, kas ir jāapsver, ir bezriska likme. 2014. gada paziņojumā bezriska likme tika noteikta 5 % apmērā (nominālā izteiksmē). Pārskatītajā paziņojumā Dānijas iestādes sākotnēji ierosināja bezriska likmi balstīt uz Finanšu ministrijas atjauninātu oficiālo Dānijas ekonomikas prognozi 2025. gadam (ieskaitot valsts finanses) ([157]). Saskaņā ar šo prognozi tiek prognozēts, ka 10 gadu valsts obligācijas gada procentu likme būs – 0,1 % 2019. gadā, 1,6 % 2025. gadā un 4,5 % 2040. gadā. Tas atbilst fiksētai nominālajai likmei, kas ir aptuveni 3,5 % pilnā finanšu modeļa periodā. Dānijas iestādes uzskatīja, ka šis pieņēmums ir Dānijā pieejamo nākotnes procentu likmju objektīvākā prognoze, un tāpēc uzskata, ka tā ir ticama atsauces vērtība. Tās arī apgalvoja, ka *Femern A/S* faktiski nevar iegūt aizdevumus vai valsts aizdevumus, kas sedz visas tā finansēšanas vajadzības uzreiz, un tāpēc pašreizējo tirgus procentu likmi nevar izmantot ilgtermiņā, ja *Femern A/S* bieži aizņemas un veic pārfinansēšanu.

(336) Komisija tomēr uzskata, ka, lai arī procentu likmju apmērs ir nenoteikts un projektam ir salīdzinoši ilgs būvniecības periods, šī bezriska likme šķiet augsta, ņemot vērā pašreizējos tirgus apstākļus. Pašreizējie tirgus dati liecina, ka Dānijas valdības obligāciju pašreizējā peļņas likme ir ļoti zema ([158]).

(337) Lai novērstu šīs bažas, Dānijas iestādes pārskatītā paziņojuma ietvaros iesniedza alternatīvu modeli, kurā tās izmantoja pieņēmumu, ka nominālā bezriska likme ir 1,5 % (vidējā vērtība visā modeļa periodā). Šā pieņēmuma pamatā ir citētais pētījums, ko veica *Pablo Fernandez* un citi ([159]). Attiecībā uz Dāniju apsekojumā ir iekļautas 135 atbildes, kas 2019. gadā uzrāda vidējo bezriska likmi 1,2 % gadā. Iepriekšējo gadu rezultāti bija attiecīgi 1,6 % 2018. un 2017. gadā un 1,3 % 2015. gadā (2016. gads nebija iekļauts pētījumā). Dānijas iestādes arī apgalvoja, ka šajā apsekojumā nav norādīts ieguldījumu horizonts, kas respondentiem būtu jāpiemēro, atbildot uz jautājumu par bezriska likmi, bet ir norādīts tikai tas, ka apsekojumā lielākā uzmanība ir pievērsta ieguldījumiem labi diversificētā pašu kapitāla portfelī. Dānijas iestādes apgalvoja, ka, visticamāk, atbildes ir balstītas uz 5–10 gadu termiņu. Tāpēc Dānijas iestādes apsver iespēju palielināt apsekojumā iegūto likmi par + 0,5 %, atspoguļojot aptuveno ilgtermiņa (30 gadu) obligāciju ienesīguma starpību. Papildinājums ir aprēķināts pēc pieejamajiem datiem par Vācijas valdības obligācijām. Dānijas iestādes apgalvo, ka termiņa koriģētais vidējais rādītājs ir 1,7 % un tāpēc 1,5 % izmantošana ir konservatīvs pieņēmums.

(338) Ņemot vērā pašreizējos tirgus apstākļus, salīdzinoši ilgo būvniecības periodu un jo īpaši finanšu modeļa kopējo laika periodu (līdz 2068. gadam, tātad vairāk nekā 30 gadi), Komisija uzskata, ka alternatīvajā modelī pieņemtā likme 1,5 % apmērā ir saprātīga un pamatota. Turklāt *Scandlines* un citi iesniedza divus dažādus pētījumus par *WACC* novērtējumu. Dānijas bezriska likmes pieņēmums 1,5 % apmērā atbilst 1,6 %, kas noteikti jaunākajā pētījumā (datēts ar 2018. gada februāri, taču pamatojoties uz 2014. gada datiem), un ir daudz zemāks nekā 3,04 %, kas tika minēti iepriekšējā pētījumā 2014. gada sākumā.

(339) Pamatojoties uz to, *WACC* ir 5,59 %. Šī vērtība ir zem *Scandlines* un citu norādītā diapazona – no 5,68 % līdz 6,71 % ([160]).

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

([158]) *Danmarks Nationalbank* nodrošina pašreizējo un iepriekšējo valdības obligāciju pārdošanas ienesīgumu.

([159]) *Pablo Fernandez* un citi, 2019. gads: "*Market Risk Premium and Risk-Free Rate used for 69 countries in 2019: a survey*". 2019. gadā, laikposmā no februāra līdz martam, pētnieki veica aptauju, kurā sazinājās ar finanšu un ekonomikas profesoriem, kā arī uzņēmumu analītiķiem un vadītājiem. Pamatojoties uz 1836 atbildēm, viņi sniedz aprakstošu statistiku par bezriska likmēm un tirgus riska prēmijām 69 valstīs.

([160]) Izmantojot iepriekš minētās formulas, pašu kapitāla izmaksas ir vienādas ar 1,5 % + 0,89 * 6 % + 2 % = 8,84 %, bet parāda izmaksas atbilst 1,5 % + 1,5 % = 3 %. Novērtējot abus komponentus, iegūst *WACC* = 50 % * 8,84 % + 50 % * 3 % * (1–22 %) = 5,59 %.

(340) Komisija uzskata, ka samērīguma analīze, kurā ietverts finansējuma deficīta modelis un atbalsta summa, par pamatu ņemot bezriska likmi 3,5 %, nav balstīta uz saprātīgiem pieņēmumiem, ņemot vērā pašreizējos un paredzamos tirgus apstākļus ([161]). Tāpēc atbalstu var uzskatīt par samērīgu vienīgi, pamatojoties uz alternatīvo finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli, ko Dānijas iestādes iesniedza atjauninātajā paziņojumā.

(341) Saskaņā ar alternatīvo finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli fiksētā savienojuma finansējuma deficīts ir 12 046 miljoni DKK (1 615 miljoni EUR). Salīdzinot finansējuma deficītu ar attiecināmajām izmaksām, finansējuma deficīta koeficients ir 27,3 %.

(342) Atbalsta bruto dotācijas ekvivalents ietver atbalstu, ko veido kapitāla iepludināšana, valsts garantijas un valsts aizdevumi. Metodikā, ko Dānijas iestādes izmantoja garantiju atbalsta elementa aprēķināšanai, ir ievērota līdzīga pieeja, kā izklāstīts Paziņojuma par garantijām 4.2. sadaļā, kurā paredzēts, ka gadījumā, ja nav pieejama tirgus cena, "*atbalsta elementu aprēķina tāpat kā dotācijas elementu aizdevumos ar atvieglotiem nosacījumiem, proti, kā starpību starp attiecīgo tirgus procentu likmi, kādu šis uzņēmums maksātu, ja nebūtu garantijas, un procentu likmi, kādu tas iegūst, izmantojot valsts garantiju, pēc tam, kad ņemtas vērā visas samaksātās prēmijas*". Aprēķinot atbalsta summu, Dānijas iestādes nenošķīra valsts atbalsta vērtību, kas saistīta ar valsts aizdevumiem, un valsts atbalsta vērtību, kas saistīta ar valsts garantijām. Saskaņā ar Būvniecības likumu abi instrumenti ir savstarpēji aizstājami un finanšu ministram ir rīcības brīvība izlemt par to abu optimālu apvienošanu. Gada prēmija, kas *Femern A/S* ir jāmaksā valstij par nesamaksāto garantēto parādu, ir vienāda ar prēmiju par nesamaksāto valsts parādu. Tāpēc atbalsta elementi, ko veido valsts garantijas un valsts aizdevumi, tika aprēķināti vienādi. Dānijas iestādes noteica ikgadējo atbalsta elementu, ņemot vērā starpību starp *WACC*, ko varētu pieprasīt tirgus ieguldītājs (5,59 %), un bezriska likmi (1,5 %), kas koriģēta, ņemot vērā prēmiju, kura *Femern A/S* ir jāmaksā Dānijas valstij, reizinot to ar nesamaksātā garantētā parāda un nesamaksātā valsts parāda summu.

(343) Komisija uzskata, ka ir piemēroti, ka šajā gadījumā atbalsta elements atbilst starpībai starp bezriska likmi (koriģētu atbilstoši prēmijai) un *WACC*. Pateicoties valsts garantijām un valsts aizdevumiem, paredzams, ka *Femern A/S* maksās Dānijas valstij likmi, kas vienāda ar Dānijas bezriska likmi. Tāpēc *Femern A/S* paredzamās faktiskās finansēšanas izmaksas ir bezriska likme, kas koriģēta ar prēmiju. Paredzams, ka bez jebkāda atbalsta *Femern A/S* maksās *WACC*, kas atbilst pašu kapitāla un parāda izmaksu vidējai svērtajai vērtībai. Savukārt atšķirība starp abām likmēm veido vispārējās priekšrocības.

(344) Parasti pašu kapitāla izmaksas ir augstākas nekā parāda izmaksas un projektu/uzņēmumu finansē no parāda un pašu kapitāla līdzekļu apvienojuma. To, ka *Femern A/S* gandrīz pilnībā spēja finansēt savu projektu ar parādu, bez būtiskas pašu kapitāla nepieciešamības, varētu uzskatīt par papildu priekšrocību. Paļaujoties tikai uz parāda izmaksām, atbalsts tiktu novērtēts par zemu. Tādējādi Komisija uzskata, ka atbalsta elementā, ko veido valsts aizdevumi un garantijas, ir ņemts vērā ieguvums no finansēšanas (gandrīz) tikai ar parādu, kā atsauci izmantojot *WACC*, nevis parāda izmaksas.

(345) Turklāt Komisija uzskata, ka Būvniecības likuma 4. sadaļas 4. punkts, kurā noteikts, ka Dānijas valdība garantē citas *Femern A/S* finanšu saistības, kas attiecas uz projekta būvniecību, neietver papildu atbalstu, jo, tā kā būvniecības izmaksas jau tiek segtas no valsts aizdevumiem un aizdevumiem ar valsts garantijām, *Femern A/S* tas nepiešķir papildu priekšrocību.

(346) *Scandlines* un citi uzskata, ka atbalsta elements ir vienāds ar visām summām, kas ir faktiski segtas ar valsts aizdevumiem un aizdevumiem ar valsts garantijām. Komisija norāda, ka šā atbalsta elementa noteikšana garantijā ir paredzēta Paziņojumā par garantijām tikai izņēmuma gadījumos un gadījumos, kad garantija tiek sniegta grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, kad iespējamība, ka aizņēmējs nespēs atmaksāt aizdevumu, kļūst sevišķi liela. Komisija uzskata, ka šādi izņēmuma apstākļi šajā gadījumā nepastāv.

(347) Neto parāds ir *Femern A/S* faktiskais parāds. Faktiskais parāds atspoguļo uzkrāto naudas summu, ko uzņēmums iztērējis, lai segtu plānošanas un celtniecības izmaksas, procentu maksājumus, pašu izmaksas utt., no kuras atņemts iemaksātais kapitāls un saņemtais ES atbalsts. Paredzams, ka neto parāds, kas uzkrājas būvniecības posmā, sasniegs savu maksimumu pirmajā ekspluatācijas gadā. Ekspluatācijas posmā neto parāds pakāpeniski samazināsies līdz ar projekta brīvo naudas plūsmu. Šo neto parādu sedz valsts aizdevumi un aizdevumi ar valsts garantiju noteiktam gadu skaitam.

([161]) Izmantojot ierosināto laikā mainīgo bezriska likmes pieņēmumu (vidēji 3,5 %), *WACC* rādītāji ir robežās no 4 % līdz 8,3 %.

(348) Tā kā SPVEI paziņojumā ir noteikts, ka atbalstam garantiju veidā ir jābūt ierobežotam laikā un atbalstam aizdevumu veidā ir jānosaka atmaksas termiņi, Dānijas iestādes alternatīvajā modelī nodrošināja, ka *Femern A/S* neuzņemsies valsts aizdevumus un valsts garantijas, kas kopā pārsniedz 69,3 miljardus DKK (9,3 miljardus EUR) (nominālvērtība). Dānijas iestādes šo summu dēvē par "maksimālo garantēto summu". Šie valsts aizdevumi un valsts garantijas ir stingri ierobežoti līdz finansējumam, kas vajadzīgs izmaksām, kuras radušās plānošanas un būvniecības posmā. Tā ir maksimālā neto parāda summa, kas nepieciešama, lai finansētu būvniecības neto izmaksas (t. i., ES neto finansējums), kā izklāstīts iepriekš, un likviditātes rezerve. Likviditātes rezerve ir īstermiņa likviditāte, ko uzņēmums parasti tur kā bankas noguldījumus vai īstermiņa ieguldījumus. Dānijas iestādes paskaidroja, ka šīs likviditātes rezerves mērķis ir nodrošināt būvniecības rezervi neparedzētām likviditātes vajadzībām, piemēram, maksājumiem darbuzņēmējiem, un ļaut aizņemties krietni pirms faktiskās likviditātes nepieciešamības. Piemērs ir esoša aizdevuma pārfinansēšana, ko parasti veic dažas nedēļas pirms aizdevuma termiņa beigām, lai samazinātu neparedzētu nelabvēlīgu tirgus apstākļu risku.

(349) Alternatīvajā finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī Dānijas iestādes ierobežos periodu, kurā finanšu ministrs var izsniegt valsts garantijas un valsts aizdevumus uzņēmumam *Femern A/S*. Tās arī nodrošinās, ka *Femern A/S* būs pārtraucis visus aizdevumus ar valsts garantiju un atmaksājis visus valsts aizdevumus ne vēlāk kā 16 gados pēc ekspluatācijas sākuma. Tas nozīmē, ka visas valsts garantijas un valsts aizdevumi ir ierobežoti laikā. Dānijas iestādes jebkurā gadījumā nodrošina, ka garantētais periods nepārsniegs faktisko parāda atmaksas periodu. Ja faktiskais parāda atmaksas periods ir īsāks par 16 gadiem, pēc faktiskās parāda atmaksas papildu garantijas netiks sniegtas.

(350) Iegūtais atbalsts pašreizējā vērtībā, izmantojot *WACC* kā diskonta likmi ([162]), ir vienāds ar finansējuma deficītu 12 046 miljonu DKK (1 615 miljonu EUR) apmērā. Tas ietver kapitāla iepludināšanu un valsts atbalstu, ko veido valsts garantēti aizdevumi un valsts aizdevumi. Atbalsta summas aprēķināšana alternatīvajā modelī balstās uz prēmijas palielināšanu no 0,15 % līdz 2 %. Kas attiecas uz jau saņemtajiem aizdevumiem, atbalsta alternatīvajā finansējuma deficīta aprēķināšanas modelī ir ņemts vērā tas, ka prēmija bija ierobežota līdz 0,15 %.

(351) Tāpēc būtībā var uzskatīt, ka atbalsts ir samērīgs. Tomēr, kā jau uzsvērts iepriekš, Komisija ir nobažījusies, ka šo finansējuma deficītu varētu pārvērtēt, ņemot vērā P99 rezerves budžeta iekļaušanu attiecināmo izmaksu bāzē (sk. 320. apsvērumu). Tāpēc Dānijas iestādes alternatīvajā modelī apvieno finansējuma deficīta *ex-ante* aprēķinu (ar attiecīgo maksimālo garantēto summu un maksimālo garantēto periodu) ar šā finansējuma deficīta pārrēķinu ne vēlāk kā 5 gadus pēc ekspluatācijas sākuma, ja šķiet, ka "būvniecības izmaksu rezerve" 2,5 miljardu DKK (0,3 miljardu EUR) apmērā nebija vajadzīga. Dānijas iestādes pārrēķinās finansējuma deficītu, maksimālo garantēto summu un maksimālo garantēto periodu. Pēc tam tās samazinās maksimālo garantēto summu un maksimālo garantēto periodu, ja atjauninātā finansējuma starpība būs mazāka, nekā paredzēts, tādējādi nodrošinot, ka kopējās atbalsta summas pašreizējā neto vērtība nepārsniedz finansējuma deficītu. Dānijas iestādes iesniedza simulāciju, kurā būvniecības izmaksu rezerve vispār nebija vajadzīga. Tādā gadījumā maksimālais parāds tiktu samazināts līdz 66,1 miljardam DKK (8,9 miljardiem EUR) un maksimālais garantijas laiks būtu ierobežots līdz 11 gadiem pēc ekspluatācijas sākuma. Jebkurā gadījumā Dānijas iestādes nodrošinās, ka valsts garantijas un valsts aizdevumi tiek stingri ierobežoti līdz finansējumam, kas nepieciešams, lai segtu faktiskās izmaksas, kas radušās plānošanas un būvniecības posmā. Tāpēc pārrēķina grafiks neļauj valstij subsidēt izmaksas, kas saistītas ar ekspluatācijas periodu. Tas piešķir tikai pagaidu laika rezervi, lai uzskaitītu visu finansējumu, kas joprojām ir saistīts ar būvniecības posmu, bet rodas tikai īsi pēc būvniecības posma beigām. Dānijas iestādes šo atjaunināto aprēķinu iesniegs Komisijai.

(352) Tāpēc maksimālais garantētais periods un garantētā summa ir tiešs finansējuma deficīta aprēķina rezultāts. Jo mazāks ir finansējuma deficīts, jo īsāks ir garantētais periods un/vai mazāka ir garantētā summa, un jo ātrāk *Femern A/S* nāksies aizņemties atvērtā tirgū bez valsts garantiju vai valsts aizdevumu atbalsta. Komisija uzskata, ka ir piemērotāk saistīt garantijas perioda un garantētās summas ierobežojumu ar finansējuma deficīta ierobežojumiem, nevis ar gada naudas plūsmas summu, kā ieteica *Scandlines* un citi. Gada naudas plūsma

([162]) Paziņojuma par garantijām 4.1. sadaļā ir paredzēts, ka iegūtie gada naudas dotācijas ekvivalenti tiek diskontēti līdz to pašreizējai vērtībai, izmantojot atsauces likmi. Komisijas paziņojumā par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.) ir norādīts, ka atsauces un diskonta likmes tiek izmantotas kā tirgus likmes aizstājējs. Paziņojumā par aprēķina pamatu ir izmantots viena gada *IBOR* un ir paskaidrots, ka starpība ir atkarīga no uzņēmuma reitinga un nodrošinājuma, kā arī no kredītvēstures. Vienlaikus paziņojumā paredzēts, ka Komisija var izmantot īsākus vai garākus termiņus, kas pielāgoti konkrētiem gadījumiem. Ņemot vērā to, ka projekts ir ilgtermiņa un ikgadējie naudas dotācijas ekvivalenti ir balstīti uz atšķirību starp *WACC* un bezriska likmi, Komisija uzskata, ka ir atbilstoši šajā gadījumā izmantot *WACC* kā diskonta likmi.

praktiski vienmēr svārstās, piemēram, aizvietojošo ieguldījumu un cikliskās uzturēšanas dēļ, tāpēc jebkurā gadījumā būtu nepieciešams [sava veida] neto pašreizējās vērtības aprēķins. Turklāt atbalsta pasākumu veido daudzi aizdevumi, katrs ar savu atmaksas periodu, kopējā maksimālajā garantētajā periodā. Tāpēc ir iespējams, ka noteiktā brīdī valsts aizdevumi un valsts garantijas pastāvēs vienlaikus ar tirgus prasībām atbilstošu aizņēmumu. Katrā ziņā Komisija neuzskata, ka ir samērīgs atbalsts, kas pārsniedz finansējuma deficītu.

(353) Turklāt Komisija uzskata, ka valsts garantiju un valsts aizdevumu kā galveno instrumentu izvēle ir pozitīvs rādītājs gan atbalsta samērīguma, gan piemērotības ziņā, un tas ir vēlamāks nekā vienreizēja maksājuma piešķiršana, kā norādīts SPVEI paziņojuma 36. punktā, "*ja pamatā esošā problēma ir nepietiekama piekļuve finansējumam, dalībvalstīm parasti būtu jāizmanto atbalsts likviditātes atbalsta veidā, piemēram, kā aizdevums vai garantija*". Komisija uzskata, ka Dānijas finansēšanas modelis atbilst šim principam. Garantijas pasākums ir efektīvs līdzeklis, lai nodrošinātu, ka *Femern A/S* netiek piešķirta pārmērīga kompensācija, jo tas ļauj *Femern A/S* vienīgi uzturēt savas kapitāla izmaksas atbilstošā līmenī, lai padarītu projektu īstenojamu, novēršot finansējuma deficītu. Dānijas iestādes pārskatīja arī 2014. gada paziņojumu un katru gadu ziņos par *Femern A/S* parāda atmaksas virzību.

(354) Pamatojoties uz iepriekš minēto, ņemot vērā pārskatītajā paziņojumā izklāstīto alternatīvo finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli papildus Plānošanas likumam un Būvniecības likumam, Komisija secina, ka var uzskatīt, ka valsts garantijas un valsts aizdevumi ir ierobežoti laikā un apmērā. Turklāt Komisija, pamatojoties uz pārskatītajā paziņojumā izklāstīto alternatīvo finansējuma deficīta modeli, secina, ka atbalsta summa nepārsniedz minimālo summu, kas vajadzīga, lai atbalstītais projekts būtu pietiekami ienesīgs.

6.4.5. *Pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršana un samēra pārbaude*

(355) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 40. punktu "*[d]alībvalstij ir jāpierāda, ka ierosinātais atbalsta pasākums ir piemērots politikas instruments, lai sasniegtu projekta mērķi. Atbalsta pasākums netiks uzskatīts par piemērotu, ja to pašu rezultātu ir iespējams sasniegt ar citiem politikas instrumentiem vai valsts atbalsta instrumentiem, kas rada mazākus konkurences kropļojumus*".

(356) Dānijas iestādes apgalvoja, ka, tā kā projekta pamatproblēma bija nepietiekama piekļuve finansējumam, atbalsts likviditātes atbalsta veidā, piemēram, aizdevumi vai garantijas, ir piemērots politikas instruments. Saskaņā ar pārskatīto paziņojumu valsts garantijas un valsts aizdevumi ir stingri ierobežoti līdz finansējumam, kas nepieciešams, lai segtu plānošanas un būvniecības posmā radušās izmaksas. Nav riska, ka garantiju/aizdevumus varētu izmantot citu, neatbalstāmu izmaksu un darbību subsidēšanai. Tāpēc Komisija uzskata, ka izvēlētais finansiālā atbalsta mehānisms ir piemērots politikas instruments.

(357) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 41. punktu "[l]ai atbalsts būtu saderīgs, atbalsta pasākuma negatīvajai ietekmei, kas izpaužas kā konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, jābūt ierobežotai un kompensētai ar pozitīvo ietekmi, kas izpaužas kā ieguldījumi tādu mērķu sasniegšanā, kas kalpo visas Eiropas interesēm". SPVEI paziņojuma 42. punktā ir noteikts, ka, "[i]zvērtējot atbalsta pasākuma negatīvo ietekmi, Komisija savā analīzē pievērsīsies atbalsta paredzamajai ietekmei uz konkurenci starp uzņēmumiem attiecīgajā produktu tirgū, tostarp augšupējā posma vai lejupējā posma tirgos, un jaudas pārpalikuma riskam". SPVEI paziņojuma 43. punktā ir teikts, ka "Komisija izvērtēs, vai pastāv risks, ka tiks traucēta piekļuve tirgum un radīts dominējošs stāvoklis tirgū (..). Projektiem, kas paredz infrastruktūras būvi, jāparedz atklāta un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai un nediskriminējošas cenas".

(358) Tādējādi, lai novērstu nevajadzīgus konkurences izkropļojumus un samēra pārbaudi, Komisijai savā novērtējumā lielākā uzmanība būtu jāvelta atbalsta negatīvajai ietekmei uz konkurences izkropļojumiem un tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(359) Fiksētais savienojums ir daļa no plašāka plāna veicināt to cilvēku mobilitāti, turpmāku integrāciju un kultūras apmaiņu, kuri dzīvo abpus fiksētajam savienojumam, un uzlabot savienojumu starp Ziemeļvalstīm un Centrāleiropu pasažieru, autotransporta un dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Šie gaidāmie ieguvumi ir atzīti Eiropas līmenī, iekļaujot Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projektu *TEN-T* prioritāro projektu sarakstā. Šajā kontekstā Fēmarnbelta fiksētā savienojuma projekts pozitīvi ietekmēs arī vairākas reģiona ekonomikas nozares, piemēram, degvielas uzpildes stacijas, mazumtirdzniecības veikalus, restorānus, viesnīcas, atrakciju parkus, dzelzceļa un autobusu satiksmi un transportu. Kā atzīts EISI programmā, fiksētais savienojums uzlabos dzelzceļa transporta pieejamību, tā rezultātā pārvietojot kravas un pasažierus no autoceļiem uz dzelzceļu.

(360) Tomēr fiksētā savienojuma atvēršana negatīvi ietekmēs prāmju operatorus, kas apkalpo maršrutu Rēdbija – Putgardena, kā arī citus prāmju maršrutus reģionā. Prāmju skaita samazināšanās var negatīvi ietekmēt arī ostas, kuras šie prāmji izmanto, ņemot vērā pārvadājumu apjomus un ieņēmumus. Kā atzīts un ņemts vērā sociālekonomiskajos pētījumos, fiksētā savienojuma klātbūtne rada risku, ka prāmju satiksme maršrutā Rēdbija – Putgardena pat izzudīs, kad fiksētais savienojums sāks darboties. Komisija uzskata, ka *Femern A/S* iespējas ietekmēt prāmju pakalpojumu darbību ir diezgan ierobežotas, jo valsts atbalsts ir ierobežots līdz finansējumam, kas nepieciešams, lai segtu plānošanas un būvniecības posmā radušās izmaksas, un finansējuma deficīts ir maksimālā robežvērtība. Turklāt autoceļu lietošanas nodevas un dzelzceļa nodevas, kas ir jāiekasē no autoceļu un dzelzceļa lietotājiem fiksētajā savienojumā, nosaka Dānijas transporta ministrs. Pat ja *Femern A/S* zināmā mērā ietekmē cenu līmeni, piemērojot atlaižu shēmas, tam ir saistoša nepieciešamība nodrošināt savu ieņēmumu apmēru, jo valsts atbalsts ir ierobežots, lai finansētu fiksētā savienojuma plānošanu un būvniecību apmērā, kas nepārsniedz finansējuma deficītu. Citiem vārdiem sakot, *Femern A/S* būs jānodrošina, lai tā ieņēmumi būtu pietiekami lieli, lai atmaksātu aizdevumus, segtu visas plānošanas un būvniecības izmaksas, kā arī ekspluatācijas izmaksas. Tāpēc Komisija uzskata, ka galveno ietekmi uz prāmju darbību rada pats lēmums par fiksētā savienojuma izveidi, nodrošinot alternatīvu esošajiem transporta veidiem. Šī infrastruktūra un tās tehniskais risinājums ir valsts iestāžu izdarīta izvēle. Tāpēc arī Komisijai nav jāizvērtē, vai Putgardenas piekļuves plāni, ja tie vispār būs fiksētā savienojuma daļa, tiks "samazināti", kā apgalvo *Scandlines*. Arī Dānijas iestāžu lēmums neatbalstīt *Scandlines* projekta priekšlikumu būtu jāņem vērā plašāka mobilitātes plāna un mobilitātes izvēļu kontekstā, un tāpēc samēra novērtējumā tas nav būtisks. Tāpēc ietekme uz prāmju darbībām un saistītajiem tirgiem ir raksturīga šāda veida projektiem, ar kuru palīdzību valstis cenšas piedāvāt ātrāku un ērtāku alternatīvu prāmju pakalpojumiem. Komisija atsaucas arī uz Dānijas iestāžu piezīmi, ka dzelzceļa līniju plānošana Dānijas pusē un autoceļu prioritāšu noteikšana Vācijas pusē ir valsts pārvaldes uzdevumi – par to lemj attiecīgi Dānijas un Vācijas valsts, nevis *Femern A/S*.

(361) *Scandlines* un citi arī apgalvoja, ka fiksētais savienojums attīstītu lielu papildu jaudu jau tā piesātinātajā tirgū. Komisija norāda, ka tādas alternatīvas radīšanu esošajiem pakalpojumiem, kas ir atšķirīga un kuru Dānijas iestādes uzskata par labāku, nevar pielīdzināt jaudas palielināšanai piesātinātā tirgū.

(362) Kas attiecas uz dominējošā stāvokļa risku un vispārējo ietekmi uz konkurenci, nevar izslēgt iespēju, ka *Femern A/S* iegūtu dominējošu stāvokli attiecībā uz dažiem transporta pakalpojumiem Fēmarnbeltā. Tomēr jāatzīmē, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru ([163]) dominējoša stāvokļa esība pati par sevi nav pretrunā ES tiesību aktiem. Faktiski *Scandlines* pašlaik ir monopols maršrutā starp Rēdbiju un Putgardenu. Pieņemot, kā apgalvo *Scandlines*, ka pēc fiksētā savienojuma atvēršanas prāmji turpinās darboties, fiksētais savienojums faktiski izjauks šo monopolu un izveidos konkurētspējīgāku tirgu.

(363) Turklāt Komisija norāda, ka fiksētais savienojums neradīs nekādu tirgus slēgšanas risku, ieskaitot augšupējos vai pakārtotos tirgus, jo tas būs pieejams visiem lietotājiem ar vienlīdzīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem. Cenu struktūra būs nediskriminējoša un pārredzama, un attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem tā tiks piemērota saskaņā ar piemērojamajiem Eirovinjetes direktīvas noteikumiem ([164]). Turklāt saskaņā ar Dānijas iestāžu iesniegto informāciju dzelzceļa nodevas tiks noteiktas atbilstīgi piemērojamajiem ES tiesību aktiem ([165]). Paredzams, ka lietotāju maksa par autoceļu savienojumu atbildīs cenai, kuru iekasē prāmju operators, kā paredzēts 2016. gada finanšu modelī.

(364) Tāpēc, kā to apstiprinājusi arī Vispārējā tiesa 2018. gada 13. decembra spriedumos, lai arī ir pamatoti secināt, ka projekts, kas saistīts ar tādas infrastruktūras būvniecību, kura nodrošinās alternatīvu esošajiem transporta veidiem, rada risku, ka esošajiem transporta veidiem būs ievērojami jāsamazina sava darbība vai pat jāpazūd, ir skaidrs, ka fiksētais savienojuma nodrošina risinājumu, kam kopumā ir pozitīvi rezultāti. Komisijai nav jāapšauba Dānijas iestāžu izdarītā izvēle.

(365) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka atbalstam, kas vēlāk pārskatītajā paziņojumā tika ierobežots un samazināts, reaģējot uz lēmumā par procedūras sākšanu paustajām šaubām, ir tikai ierobežota negatīva ietekme uz konkurenci un tirdzniecību, kuru atsver pozitīvā ietekme, kas izpaužas kā ieguldījums tāda mērķa sasniegšanā, kas ir visas Eiropas interesēs.

([163]) Tiesas 1983. gada 9. novembra spriedums *Michelin*/Komisija, 322/81, ECLI:EU:C:1983:313, 57. punkts; Tiesas 2011. gada 17. februāra spriedums *Konkurrensverket / TeliaSonera Sverige*, C-52/09, ECLI:EU:C:2011:83, 24. punkts.

([164]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

([165]) Direktīva 2012/34/ES.

(366) Saskaņā ar formulējumu SPVEI paziņojumā nav jāņem vērā iespējamie negatīvie elementi, kas nav saistīti ar konkurences izkropļojumiem un ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, vai ir jāveic īpašs vides novērtējums samēra pārbaudes kontekstā, kā ieteica *NABU*. Vispārējā tiesa apstiprināja, ka *"pat ja vides aizsardzība ir jāparedz, nosakot un īstenojot Savienības politiku, tostarp politiku, ar kuru paredzēts izveidot iekšējo tirgu, pati par sevi tā neveido kādu no šī iekšējā tirgus komponentiem [..]. Līdz ar to, nosakot aplūkojamo pasākumu negatīvo ietekmi, Komisijai nebija pienākuma ņemt vērā to, kādā mērā aplūkojamie pasākumi ir nelabvēlīgi šā principa īstenošanai* [vides aizsardzībai]" ([166]).

(367) Katrā ziņā valsts iestādes ir pienācīgi apsvērušas un mazinājušas projekta ietekmi uz vidi, un saskaņā ar piemērojamajiem Savienības un starptautiskajiem tiesību aktiem ir izdarīts secinājums, ka šī ietekme neliedz īstenot projektu. Dānijas iestādes, pieņemot lēmumu par fiksēto savienojumu, pienācīgi ņēma vērā projekta ietekmi uz vidi. Visaptverošais un rūpīgais ietekmes uz vidi novērtējums, ko veica Dānija, ir izklāstīts Būvniecības likuma sagatavošanas piezīmēs. Šajās sagatavošanas piezīmēs, kā arī Fēmarnbelta līgumā ir skaidri noteikts un tāpēc piemērojams gan Dānijā, gan Vācijā tas, ka ES un valstu tiesību aktu prasībām ir jābūt pamatā fiksētā savienojuma sagatavošanai, būvniecībai un ekspluatācijai visā Fēmarnbeltā. Pamatojoties uz Plānošanas likumu, transporta ministram tika atļauts pēc sarunām ar vides ministru sagatavot ziņojumus par būvprojekta ietekmes uz vidi novērtējumu ("IVN"), tostarp apspriešanos un citu nepieciešamo būvprojekta ietekmes uz vidi novērtējumu. Tika iesaistīta Vides ministrija, attiecīgās iestādes, uzņēmumi un pašvaldības, un ziņojumi par IVN tika sagatavoti atbilstoši IVN direktīvai.

(368) Var secināt, ka projekta pamatā vienmēr ir bijis tas, ka tas ir jāsagatavo, jābūvē un jāekspluatē tā, lai novērstu kaitīgu ietekmi uz dabu un vidi un lai pienācīgi cīnītos pret būtisku nelabvēlīgu ietekmi, īpaši attiecībā uz Eiropas "*Natura 2000*" tīklu. Tāpēc Komisija uzskata, ka, pat ja samēra pārbaudē būtu jāņem vērā vides aspekti, nekas neliecina, ka fiksētā savienojuma iespējamā negatīvā ietekme uz vidi būtu tik liela, ka varētu mainīt samēra pārbaudes rezultātu.

(369) Komisija secina, ka atbalsta pasākuma negatīvā ietekme, kas izpaužas kā konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, ir ierobežota un kompensēta ar pozitīvo ietekmi, kas izpaužas kā ieguldījumi tādu mērķu sasniegšanā, kas it visas Eiropas interesēs.

6.4.6. *Īpašs saderības nosacījums attiecībā uz valsts garantijām – izmantošanas nosacījumi*

(370) Saskaņā ar Paziņojuma par garantijām 5.3. sadaļu "Komisija piekritīs garantijām tikai tad, ja to sniegšana ir līgumiski saistīta ar īpašiem nosacījumiem, kas var sevī ietvert arī obligātu paziņojumu par saņēmēja uzņēmuma bankrotu vai citu līdzīgu procedūru. Par šiem nosacījumiem pusēm ir jāvienojas tad, kad garantiju sākotnēji piešķir. Ja dalībvalsts vēlas sniegt garantiju saskaņā ar nosacījumiem, par kuriem sākotnēji nevienojās garantijas izsniegšanas posmā, Komisija uzskatīs garantijas sniegšanu par jauna atbalsta izveidi, par kuru ir jāsniedz informācija saskaņā ar Līguma 88. panta 3. punktu".

(371) Saskaņā ar Būvniecības likuma 4. panta 2. punktu finanšu ministram ir atļauts piešķirt valsts garantijas, kas sedz *Femern A/S* saistības attiecībā uz aizdevumiem un citiem finanšu instrumentiem fiksētā savienojuma finansēšanai. Nosacījumi šāda veida garantiju izmantošanai nav reglamentēti pašā Būvniecības likumā. Atbildot uz šaubām, kas paustas lēmumā par procedūras sākšanu, Dānijas iestādes pārskatīja 2014. gada paziņojumu, lai nodrošinātu, ka visas ([167]) *Femern A/S* piešķiramās valsts garantijas atbildīs vismaz šādiem minimālajiem izmantošanas nosacījumiem:

a) *Femern A/S* parastajā termiņā nav pienācīgi samaksājis summu, kas maksājama saskaņā ar garantēto līgumu;

b) aizdevējam ir jāsniedz galvotājam rakstisks paziņojums, kā noteikts attiecīgajā garantijā;

c) šāds paziņojums nav jāsniedz, kamēr nav pagājuši visi piemērojamie tiesiskās aizsardzības periodi saskaņā ar garantēto līgumu;

d) aizdevējs nav tiesīgs piešķirt *Femern A/S* termiņa pagarinājumu, lai tas izpildītu savas saistības saskaņā ar garantēto līgumu;

e) galvotāja rīcībā ir vismaz četras bankas darba dienas pēc šāda paziņojuma saņemšanas, lai samaksātu summu, kas ir jāmaksā saskaņā ar garantēto līgumu.

(372) Kā jau norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 203. punktā un Būvniecības likuma 4. panta 4. punktā attiecībā uz valsts garantiju, kas sedz nefinanšu saistības, Dānijas iestādes apgalvoja, ka šāda veida garantijas izmantošanas nosacījumi ir balstīti uz garantijas interpretāciju, ņemot vērā Dānijas tiesību aktu vispārīgos principus. Dānijas iestādes sniedza papildu paskaidrojumus par šo jautājumu. Dānijas tiesību aktos par garantijām tiek nošķirti jēdzieni "*simpel kaution*" un "*selvskyldnerkaution*". "*Simpel kaution*" nozīmē, ka garantētajai pusei ir jāpierāda galvotājam, ka parādnieks nespēj samaksāt savas saistības. Parasti: i) ir vai nu jākonstatē izpildes laikā (t. i., mēģinot izpildīt

([166]) Vispārējās tiesas 2018. gada 12. jūlija spriedums Austrijas Republika / Komisija, T-356/15, ECLI:EU:T:2018:439, 516. punkts un tajā citētais *Castelnou* spriedums: Vispārējās tiesas 2014. gada 3. decembra spriedums *Castelnou Energía / Komisija*, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, 189., 190. un 191. punkts.

([167]) Arī pašreizējās garantijas atbilst salīdzināmiem minimālajiem izmantošanas nosacījumiem.

prasību pret pilnvarotāja aktīviem), ka pilnvarotājs nespēj samaksāt savas saistības noteiktajā termiņā, vai ii) pamatsummai ir jābūt tādai, kas ir piemērota bankrota procedūras vai līdzīgas maksātnespējas procedūras noteikšanai. "*Selvskyldnerkaution*" nozīmē, ka garantētā puse var lūgt galvinieku samaksāt, ja pamatsumma nav samaksāta noteiktajā laikā. Saskaņā ar Dānijas jurisprudenci par garantijām – garantiju parasti interpretē kā "*simpel kaution*", ja vien nav nepārprotama pamata garantijas interpretācijai kā "*selvskyldnerkaution*". Tādējādi, ja vien garantija nav nepārprotami aprakstīta kā "*selvskyldnerkaution*", garantētajai pusei būs jāpierāda galvotājam, ka pilnvarotājs nespēj samaksāt savas saistības noteiktajā termiņā. Kas attiecas uz 4. panta 4. punkta noteikumu, tas nozīmē, ka, tā kā Būvniecības likumā un Ekspluatācijas likumā nav paredzēts, ka garantijas izmantošanas nosacījumi konkrētā gadījumā tiks noteikti, piemēram, ministra rīkojumos vai īpašos līgumos, kas attiecas uz katru gadījumu, 4. panta 4. punktā paredzētā valsts garantija pēc noklusējuma tiks uzskatīta par "*simple kaution*". Tāpēc garantētajai pusei būs jāpierāda, ka *Femern A/S* nespēj samaksāt savas saistības noteiktajā termiņā (kā aprakstīts iepriekš), pirms drīkstēs izmantot garantiju. Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka šāda veida garantijas izmantošana ir līgumiski saistīta ar īpašiem nosacījumiem.

(373) Lai arī atbalsta piešķiršanas laikā Komisija nebija informēta par precīziem izmantošanas nosacījumiem, tā uzskata, ka tā var akceptēt garantijas, ņemot vērā Paziņojuma par garantijām 5.3. sadaļu.

6.4.7. *Pārredzamība*

(374) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 45. punktu dalībvalstis nodrošina, ka visaptverošā valsts vai reģionāla līmeņa valsts atbalsta tīmekļa vietnē publicē šādu informāciju: atbalsta pasākuma un tā īstenošanas noteikumu teksts vai saite uz to; atbalsta piešķīrējas iestādes vai iestāžu identitāte; individuālā atbalsta saņēmēja identitāte, katram saņēmējam piešķirtā atbalsta veids un summa, piešķiršanas datums, uzņēmuma veids (MVU / liels uzņēmums); reģions, kurā atrodas saņēmējs uzņēmums (*NUTS* II līmenī); galvenā tautsaimniecības nozare, kurā saņēmējs uzņēmums veic savu darbību (*NACE* grupas līmenī). Dānijas iestādes ir apņēmušās izpildīt šo prasību.

6.4.8. *Ziņošanas pienākums*

(375) Saskaņā ar SPVEI paziņojuma 49. punktu "*[p]ar projekta izpildi jāsniedz regulāri ziņojumi*". Šajā saistībā Dānijas iestādes ir apņēmušās iesniegt gada ziņojumus, tostarp parāda izmaiņu rādītājus. Tāpēc Komisija secina, ka šis nosacījums ir izpildīts.

7. **SECINĀJUMS**

(376) Komisija secina, ka kapitāla ieguldījumi, valsts garantijas aizdevumiem, ar ko finansē plānošanas un būvniecības izmaksas, un valsts aizdevumi, ar ko finansē plānošanas un būvniecības izmaksas, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija secina, ka pasākumi, ko veido aktīvu nolietojums, fiskālo zaudējumu pārnešana, kopīgs nodokļu režīms, dzelzceļa nodevas un valsts īpašuma lietošana bez maksas, nav valsts atbalsts uzņēmumam *Femern A/S* Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija secina, ka, ņemot vērā pārskatīto paziņojumu, garantijas atvasinātajiem instrumentiem nav valsts atbalsts uzņēmumam *Femern A/S* Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

(377) Komisija secina, ka paziņotie pasākumi, kas piešķirti uzņēmumam *Femern A/S* un ko veido kapitāla iepludināšana 510 miljonu DKK (68,4 miljonu EUR) apmērā, kā arī valsts aizdevumi un valsts garantijas aizdevumiem pavisam 69,3 miljardu DKK (9,3 miljardu EUR) apmērā, kas ir jāpārtrauc ne vēlāk kā 16 gadus pēc darbības sākuma, atbilst SPVEI paziņojumā paredzētajiem nosacījumiem un tāpēc tos var uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu. Valsts garantētā parāda un valsts aizdevumu, ko *Femern A/S* ir pienākums maksāt Dānijas valstij, gada prēmija ir palielināta no 0,15 % līdz 2 %. Dānijas iestādes ir apņēmušās iesniegt Komisijai atjauninātu alternatīvā finansējuma deficīta aprēķināšanas modeli (pamatojoties uz vidējo bezriska likmes pieņēmumu 1,5 %) ne vēlāk kā 5 gadus pēc fiksētā savienojuma darbības sākuma (kas pašlaik paredzēts 2033. gadā). Šajā atjauninājumā būvniecības izmaksu rezerve tiks samazināta, ja izrādīsies, ka faktiskās celtniecības izmaksas ir zemākas par aprēķinātajām. Attiecīgi tiks samazināta maksimālā garantētā summa un maksimālais garantētais periods, nodrošinot, ka atbalsta bruto dotācijas ekvivalents nepārsniedz atjauninātu finansējuma deficītu.

(378) Dānijas iestādes izņēmuma kārtā piekrita atteikties no tiesībām, kas paredzētas Līguma 342. pantā un Padomes Regulas 1/1958 ([168]) 3. pantā un saņemt plānoto un saskaņā ar Līguma 297. pantu paziņoto lēmumu angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pasākumi, ko veido aktīvu nolietojums, fiskālo zaudējumu pārnešana, kopīgs nodokļu režīms, dzelzceļa nodevas, valsts īpašuma lietošana bez maksas un valsts garantijas atvasinātajiem instrumentiem, nav valsts atbalsts uzņēmumam *Femern A/S* Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Pasākumi, ko veido kapitāla iepludināšana, kā arī valsts aizdevumi un valsts garantijas uzņēmumam *Femern A/S*, ko Dānija vismaz daļēji ir īstenojusi nelikumīgi, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Pēc šo pasākumu grozījumiem, kā izklāstīts pārskatītajā paziņojumā, tie ir saderīgi ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē, 2020. gada 20. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Margrethe VESTAGER

([168]) EEK, Padome: Padomes Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV 17, 6.10.1958., 385. lpp.).