

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/2115 НА КОМИСИЯТА

от 27 юли 2017 година

относно схема за помощ SA.38393 (2016/C, ex 2015/E), приведена в действие от Белгия —
Данъчно облагане на пристанищата в Белгия

(нотифицирано под номер C(2017) 5174)

(само текстовете на френски и нидерландски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

след като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби⁽¹⁾ и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. ВЪПРОСНИК ОТНОСНО ФУНКЦИОНИРАНЕТО И ДАНЪЧНОТО ОБЛАГАНЕ НА ПРИСТАНИЩАТА И ПРОЦЕДУРА ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО

- (1) На 3 юли 2013 г. службите на Комисията изпратиха до всички държави членки въпросник относно функционирането и данъчното облагане на техните пристанища, за да получат цялостна представа по този въпрос и да изяснят положението на пристанищата във връзка с правилата на Европейския съюз относно държавните помощи, посочени в член 107 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „ДФЕС“). Белгийските органи отговориха с писма от 30 септември и 9 октомври 2013 г. С писмо от 20 януари 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация относно правилата за данъчно облагане, приложими спрямо пристанищата. Белгийските органи дадоха отговор с писмо от 13 март 2014 г., а пристанището на Брюксел изпрати мнението си с писмо, получено на 18 март 2014 г.
- (2) В съответствие с член 21 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета⁽²⁾ (наричан по-нататък „Процедурният регламент“) Комисията уведоми Белгия с писмо от 9 юли 2014 г. относно предварителната си преценка, според която освобождаването от корпоративен данък, предвидено за определени белгийски пристанища (наричани по-нататък „белгийските пристанища“), представлява несъвместима с вътрешния пазар държавна помощ и тази помощ представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б) от посочения регламент. На 23 септември 2014 г. се проведе среща с белгийските органи. Валонският регион и пристанището на Брюксел представиха съответните си мнения с писма от 30 септември 2014 г., а Фламандският регион съобщи мнението си с писмо от 1 октомври 2014 г. С писмо от 1 юни 2015 г. Комисията уведоми Белгия, че е взела под внимание всички

⁽¹⁾ ОВ С 302, 19.8.2016 г., стр. 5.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

представени от тази държава доводи и че въпреки това продължава да счита, че освобождаването от корпоративен данък на редица пристанища представлява несъвместима с вътрешния пазар помощ, ако и доколкото тези пристанища извършват икономически дейности. На 3 август 2015 г. срещу това писмо е внесена жалба ⁽³⁾, която е отхвърлена като недопустима с определение на Общия съд от 9 март 2016 г. ⁽⁴⁾

1.2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ЗА ПОДХОДЯЩИ МЕРКИ И ОТГОВОР НА БЕЛГИЙСКИТЕ ОРГАНИ

- (3) С писмо от 21 януари 2016 г. Комисията потвърди позицията си, че освобождаването от корпоративен данък, с което се ползват пристанищата, представлява несъвместима с Договора схема за държавна помощ, и предложи на белгийските органи, като подходящи мерки съгласно член 108, параграф 1 от ДФЕС и член 22 от Процедурния регламент, да премахнат предвиденото за белгийските пристанища освобождаване от корпоративен данък, доколкото те извършват икономически дейности. Белгийските органи бяха приканени да внесат съответното изменение в законодателството в срок до десет месеца от датата на решението, като това изменение трябваше да започне да се прилага най-късно спрямо приходите от икономически дейности, генерирани от началото на данъчната 2017 година. Белгийските органи бяха приканени да информират писмено Комисията в срок до два месеца от датата на получаване на посоченото решение, че съгласно член 23, параграф 1 от Процедурния регламент Белгия приема безусловно и недвусмислено тези подходящи мерки в тяхната цялост. На 18 март 2016 г. срещу това предложение за подходящи мерки е внесена жалба ⁽⁵⁾, която е отхвърлена като недопустима с определение на Общия съд от 27 октомври 2016 г. ⁽⁶⁾.
- (4) С писмо от 21 март 2016 г. белгийските органи представиха на Комисията мнение относно предложените подходящи мерки.

1.3. ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСПЕДВАНЕ

- (5) С писмо от 8 юли 2016 г. Комисията реши да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, съгласно член 23, параграф 2 от Процедурния регламент.
- (6) Решението на Комисията да открие процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽⁷⁾. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на въпросната мярка. На 24 август 2016 г. се състоя среща с представители на някои обхванати от мярката белгийски пристанища.
- (7) Белгия представи мнението си с писма от 9 септември 2016 г. (от федералния министър на финансите) и 16 септември 2016 г. (от Валонския регион и валонските пристанища).
- (8) Комисията получи мнения от следните заинтересовани страни: Sea Invest, ползвател на пристанищата на Антверпен, Гент и Зеебрюге (14 септември 2016 г.), пристанището на Ротердам от името на петте нидерландски публични морски пристанища (16 септември 2016 г.), пристанището на Брюксел (16 септември 2016 г.), Фламандската пристанищна комисия (Vlaamse Havenscommissie) (19 септември 2016 г.) и след удължаване на срока за представяне на мнения — от пристанищата на Антверпен и Зеебрюге (4 октомври 2016 г.).
- (9) Комисията предостави тези мнения на Белгия, като ѝ даде възможност да ги коментира. Тя получи коментарите на Белгия с писмо от 14 ноември 2016 г. На 19 декември 2016 г. бе проведена среща между белгийските органи и Комисията, на която бяха представени допълнителни мнения пред Комисията. На 10 януари 2017 г. се състоя нова среща между белгийските федерални и регионални органи, някои бенефициери на мярката и Комисията.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И НЕЙНИЯ КОНТЕКСТ

2.1. СОБСТВЕНОСТ И УПРАВЛЕНИЕ НА ПРИСТАНИЩАТА В БЕЛГИЯ

- (10) В Белгия заеманата от пристанищата площ е обществена. През 90-те години на XX в. експлоатацията на основните белгийски пристанища е прехвърлена на децентрализирани образувания. Някои пристанища се експлоатират от независими общински пристанищни власти (като пристанищата на Гент, Остенде и Антверпен); други се експлоатират от публичноправни юридически лица (като независимите пристанища на Центъра и Запада, Лиеж, Шарльороа и Намюр) или от публичноправно акционерно дружество в случая на пристанището на Зеебрюге.

⁽³⁾ ОВ С 156, 2.5.2016 г., стр. 46.

⁽⁴⁾ Определение от 9 март 2016 г., Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL и др./Комисия, T-438/15, ECLI:EU:T:2016:142.

⁽⁵⁾ ОВ С 175, 17.5.2016 г., стр. 23.

⁽⁶⁾ Определение от 27 октомври 2016 г., Port Autonome du Centre et de l'Ouest SCRL и др./Комисия, T-116/16, ECLI:EU:T:2016:656.

⁽⁷⁾ ОВ С 302, 19.8.2016 г., стр. 5.

- (11) Пристанищата се експлоатират от публичноправни органи — пристанищните власти.

2.2. ПРИЛОЖИМИ СПРЯМО ПРИСТАНИЩАТА ПРАВИЛА ОТНОСНО ПОДОХОДНОТО ДАНЪЧНО ОБЛАГАНЕ

- (12) В съответствие с член 1 от съгласувания през 1992 г. белгийски Кодекс за подоходното облагане (Code des Impôts sur les Revenus⁽⁸⁾), наричан по-нататък „CIR“) местните „дружества“ се облагат с данък върху доходите, т.нар. корпоративен данък⁽⁹⁾ (наричан по-нататък „ISoc“). От друга страна, доходите на местните юридически лица, които не са „дружества“, се облагат с т.нар. данък върху доходите на юридическите лица⁽¹⁰⁾ (наричан по-нататък „IPM“). В член 2 от CIR понятието „дружество“ е определено като „всяко дружество, сдружение, структура или орган, които са редовно учредени, имат правен статут и извършват дейност или сделки, които носят доход“.
- (13) Съгласно член 180, параграф 2 от CIR редица белгийски пристанища не се облагат с корпоративен данък⁽¹¹⁾. Съгласно член 220, параграф 2 от CIR юридическите лица, които по силата на член 180 от CIR са освободени от ISoc, подлежат на облагане с данък върху доходите на юридическите лица⁽¹²⁾. Данъкът върху доходите на юридическите лица не се налага върху общия размер на доходите или печалбата, а само върху определени видове доходи. Съгласно член 221 от CIR юридическите лица, които се облагат с данъка върху доходите на юридическите лица, са данъчно задължени единствено по отношение на кадастралния си доход от находящите се в Белгия недвижими имоти, които притежават, и по отношение на доходите и печалбите от капитали и движимо имущество⁽¹³⁾. Освен това ставките, приложими спрямо различните видове доходи, облагани с данъка върху доходите на юридическите лица, обикновено съвпадат със ставките на данъка върху недвижимото имущество и на авансовия данък върху доходите от движимо имущество⁽¹⁴⁾ и по принцип са по-ниски от ставките на корпоративния данък (33,99 %).

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (14) В писмото си от 8 юли 2016 г. Комисията посочи, че белгийските органи не са приели графика за изпълнение на подходящите мерки, указани в писмото ѝ от 21 януари 2016 г., и че белгийското правителство явно не приема самия принцип за облагане на пристанищата с корпоративен данък, нито се ангажира да премахне освобождаването от данък, с което се ползват белгийските пристанища. Оттам Комисията изведе заключението, че белгийските органи не са приели безусловно, недвусмислено и в тяхната цялост подходящите мерки, предложени от нея на 21 януари 2016 г.
- (15) Тъй като Комисията продължи да счита, че освобождаването от корпоративен данък, с което се ползват белгийските пристанища, осъществяващи икономически дейности, представлява съществуваща схема за държавна помощ, и имаше съмнения относно съвместимостта на тази схема с вътрешния пазар, тя реши да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, съгласно член 23, параграф 2 от Процедурния регламент.

⁽⁸⁾ Член 1, параграф 1 от CIR: „Установяват се следните данъци върху доходите:

1° данък върху общия доход на жителите на кралството, наречен данък върху доходите на физическите лица;

2° данък върху общия доход на местните дружества, наречен корпоративен данък;

3° данък върху доходите на белгийските юридически лица, с изключение на дружествата, наречен данък върху доходите на юридическите лица;

4° данък върху доходите на чуждестранните лица, наречен данък върху доходите на чуждестранните лица“.

⁽⁹⁾ В член 179 от CIR се повтаря това правило, посочено в член 1. Правилата във връзка с ISoc са предвидени в дял III, членове 179—219а от CIR.

⁽¹⁰⁾ Правилата във връзка с IPM са предвидени в дял IV, членове 220—226 от CIR.

⁽¹¹⁾ В член 180, параграф 2 от CIR се посочват следните образувания: SCRL Port autonome du Centre et de l'Ouest (кооперативно дружество с ограничена отговорност), Compagnie des installations maritimes de Bruges, пристанището на Брюксел, независимите общински пристанищни власти на Антверпен, Остенде и Гент, независимите пристанища на Лиеж, Шарльороа и Намюр и акционерните дружества Waterwegen en Zeekanaal и De Scheervaart. Член 110 от Закона от 18 декември 2016 г. за организиране на признаването и регламентирането на колективното финансиране и за установяване на различни разпоредби в областта на финансите (М. В. от 20 декември 2016 г.; Numac: 2016003460) гласи следното във връзка с член 180, параграф 2 от CIR: „[...] думите „независимите общински пристанищни власти на Антверпен и Остенде, публичноправното акционерно дружество Havenbedrijf Gent“ се заменят с думите „независимата общинска пристанищна власт на Остенде, публичноправните акционерни дружества Havenbedrijf Antwerpen и Havenbedrijf Gent“.

⁽¹²⁾ Член 220 от CIR: „С данък върху доходите на юридическите лица се облагат: [...] 2° юридическите лица, които по силата на член 180 са освободени от корпоративен данък; [...]“.

⁽¹³⁾ Член 221 от CIR: „Юридическите лица, които се облагат с данъка върху доходите на юридическите лица, са данъчно задължени единствено по отношение на:

1° кадастралния си доход от находящите се в Белгия недвижими имоти, които притежават, [...];

2° доходите и печалбите от капитали и движимо имущество, в това число първите траншове от доходите, посочени в член 21, параграфи 5, 6 и 10, и лихвите, посочени в член 21, параграф 13, както и различните доходи, посочени в член 90, параграфи 5—7 и параграф 11“.

⁽¹⁴⁾ Член 225 от CIR: „Данъкът, с който се облагат доходите, посочени в член 221, е равен на данъка върху недвижимото имущество и на авансовия данък върху доходите от движимо имущество. [...]“.

4. КОМЕНТАРИ, ПОЛУЧЕНИ СЛЕД ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

4.1. ПРЕДПРИЯТИЯ/ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

- (16) Белгийските пристанища и белгийските органи считат, че пристанищата не са „предприятия“ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, доколкото тяхната задача, а именно административното управление на публично и частно имущество, не е от икономическо естество. Те подчертават, че тази задача е от общ интерес и е вменена или делегирана на пристанищата от публичните органи, които имат правомощия да определят обхвата на услугите от неикономически общ интерес. Те посочват, че пристанищните власти разполагат със специални правомощия за изпълнението на тази задача, обект са на контрол от страна на органите и нямат за цел да реализират печалба, тъй като излишъците се инвестират обратно в пристанищната инфраструктура, а при определени пристанища се изплащат на общината, която е акционер в тях.
- (17) Пристанищата на Антверпен и Зеебрюге и белгийските органи считат, че практиката на Съда на Европейския съюз относно летищата (дело С-82/01 *Aéroports de Paris* ⁽¹⁵⁾) не е приложима спрямо пристанищата, тъй като те представляват различен вид инфраструктура. Те посочват по-специално, че монополът на пристанищата е следствие от административна децентрализация в полза на публичноправно образование, което не се стреми към реализиране на печалба, докато управлението на летищата е преексплоатирано на частноправни субекти в рамките на изключителната концесия на икономическа дейност с прехвърляне на операционния риск от икономическо естество. Те считат също така, че разглежданият от Съда на Европейския съюз спор по делото *Aéroports de Paris* не се отнася до предоставянето на „инфраструктурни услуги“, така че аналогията с предоставянето на пристанищата от страна на белгийските пристанищни власти е неуместна.
- (18) Повечето заинтересовани страни и белгийските органи оспорват икономическото естество на дейностите, които Комисията посочва в решението си за откриване на процедурата, по-специално предоставянето на пристанищната инфраструктура на плавателните съдове, отдаването под наем на площи и инфраструктура на предприятия, като обясняват, че тарифите за наемане на площи, концесия на инфраструктура и достъп до пристанищната инфраструктура (пристанищни такси) са публични, недискриминационни, предварително определени едностранно от пристанищните власти и не се влияят от търсенето и предлагането. Те посочват по-специално решение на Конституционния съд на Белгия от 19 ноември 2015 г. ⁽¹⁶⁾, в което той се произнася, че пристанищните такси представляват „чисто възнаграждение“ от трети лица за намесата на пристанищните власти. Те се позовават и на фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г. относно политиката и управлението на морските пристанища ⁽¹⁷⁾ (наричано по-нататък „фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г.“), което предвижда, че пристанищните такси трябва да бъдат определени в „разумно съотношение“ спрямо размера на насрещната престация. Освен това те посочват, че концесионните такси са пропорционално по-ниски за площите, които генерират по-голяма добавена стойност, основават се на обективни параметри (свързани със съответните площи) и отразяват собствената стойност, която се генерира от предоставяната услуга. По същия начин Валонският регион и валонските пристанища считат, че плащането на такси за ползване на инфраструктурата не е непременно показател за икономическото естество на дейността на пристанищата, тъй като фактът, че тези такси не покриват възвращаемостта на вложения капитал, е признак, че пристанищната дейност е с естество на услуга от общ интерес.
- (19) Според тях основните икономически дейности, които се осъществяват на пристанищата, са дело на концесионерите, които осигуряват обработката (товаро-разтоварната дейност) на стоките, а пристанищните власти нямат никакво отношение по търговските договори между дружествата концесионери и корабособствениците. Следователно пристанищата не се експлоатират с търговска цел от пристанищните власти, а от дружествата, на които инфраструктурата е предоставена на концесия и върху която те трябва да изградят самостоятелно допълнителните съоръжения (кранове, хангари), необходими за услугите по обработка на товарите.
- (20) Те добавят, че на пристанищните власти се налага все повече да финансират неикономически дейности, които попадат в правомощията на регионите, и дори дейности, които нямат връзка с експлоатацията на пристанищата ⁽¹⁸⁾. Те споменават няколко решения на Комисията и на Съда на Европейския съюз, в които според тях се установява, че нито предоставянето на инфраструктура, достъпна за всички потенциални ползватели на равнопоставена и недискриминационна основа, нито управлението и експлоатацията на площи от страна на публичноправен орган с оглед развиване на промишлени и търговски дейности за частния сектор представляват икономически дейности.
- (21) Накрая, те считат, че икономическите дейности на пристанищата, като подемните дейности (услуги с ползване на кранове) и дейностите по изтегляне, са второстепенни.

⁽¹⁵⁾ Решение на Съда от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, С-82/01, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽¹⁶⁾ С.С., 19 ноември 2015 г., бр. 162/2015; М. В. от 5 февруари 2016 г.; Numac: 2015205632.

⁽¹⁷⁾ М. В. от 8 април 1999 г.; Numac: 1999035415. Вж. член 13, параграф 3: „Пристанищните такси се определят по независим начин от пристанищните власти в разумно съотношение спрямо размера на насрещната престация [...]“.

⁽¹⁸⁾ Това се посочва и от Фламандската пристанищна комисия. Тя уточнява, че през последните години намалява държавното финансиране за инфраструктури за достъп по море (по-специално функционирането на шлюзовете и драгирането на корабоплавателните пътища, преминаващи през някои пристанища), за основната инфраструктура на пристанищата и за услугите на пристанищната администрация.

4.2. ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО, ПРЕДОСТАВЕНО ЧРЕЗ РЕСУРСИ НА ДЪРЖАВАТА

- (22) Фламандската пристанищна комисия счита, че тъй като на пристанищните власти се налага все повече да финансират икономически инфраструктури, които попадат в правомощията на регионите, освобождаването от корпоративен данък не представлява предимство.
- (23) Пристанището на Ротердам посочва, че пристанищата на Антверпен, Зеебрюге и Гент се облагат с ефективна данъчна ставка под 1 % от счетоводните печалби.
- (24) Белгийските органи твърдят, че тъй като пристанищата плащат IPM, условието, според което предимството трябва да е предоставено чрез ресурси на държавата, не е изпълнено.

4.3. ИЗБИРАТЕЛНОСТ

- (25) Повечето заинтересовани страни и белгийските органи считат, че референтната система по отношение на данъчното облагане на юридическите лица не е корпоративният данък (както се твърди в решението за откриване на процедурата), а член 1 от CIR, с който се въвеждат две паралелни системи на данъчно облагане на местните юридически лица (ISoc и IPM) в зависимост от критериите, определени в член 2 от CIR (дали юридическото лице извършва или не „дейност“ или „сделки, които носят доход“). Те добавят, че член 180 от CIR, който предвижда освобождаване на пристанищата от ISoc, единствено уточнява и прилага член 1 от CIR. Някои от заинтересованите страни и белгийските органи считат също така, че IPM е референтната система за пристанищата, които не са „дружества“ по смисъла на член 2 от CIR, тъй като член 180, параграф 2 не предвижда дерогация от общите правила за данъчно облагане на юридическите лица, а единствено ги прилага. Следователно те твърдят, че дори член 180, параграф 2 да бъде заличен, пристанищата няма непременно да бъдат обложени с ISoc, тъй като администрацията ще трябва да разглежда поотделно тяхното положение спрямо общите критерии, предвидени в членове 1 и 2 от CIR, както и че пристанищата няма да бъдат обложени с ISoc, тъй като не са „дружества“ по смисъла на член 2 от CIR.
- (26) Валонският регион и валонските пристанища добавят, че тази двойственост (съществуването на две системи за облагане на доходите — ISoc и IPM) е съществено важна и присъща на системата на облагане на доходите и произтича от Конституцията на Белгия. Освен това Конституцията не налага на законодателя да облага с данък някои дейности — в случая на публичните по своето естество администрации (държавата, общините, регионите, провинциите и комуните) публичното и частното имущество, предназначено за публична услуга, се освобождава от данъци по силата на основен принцип на правото. Белгийските органи посочват също така, че съгласно практиката на националните съдилища публичните услуги, задачи и имущество не се облагат с данък, освен ако по закон изрично не е предвидено друго.
- (27) Според пристанищните власти на Антверпен и Зеебрюге и белгийските органи образуванията, които подобно на пристанищата не разпределят печалбата си, а я инвестират обратно, или които се стремят към цел, надхвърляща собствения им интерес, се облагат с IPM, което съответства на логиката на системата.
- (28) Те твърдят също така, че пристанищните власти се намират в различно положение от това на останалите предприятия, които се облагат с ISoc. Въпреки че се ползват с известна независимост и въпреки евентуалното наличие на икономически дейности, пристанищните власти са част от публичната власт и осигуряват изпълнението на задачи от общ интерес с нестопанска цел, както е предвидено в техните устави. Те не използват промишлени и търговски методи и действията им не се ръководят от краткосрочната възвращаемост на инвестициите. Концесионните и пристанищните такси не покриват винаги понасяните от тях разходи. Те осигуряват предоставянето на публични услуги, нетните разходи за които не подлежат на приспадане от данъчната основа на корпоративния данък в съответствие с член 49 от CIR, което при облагане с ISoc би довело до дискриминация в сравнение с останалите предприятия и намаляване на капацитета за инвестиции на пристанищата.
- (29) Белгийските органи посочват, че в свое решение от 1 декември 2016 г. ⁽¹⁹⁾ Конституционният съд на Белгия е потвърдил решението на законодателя да освободи пристанищата от ISoc.

4.4. НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ЗАСЯГАНЕ НА ТЪРГОВИЯТА

- (30) Фламандската пристанищна комисия твърди, че в други държави членки, по-специално Нидерландия, същите дейности на пристанищата се финансират от публичните органи и въпреки това условията на конкуренция не са нарушени.

⁽¹⁹⁾ С.С., 1 декември 2016 г., бр. 151/2016; М. В. от 12 януари 2017 г.; Numac: 2016206080.

- (31) Като се позовават на точка 188 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ⁽²⁰⁾ (наричано по-нататък „Известието от 19 юли 2016 г.“), пристанишните власти на Антверпен и Зеебрюге посочват, че всяко пристанище разполага със законен монопол върху пристанишната зона, като този монопол не само изключва „конкуренцията на пазара, но и за пазара“. Оттам те извеждат заключението, че мярката не води до нарушаване на конкуренцията. Те споменават също така становище на нидерландския орган за защита на конкуренцията⁽²¹⁾, според което пристанището на Ротердам не се конкурира с операторите на други пристанища, доколкото пристанишните такси представляват само малка част от транспортните разходи на корабособствениците, поради което увеличаването или намаляването на тези тарифи не би оказало въздействие върху пристанишния трафик.
- (32) Те посочват, че според Известието от 19 юли 2016 г. при мрежовите инфраструктури различните елементи на мрежата се допълват вместо да се конкурират помежду си (точка 211 и бележка под линия 311), така че се изключва нарушаване на конкуренцията. Те отбелязват, че в това известие Комисията прилага този принцип спрямо изграждането на железопътна инфраструктура (точка 219) и на пътна инфраструктура, включително на платени пътища (точка 220), но според тях той е приложим и спрямо пристанищата.
- (33) Валонският регион и валонските пристанища отбелязват по-специално, че освободените от ISoc вътрешни пристанища не се конкурират с други частни вътрешни пристанища, които биха предоставили на обществеността същата достъпна инфраструктура. Федералните органи добавят, че малките вътрешни пристанища допълват останалите пристанища и се конкурират единствено с автомобилния транспорт.
- (34) Пристанището на Ротердам посочва, че нидерландските публични пристанища се конкурират по-специално с пристанищата на Антверпен, Зеебрюге и Гент.

4.5. СЪВМЕСТИМОСТ

- (35) Валонският регион и валонските пристанища считат, че член 106, параграф 2 от ДФЕС представлява подходящо основание за разглеждане на мярката като съвместима: пристанищата имат ясни законови правомощия и не може да се отрече, че изпълняват всички условия, предвидени в този член. Те подчертават, че съвместимостта по отношение на член 93 от ДФЕС, който не включва в условията за прилагане отсъствието на въздействие върху търговията, трябва да бъде преценявана разширително.
- (36) Пристанишните власти на Антверпен и Зеебрюге считат, че отговорът на Комисията на представените доводи по отношение на съвместимостта на мярката не е достатъчно аргументиран. Те добавят, че член 93 от ДФЕС би могъл да се използва като основание мярката да бъде счетена за съвместима, тъй като на пристанищата се налага да финансират инфраструктури, които имат принос към трансевропейските транспортни мрежи.

4.6. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ПРЕХОДЕН ПЕРИОД

- (37) Белгийските органи искат от Комисията да им предостави преходен период във връзка с въвеждането на облагането на пристанищата с ISoc. Те подчертават, че предвиденият срок в решението за откриване на процедурата от 8 юли 2016 г. (облагане на пристанищата с корпоративен данък, считано от 1 януари 2017 г.) е твърде кратък, по-специално в сравнение със срока, даден на Нидерландия във връзка с дело SA.25338. Те подчертават, че заличаването на член 180, параграф 2 от CIR предполага законодателна процедура, която трае „по принцип най-малко от три до шест месеца“. Според тях в законодателството следва да се внесат много по-сложни изменения, а не просто да се заличи член 180, параграф 2 от CIR, тъй като i) това заличаване не би довело непременно до облагане на пристанищата с ISoc, ii) при разработването на нов данъчен режим за пристанищата трябва да се вземе под внимание предвиденият в Конституцията принцип на равнопоставеност и iii) преминаването на юридическо лице от облагане с IPM към облагане с ISoc не е уредено изрично в белгийското данъчно право. Те добавят, че при приключване на схема за помощ, за която се счита, че е съществуваща, Комисията трябва да зачита законните интереси на държавата членка, за да се гарантира правна сигурност на бенефициерите.
- (38) Пристанището на Ротердам иска от Комисията да отложи облагането на нидерландските пристанища с корпоративен данък, докато не бъде направено секторно проучване и всички основни морски пристанища по крайбрежието на Северно море не бъдат обхванати едновременно от въпросното данъчно облагане, или най-малкото да осигури бързото и едновременно облагане с корпоративен данък на белгийските и френските пристанища.

⁽²⁰⁾ ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1.

⁽²¹⁾ Доклад на нидерландския орган за защита на конкуренцията относно пристанишната администрация на Ротердам, 2005 г., Р_600019/255.R261, стр. 2.

5. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

5.1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ПО СМИСЪЛА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДФЕС

- (39) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

5.1.1. ПРЕДПРИЯТИЯ/ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

5.1.1.1. Общи положения

- (40) Според Съда на Европейския съюз „всяка дейност, която се състои в предлагане на стоки или услуги на даден пазар, е икономическа дейност“⁽²²⁾. По същия начин „понятието за предприятие обхваща всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране“⁽²³⁾.
- (41) Освен това в съответствие със съдебната практика относно икономическото естество на експлоатацията на инфраструктура⁽²⁴⁾ Комисията установи в поредица от свои решения, че търговската експлоатация и изграждането на пристанищна инфраструктура представляват икономически дейности⁽²⁵⁾. Например търговската експлоатация на пристанищен терминал, който се предоставя на ползватели срещу заплащане на такса, представлява икономическа дейност⁽²⁶⁾. По същия начин Съдът на Европейския съюз вече е признал имплицитно, но без съмнение, икономическото естество на определени пристанищни операции, по-специално „товаро-разтоварните операции, преговарването, съхранението и като цяло придвижването на стоки или всякакъв друг материал в пристанището“⁽²⁷⁾. Комисията прилага тези правила както спрямо морските, така и спрямо вътрешните пристанища⁽²⁸⁾.
- (42) В това отношение и за разлика от белгийските органи и някои заинтересовани страни Комисията счита, че практиката на Съда относно летищата трябва да се приложи и за пристанищата, които са просто друг вид инфраструктура. Посочените от няколко заинтересовани страни разлики между пристанищата и летищата, по-специално разликите в правната структура или факта, че пристанищата са публичноправни образувания, които не се стремят към реализиране на печалба, не са релевантни за общия критерий, свързан с предлагането на стока или услуга на даден пазар, който стои в основата на практиката на Съда. По същия начин Комисията установява, че в точка 90 от решението си по дело *Aéroports de Paris* Съдът припомня следното: „Общият съд правилно установява, че разглежданите търговски такси представляват насрещна престация за услугите по управление на летищните съоръжения“; следователно е неточно да се счита, че това дело няма отношение към предоставянето на инфраструктурни услуги, както твърдят белгийските органи и някои заинтересовани страни.

⁽²²⁾ Решение на Съда от 16 юни 1987 г., Комисия/Италия, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, т. 7; решение на Съда от 18 юни 1998 г., Комисия/Италия, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, т. 36.

⁽²³⁾ Решение на Съда от 12 септември 2000 г., Pavlov и др., съединени дела C-180/98—C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, т. 74.

⁽²⁴⁾ Решение на Общия съд от 24 март 2011 г., Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt и др./Комисия, съединени дела T-443/08 и T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, по-специално т. 93 и 94, впоследствие потвърдено в производство по обжалване с решение на Съда от 19 декември 2012 г., Mitteldeutsche Flughafen и Flughafen Leipzig-Halle/Комисия, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, по-специално т. 40—43 и 47. Решение на Общия съд от 12 декември 2000 г., Aéroports de Paris/Комисия, T-128/98, ECLI:EU:C:2000:290, т. 125, впоследствие потвърдено в производство по обжалване с решение на Съда от 24 октомври 2002 г., Aéroports de Paris/Комисия, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ Вж. например решение на Комисията от 15 декември 2009 г. относно държавна помощ N 385/2009 — Публично финансиране на пристанищна инфраструктура на пристанище Ventspils (ОВ С 62, 13.3.2010 г., стр. 7); решение на Комисията от 15 юни 2011 г. относно държавна помощ 44/2010 — Република Латвия — Публично финансиране на пристанищна инфраструктура в Krievu salā (ОВ С 215, 21.7.2011 г., стр. 21); решение на Комисията от 22 февруари 2012 г. относно държавна помощ SA.30742 (N/2010) — Литва — Изграждане на инфраструктура за пътнически и товарни фериботен терминал в Klaipėda (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1); решение на Комисията от 2 юли 2013 г. относно държавна помощ SA.35418 (2012/N) — Гърция — Разширяване на пристанището в Пирея (ОВ С 256, 5.9.2013 г., стр. 2); решение на Комисията от 18 септември 2013 г. относно държавна помощ SA.36953 (2013/N) — Испания — Пристанищен орган на Bahía de Cádiz (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1).

⁽²⁶⁾ Вж. например решение на Комисията от 18 септември 2013 г. относно държавна помощ SA.36953 (2013/N) — Испания — Пристанищен орган на Bahía de Cádiz (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1).

⁽²⁷⁾ Решение на Съда от 10 декември 1991 г., Mercati Convenzionali Porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, т. 3 и 27; решение на Съда от 17 юли 1997 г. по дело C-242/95 GT-Link A/S/de Danske Statsbaner, ECLI:EU:C:1997:376, т. 52: „От това обаче не произтича, че експлоатацията на всяко търговско пристанище попада в обхвата на управлението на услуга от общ икономически интерес, нито че по-специално всички услуги, предоставяни в такъв пристанище, попадат в обхвата на такава задача“.

⁽²⁸⁾ Вж. например решение на Комисията от 18 декември 2013 г. относно държавна помощ SA.37402 — Свободно пристанище Будапешта (ОВ С 141, 9.5.2014 г., стр. 1); решение на Комисията от 17 октомври 2012 г. относно държавна помощ SA.34501 — Вътрешно пристанище Königs Wusterhausen/Wildau (ОВ С 176, 21.6.2013 г., стр. 1); решение на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.38478 — Пристанище Győr-Gönyű (ОВ С 418, 21.11.2014 г., стр. 1).

- (43) За да се определи дали белгийските пристанища представляват предприятия, не е необходимо да се преценява икономическото или неикономическото естество на всяка тяхна дейност. Достатъчно е да се установи, че обхванатите от разглежданата мярка образувания упражняват в действителност една или няколко икономически дейности, и заради това упражняване ще бъдат сметнени за „предприятия“. В това отношение фактът, че дадено образувание упражнява една или няколко държавни или неикономически дейности, не позволява изцяло да бъде отхвърлено определянето му като „предприятие“.
- (44) Белгийските пристанища могат да упражняват няколко вида икономически дейности, които съответстват на предоставянето на различни услуги на различни пазари. На първо място, пристанищата предоставят услуга *от общ характер* на своите ползватели (основно на корабособственици и като цяло на всеки оператор на плавателен съд), като дават достъп на плавателните съдове до пристанищната инфраструктура срещу възнаграждение, наричано по принцип „пристанищна такса“⁽²⁹⁾. На второ място, някои пристанища предоставят на плавателните съдове услуги *с специфичен характер*, като корабоводене, подемни услуги, обработка на товари, домуване, отново срещу възнаграждение⁽³⁰⁾. На трето място, срещу възнаграждение пристанищата предоставят определена инфраструктура или площи на предприятия, които ги използват за собствените си нужди и за предоставяне на плавателните съдове на някои от горепосочените услуги *с специфичен характер*.
- (45) Фактът, че трети предприятия ползват определени пристанищни площи и инфраструктура, за да предлагат услуги на корабособствениците или на плавателните съдове, не изключва възможността дейностите по управление, упражнявани от пристанищните власти и състоящи се по-специално в отдаване под наем на посочените площи и инфраструктура на тези трети предприятия, също да са от икономическо естество.
- (46) Комисията изтъква също така, че в самото национално право на Белгия се съдържат текстове, указващи промишленото и/или търговско естество на пристанищните дейности⁽³¹⁾. По-специално, в официалния коментар на CIR се предполага автоматично, че пристанищата експлоатират „някакъв вид предприятие, било то промишлено, търговско или селскостопанско“⁽³²⁾ или че дори да са с нестопанска цел, те осъществяват „трайна професионална дейност, състояща се от [...] повторение на действия (което е достатъчно често, за да отговаря на понятието „професия“) от промишлено, търговско или селскостопанско естество [и] прилагане на промишлени или търговски методи“⁽³³⁾ ⁽³⁴⁾.
- (47) Освен това Комисията не оспорва твърдението, че някои дейности на пристанищата могат да бъдат от неикономическо естество, по-специално някои от предоставяните от пристанищните администрации услуги, като контрола и безопасността на морското корабоплаване⁽³⁵⁾ или наблюдението за борба със замърсяването⁽³⁶⁾. В настоящия случай обаче дейностите, които Комисията счита за икономически, са разграничени от тези (други) дейности, посочени в предишното изречение.

⁽²⁹⁾ Вж. член 15, параграф 1 (относно „общите пристанищни такси“) от фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г.

⁽³⁰⁾ Вж. член 15, параграф 2 (относно „специфичните пристанищни такси“) от фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г.

⁽³¹⁾ Вж. член 25, параграф 2 („Фламандското правителство е упълномощено да създаде съвместна консултативна комисия. Създава се петгодишен план за насърчване, основаващ се на модел на промишлена икономика“) и член 26, параграф 1 („Споровете между пристанищните власти във връзка с експлоатацията, и по-специално във връзка с търговските дейности на пристанищните власти [...], се уреждат от Пристанищната комисия за уреждане на спорове [...]“) от фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г. Вж. също така член 3 от постановлението от 1 април 1999 г. за създаване на независимото пристанище на Центъра и Запада (Port autonome du Centre et de l'Ouest) („За пристанищни дейности се считат дейностите, свързани с функцията на Дружеството, т.е. товаренето, разтоварването, съхранението и транспортът на стоки, както и промишлените, търговските и обслужващите дейности.“).

⁽³²⁾ Вж. коментар № 179/10 на CIR (вж. по-долу).

⁽³³⁾ Вж. коментар № 179/11 на CIR (вж. по-долу).

⁽³⁴⁾ Вж. коментари № 2/4, 179/10 и 179/11 на CIR.

— Номер 2/4: „Понятието „дружество“ означава всяко дружество, сдружение, структура или орган, които:

а) са редовно учредени;

б) имат правен статут;

в) извършват дейност или сделки, които носят доход (член 2, параграф 2, точка 1, първа алинея от CIR92).

За по-подробно обяснение на понятията в букви а), б) и в), вж. 179/6—20“.

— Номер 179/10: „Изразът „извършват дейност“ означава „експлоатиране на някакъв вид предприятие, било то промишлено, търговско или селскостопанско“, печалбите от което биха представлявали доходи от професионална дейност, облагаеми с данък върху доходите на физическите лица, ако експлоатирането се осъществява от физическо лице или от дружество или друго образувание, което няма правен статут (член 23, параграф 1, точка 1 и член 24 от CIR92)“.

— Номер 179/11: „Изразът „извършват сделки, които носят доход“ обхваща едновременно:

1° „доходоносните професии“ (член 23, параграф 1, точка 2 и член 27 от CIR92), като това понятие се тълкува в съдебната практика като „професия със стопанска цел“;

2° „професиите с доходоносен характер, но с нестопанска цел“, които се характеризират с трайна професионална дейност, състояща се в:

а) повторение на действия (което е достатъчно често, за да отговаря на понятието „професия“) от промишлено, търговско или селскостопанско естество;

б) прилагане на промишлени или търговски методи.

Следователно в точка 2 става въпрос за професии, които по своето естество обикновено генерират печалба, дори осъществяващото ги юридическо лице по силата на устава си или де факто да не цели да извлече такава“.

⁽³⁵⁾ Решение на Комисията от 16 октомври 2002 г. относно държавна помощ N 438/02 — Белгия — Помощ за подпомагане на функциите на публичните органи в пристанищния сектор (ОВ С 284, 21.11.2002 г., стр. 2).

⁽³⁶⁾ Решение на Съда от 18 март 1997 г., Calí & Figli, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, т. 22.

- (48) Комисията отбелязва също така, че макар националните органи да разполагат с „[голяма] дискреционна власт [...] за предоставяне, възлагане и организиране на услугите от общ икономически интерес, така че да се доближават максимално до потребностите на ползвателите“⁽³⁷⁾, това не изключва възможността тези дейности да са от икономическо естество. Освен това в установената съдебна практика самото понятие „икономическа дейност“ произтича от фактическата обстановка, по-специално от наличието на пазар за въпросните услуги⁽³⁸⁾, и не зависи от национални решения или преценки. Следователно Комисията основателно определя някои дейности на пристанищата като икономически, макар националните органи да ги считат за услуги от общ неикономически интерес.
- (49) Накрая, съображенията, които следват по-долу, не могат сами по себе си да поставят под въпрос икономическото или неикономическото естество на упражняваните дейности:
- Фактът, че задачата на пристанищата е от общ интерес и им е вменена или делегирана от публичните органи: такъв е случаят при всички услуги от общ икономически интерес (наричани по-нататък „УОИИ“), които въпреки това представляват икономически дейности. Като цяло, „фактът, че дадена услуга се предлага от салтия публичен орган не е от значение за стопанското естество на дейността“⁽³⁹⁾. Общият интерес може обаче да бъде взет под внимание, когато се преценява според случая съвместимостта на помощ, приведена в действие от държава в полза на предприятие с цел подпомагане на икономическата му дейност.
 - Фактът, че пристанищните власти разполагат със специални правомощия за изпълнението на тази задача⁽⁴⁰⁾: тези специални правомощия не изключват възможността пристанищните власти да упражняват икономическа дейност, като предлагат стоки или услуги на даден пазар. Според случая тези правомощия може да представляват средство за намеса на въпросния пазар.
 - Фактът, че на пристанищните власти се налага все повече да финансират самостоятелно неикономически дейности, които попадат в правомощията на регионите, и дори дейности, които нямат връзка с експлоатацията на пристанищата: тази характеристика няма никакво отношение към икономическото естество на дейностите на пристанищата, които се състоят в предлагане на стоки или услуги на даден пазар. Липсата на компенсация или частичната компенсация от страна на държавата на свързани с неикономически дейности разходи, които остават за сметка на пристанищата, по-скоро потвърждават, а не отричат, факта, че освен неикономически дейности пристанищата осъществяват и икономически дейности. Данъчното предимство, което едно пристанище получава от разглежданата схема, е пропорционално на реализираните от него печалби и по никакъв начин не е свързано с разходите (които не са компенсирани) за неикономически дейности, които евентуално са оставени за негова сметка от държавата. Следователно Комисията не може да вземе тези разходи под внимание в преценката си относно схемата.
 - Предполагаемо установеният факт⁽⁴¹⁾, че пристанищата са с нестопанска цел и системно влагат обратно получената печалба: съгласно установената съдебна практика нестопанската цел на дейността на доставчика на дадена услуга не предполага, че тази услуга е от неикономическо естество⁽⁴²⁾. По същия начин системното обратно влягане на печалбата в дейността не е определящо при разграничаването между икономическа и неикономическа дейност. Впрочем всяко предприятие може да решава дали да разпредели или да вложи обратно цялата си реализирана печалба или част от нея.

5.1.1.2. По налаганите тарифи

- (50) По отношение на определянето на дадено образувание като „предприятие“ няма отношение и доводът на белгийските органи и на някои заинтересовани страни, че тарифите за предоставяните от пристанищните власти услуги са публични, недискриминационни, предварително определени едностранно от пристанищните власти и не се влият пряко от търсенето и предлагането⁽⁴³⁾.

⁽³⁷⁾ Протокол (№ 26) относно услугите от общ интерес (приложение към ДФЕС).

⁽³⁸⁾ Решение на Съда от 16 ноември 1995 г., FFSA и др., С-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, т. 21; решение на Съда от 1 юли 2008 г., МОТОВЕ, С-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, т. 27 и 28.

⁽³⁹⁾ Вж. точка 14 от Известие от 19 юли 2016 г.

⁽⁴⁰⁾ Решение на Съда от 1 юли 2008 г., МОТОВЕ, С-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, т. 25; решение на Съда от 24 октомври 2002 г., Aéroports de Paris, С-82/01 P, т. 74 и 77.

⁽⁴¹⁾ По-специално Комисията отбелязва, че според белгийските органи някои белгийски пристанища прехвърлят част от печалбата си на своя акционер.

⁽⁴²⁾ Решение на Съда от 29 октомври 1980 г., Van Landewuyck, съединени дела 209/78—215/78 и 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, т. 88; решение на Съда от 16 ноември 1995 г., FFSA и др., С-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, т. 21; решение на Съда от 1 юли 2008 г., МОТОВЕ, С-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, т. 27 и 28; решение на Съда от 10 януари 2006 г., Cassa di Risparmio di Firenze и др., С-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, т. 122 и 123.

⁽⁴³⁾ Решение на Съда от 24 октомври 2002 г., Aéroports de Paris/Комисия, С-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, т. 78.

- (51) Най-напред Комисията отбелязва, че характеристиките на налаганите от пристанищата тарифи (публичен, недискриминационен характер и т.н.) са сходни с тези на тарифите, налагани във връзка с УОИИ ⁽⁴⁴⁾, които при все това представляват икономически дейности и са обект на правото в областта на държавните помощи. По същия начин цените при голямото мнозинство от икономическите дейности са публични, недискриминационни и предварително определени едностранно от доставчика на съответната услуга.
- (52) Въпреки че делът на разходите за дадена дейност, които се покриват от събираните от ползвателите постъпления и, обратното, делът на разходите, покривани от данъци (т.е. от данъкоплатците), могат понякога да бъдат показателни за наличието на пазар и на икономическа дейност, начинът на определяне на цените сам по себе си не е значим в това отношение.
- (53) Освен това не се оспорва твърдението, че плащаните от ползвателите и клиентите на пристанищата цени (общи и специфични пристанищни такси, концесийни такси) покриват поне по-голямата част от разходите, понасяни от пристанищните власти, когато предлагат услугите си на пазара ⁽⁴⁵⁾.
- (54) Освен това макар Валонският регион и валонските пристанища да посочват, че възнагражденията за ползването на инфраструктурата не покриват възвращаемостта на вложения капитал, те не привеждат никакви фактически доказателства в подкрепа на твърдението си.
- (55) В допълнение този довод се представя, за да покаже, че пристанищната дейност е от общ интерес, което обаче само по себе си не е от значение при определянето на икономическото или неикономическото естество на тази дейност. Комисията отбелязва също така, че по дефиниция разходите за УОИИ (които са икономически дейности) принципно не се покриват изцяло от събираните от ползвателите постъпления, така че наличието на недостиг на финансиране не изключва непременно съществуването на икономическа дейност по смисъла на член 107 от ДФЕС.
- (56) Освен това фактът, че цените се определят от пристанищните власти, сам по себе си не означава, че търсенето не е взето под внимание. Точно обратното, пристанищните власти вземат до голяма степен под внимание условията на пазара (търсенето и предлагането, и по-специално цените на конкуренцията, и поведението при търсенето от страна на ползвателите и клиентите), когато определят тарифите си, и по-специално пристанищните такси ⁽⁴⁶⁾. Що се отнася до концесийните такси пристанищата на Антверпен и Зеебрюге посочват, че тарифите се определят в зависимост от обективни параметри, свързани с естеството на площта, която ще се ползва, или на предвидената дейност, и отразяват „собствената стойност“ и „добавената стойност“, които се генерират. Следователно тарифите са обвързани до голяма степен с характеристиките на предоставяната от пристанищата услуга и с тези на предприятията или дейностите, които пристанището се стреми да привлече. В това си качество тарифите явно представляват съществен инструмент на търговската политика, осъществявана от съответното пристанище с цел насърчаване на корабособствениците и спедиторите да ползват неговата инфраструктура и стимулиране на предприятията да се установят на негова територия, за да развият дейностите си в областта на производството или услугите.
- (57) Следователно предоставянето както на пристанищна инфраструктура, така и на площи срещу възнаграждение представлява услуга, предлагана на даден пазар, а оттам и икономическа дейност.

⁽⁴⁴⁾ УОИИ представлява „извършването на услуги, които едно предприятие не би поело или не би поело в същата степен или при същите условия, ако изхождаше от своя търговски интерес“, по-специално при условия като цена и качество (вж. точки 47 и 48 от Съобщението на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз относно държавните помощи към компенсацията, предоставяна за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4).

⁽⁴⁵⁾ За 2015 г. пристанището на Антверпен е събрало под формата на възнаграждения и пристанищни такси 290,3 милиона евро, т.е. около 84 % от текущите приходи (които включват също така субсидии за функционирането, отпуснати от фламандското правителство) и 113 % от текущите разходи (вж. Годишен отчет за 2015 г., стр. 61—62).

⁽⁴⁶⁾ Член 25, параграф 3 от фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г. гласи, че „Фламандското правителство и пристанищните власти разработват инициативи с оглед реализиране [...] на хармонични тарифни структури във фламандските морски пристанища, чиято цел е на тези пристанища да се гарантира лоялна конкурентна позиция“. Документите, приложени към представените от пристанището на Брюксел коментари (стр. 102), показват също така, че цените (и отстъпките) се разглеждат като средство за оказване на влияние върху поведението при търсене: „Пристанището активно се стреми към развиване на водния транспорт и към засилване на прехвърлянето от един вид транспорт към друг в полза на водния транспорт посредством следните мерки: Пристанището продължава да изпълнява политиката си на тарифни стимули, а именно такси за корабоплаване в размер на 0,00025 EUR/tkm и освобождаване от таксите за долуване за морското корабоплаване, новия и растящия трафик. Регионът ще компенсира пристанището за пропуснатите постъпления вследствие на тази мярка. [...] Във връзка с това пристанището е въвело отстъпки от концесийните такси за своите площи в полза на предприятията, които ползват в най-голяма степен водния транспорт. [...]“.

5.1.1.3. По предоставянето на пристанищна инфраструктура на корабособствениците срещу възнаграждение и предоставянето на специфични услуги от страна на пристанищните власти в полза на корабособствениците срещу възнаграждение

- (58) Що се отнася до предлаганите от пристанищата услуги срещу заплащане на пристанищни такси (общата услуга по предоставяне на достъп до пристанищната инфраструктура, както и евентуални специфични услуги), Комисията счита, че решението на Конституционния съд на Белгия от 19 ноември 2015 г. (№ 162/2015), в което той се произнася, че пристанищните такси представляват „чисто възнаграждение“ от трети лица за намесата на пристанищните власти, и позоваванията на фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г., което предвижда, че пристанищните такси трябва да бъдат определени в „разумно съотношение“ спрямо размера на насрещната престация, потвърждават твърдението, че пристанищата предлагат услуги на даден пазар срещу възнаграждение. Фактът, че от това възнаграждение се очаква разумно да покрие размера на насрещната престация, позволява *a priori* да се изключи вероятността услугите, които се предоставят на ползвателите на пристанищата, да бъдат финансирани главно от данъци, вместо от действително възнаграждение за получената от тези ползватели услуга, което е още едно потвърждение за икономическия подход, възприет от Белгия във връзка с отношението между пристанищата и техните ползватели, както и за икономическото естество на разглежданите дейности.
- (59) Комисията посочва също така, че фламандското правителство твърди пред Конституционния съд на Белгия, че общите пристанищни такси (насрещна престация за достъпа до общата пристанищна инфраструктура) са сравними „с таксата, която трябва да се плати за ползване на платен път или тунел“⁽⁴⁷⁾. Впрочем от практиката на Комисията по вземане на решения е видно, че експлоатацията на платен път или тунел представлява стопанска дейност⁽⁴⁸⁾. На последно място, Комисията отбелязва, че в Белгия пристанищните такси по принцип се облагат с ДДС, подобно на останалите възнаграждения за услуги⁽⁴⁹⁾.
- (60) Посочените от заинтересованите страни и белгийските органи решения на Комисията или на Съда на Европейския съюз не поставят под въпрос този извод. По дело N110/2008 JadeWeserPort⁽⁵⁰⁾ въпросът за икономическото или неикономическото естество на разглежданите дейности не бе решен от Комисията; посочените от заинтересованите страни и от белгийските органи съображения в подкрепа на своите разсъждения (съображения 52—63 от решението) са последвани от съображения, в които се посочва, че дейността може да се счита за икономическа (съображения 64—66 от решението). Във връзка с дела N390/2005 относно изграждане на съоръжения за претоварване на железопътната линия Ланакен — Маастрихт⁽⁵¹⁾ и N478/2004 Coras Iompair Eireann⁽⁵²⁾, Комисията посочва, че те се отнасят до финансиране на изграждането на железопътна инфраструктура, а не до предоставяне на пристанищна инфраструктура срещу възнаграждение, и че при всички случаи позицията на Комисията по тези дела вече не съответства на практиката на Съда⁽⁵³⁾, нито дори на собствената ѝ настояща практика по вземане на решения, според които изграждането на инфраструктура, предназначена да бъде експлоатирана икономически, представлява икономическа дейност. На последно място, решението на Съда по дело C-18/01 Korhonen⁽⁵⁴⁾ не засяга правото в областта на държавните помощи, а Директива 92/50/ЕИО на Съвета⁽⁵⁵⁾.

5.1.1.4. По предоставянето на площи и инфраструктура на предприятия срещу възнаграждение

- (61) Решението на Комисията по дело SA.36346⁽⁵⁶⁾, посочено в точка 17, буква е) от Известие от 19 юли 2016 г. и на което се позовават заинтересованите страни и белгийските органи, не предполага, че управлението или развитието на пристанищното имущество, и по-специално отдаването под наем или предоставянето на конкретни площи или инфраструктура срещу възнаграждение, представляват неикономическа дейност. Дело SA.36346 се отнася до подпомагане за ревитализация на държавна земя, а не до отдаване под наем на площи или инфраструктура срещу възнаграждение.

⁽⁴⁷⁾ Решение № 162/2015 на Конституционния съд от 19 ноември 2015 г., т. А.2.2.

⁽⁴⁸⁾ Вж. точка 220 от Известие от 19 юли 2016 г.

⁽⁴⁹⁾ Пристанищните такси за корабоплаването по вътрешни водни пътища се облагат с ДДС. Вж. член 5 от Тарифния правилник на пристанището на Антверпен за корабоплаването по вътрешни водни пътища (Tariff regulations for inland shipping, стр. 11). За сметка на това поради особено освобождаване, предвидено в член 139 от Директивата за ДДС (Директива 2006/112/ЕО от 28 ноември 2006 г. относно общата система на данъка върху добавената стойност, ОВ L 347, 11.12.2006 г., стр. 1), транспониран в член 42, параграф 1, точка 5 от Белгийския кодекс за ДДС, пристанищните такси, свързани с международния превоз, са освободени специално от ДДС (няма позоваване на ДДС в Тарифния правилник на пристанището на Антверпен за морското корабоплаване). Необходимостта от специално освобождаване показва, че въпросните такси обикновено се включват в приложното поле на ДДС в качеството си на такси за доставката на услуги по смисъла на член 2, параграф 1, буква в) от Директивата за ДДС.

⁽⁵⁰⁾ Решение от 10 декември 2008 г. (ОВ С 137, 17.6.2009 г.).

⁽⁵¹⁾ Решение от 4 юли 2006 г. (ОВ С 276, 14.11.2006 г.).

⁽⁵²⁾ Решение от 7 юни 2006 г. (ОВ С 207, 31.8.2006 г.).

⁽⁵³⁾ Решение на Общия съд от 24 март 2011 г. по съединени дела T-443/08 и T-455/08 Freistaat Sachsen и др./Комисия, посочено по-горе.

⁽⁵⁴⁾ Решение на Съда от 22 май 2003 г., Korhonen, C-18/01, ECLI:EU:C:2003:300.

⁽⁵⁵⁾ Директива 92/50/ЕИО на Съвета от 18 юни 1992 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за услуги (ОВ L 209, 24.7.1992 г., стр. 1).

⁽⁵⁶⁾ Решение от 27 март 2014 г. GRW схема за териториално развитие за промишлени и търговски цели (ОВ С 141, 9.5.2014 г., стр. 1).

- (62) В практиката си Комисията вече е приела, че отдаването под наем на публично имущество срещу възнаграждение представлява икономическа дейност, по-специално когато контрагентът на пристанището предоставя пристанищни услуги на клиентите си ⁽⁵⁷⁾. От тарифните условия, публикувани от пристанищните власти ⁽⁵⁸⁾, е видно също така, че концесионните такси се облагат с ДДС, което свидетелства за икономическото им естество. По същия начин отдаването под наем на площи от страна на пристанищата представлява икономическа дейност, облагана с ДДС ⁽⁵⁹⁾.
- (63) Комисията отбелязва също така, че в своите коментари пристанищата на Антверпен и Зеебрюге подчертават, че изборът на концесионер се осъществява след „тръжна процедура“, което потвърждава, че тези пристанища предлагат стоки или услуги на даден пазар, когато дават достъп до пристанищната инфраструктура.

5.1.1.5. По спомагателния или основния характер на икономическите дейности

- (64) Фактът, че икономическите дейности на дадено образувание са малцинство или са периферни спрямо неговите неикономически дейности, по принцип не позволява те да бъдат изключени от приложното поле на правилата за държавните помощи.
- (65) Освен това, без да е необходимо да се пристъпва към преценка пристанище по пристанище на дела на различните икономически дейности, от предходните доводи става ясно, че доста значителна част от дейностите, считани от заинтересованите страни и белгийските органи за неикономически (отдаване под наем на площи, достъп до инфраструктурата срещу възнаграждение), всъщност са икономически. Както бе посочено по-горе, не се оспорва фактът, че пристанищните и концесионните такси представляват голямата част от оборота на белгийските пристанища и тези приходи надвишават дори общия размер на текущите разходи в случая на пристанището на Антверпен.
- (66) Накрая, макар Комисията да приема, че в случаите когато инфраструктурата е използвана почти изключително за нестопанска дейност, нейното финансиране може да попадне изцяло извън правилата за държавни помощи, при условие че стопанското използване остава само спомагателно ⁽⁶⁰⁾, фактът, че пристанищата упражняват неикономическа дейност, не означава, че самата пристанищна инфраструктура се използва почти изключително за целите на тези дейности.

Заклучение

- (67) Следователно Комисията счита, че обхванатите от мярката дейности, упражнявани от белгийските пристанища, са поне отчасти икономически.

5.1.2. ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО

- (68) Според Съда на Европейския съюз предимство представлява не само положителната престация, но и мерките, които облекчават под различна форма разходите, обичайно натоварващи бюджета на едно предприятие ⁽⁶¹⁾.
- (69) Комисията посочва, че съгласно белгийското данъчно законодателство печалбите от икономически дейности, реализирани от посочените в член 180, параграф 2 от CIR белгийски пристанища, не се облагат с корпоративен данък. Следователно на тези пристанища не се налага да понесат разходите, които се поемат обичайно от данъчно задължените лица, които се облагат с корпоративен данък.
- (70) С данъка върху доходите на юридическите лица не се облага пълният размер на печалбите. Образованията, които се облагат с данъка върху доходите на юридическите лица, са данъчно задължени единствено за част от общите доходи, генерирани от дейностите на едно пристанище, а именно кадастралния доход от находящите се в Белгия недвижими имоти, които притежават, и доходите и печалбите от капитали и движимо имущество ⁽⁶²⁾. Следователно облагаемият с данъка върху доходите на юридическите лица размер не обхваща всички реализирани от пристанищата печалби, например пристанищните такси и възнаграждения, плащани от клиентите в замяна на

⁽⁵⁷⁾ Вж. решение на Комисията относно държавна помощ SA.36953 (2013/N) Пристанище Bahía de Cádiz, съображение 29 (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1), решение на Комисията относно държавна помощ SA.30742 (N/2010) Klaipėda, съображения 8 и 9 (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1), решение на Комисията относно държавна помощ N 44/2010 Пристанище Krievu Sala, съображение 67 (ОВ С 215, 21.7.2011 г., стр. 21), решение на Комисията относно държавна помощ C 39/2009 (ex N 385/2009) Пристанище Ventspils, съображения 30, 57 и 58 (ОВ С 62, 13.3.2010 г., стр. 7).

⁽⁵⁸⁾ Вж. например точка 2.7 от документа General terms and conditions for concessions in the Antwerp port area („Общи условия за концесии на територията на пристанището на Антверпен“). Вж. също така тарифните условия на пристанището на Лиеж.

⁽⁵⁹⁾ Отговор на парламентарен въпрос № 397 на г-н Willem-Frederik Schiltz от 7 май 2013 г. (Камера, Въпроси и отговори, 2012—2013 г., Q RVA 53/128 от 9 септември 2013 г., стр. 86); отговор на устен парламентарен въпрос № 4288 на г-н Servais Verherstraeten от 11 май 2011 г. (Аналитичен отчет 53, Комисия по финанси и бюджет 229 от 11 май 2011 г., стр. 22). Съдът също счита, че тази дейност е икономическа по смисъла на Директивата за ДДС (вж. решение на Съда от 25 октомври 2007 г., Ministero delle Finanze – Ufficio IVA di Milano/CO.GE.P. Srl, C-174/06, ECLI:EU:C:2007:634, т. 31—35).

⁽⁶⁰⁾ Вж. точка 207 от Известието от 19 юли 2016 г.

⁽⁶¹⁾ Решение на Съда от 8 ноември 2001 г., Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

⁽⁶²⁾ Вж. член 221 от CIR.

предлаганите от пристанищата услуги, или таксите и наемите, плащани за ползването на пристанищната инфраструктура. Освен това при частта от доходите, облагани с данъка върху доходите на юридическите лица, данъчната ставка по принцип е по-ниска ⁽⁶³⁾ от тази на корпоративния данък (33,99 %). Следователно плащаната сума на данъка за икономическите дейности е по-ниска от сумата в резултат от прилагането на правилата за облагане с корпоративен данък.

- (71) Освен това Белгия не е представила доказателства, оборващи това заключение на Комисията, нито по време на започналата на 9 юли 2014 г. процедура по сътрудничество, нито в коментарите си след откриването на официалната процедура по разследване на 8 юли 2016 г. Тя не е оспорила и коментарите, представени от нидерландските пристанища, според които пристанищата на Антверпен, Зеебрюге и Гент се облагат с данъчна ставка, която е много по-ниска от ставката на корпоративния данък в Белгия (33,99 %).
- (72) Не е възможно да се приеме и доводът на Фламандската пристанищна комисия, според който по същество предимството, произтичащо от освобождаването от корпоративен данък, има за цел единствено да компенсира нарастващото финансиране от страна на пристанищните власти на неикономически инфраструктури, които не попадат в техните правомощия. В националното законодателство няма разпоредба, която да гарантира, че размерът на предимството се ограничава до нетните разходи за тези неикономически инфраструктури ⁽⁶⁴⁾. Освобождаването от корпоративен данък, чийто размер е пропорционален на реализираната печалба, следователно води до предимство, което няма връзка с евентуалните разходи за финансиране на неикономически инфраструктури.
- (73) Следователно Комисията счита, че разглежданите пристанища се ползват с предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, което съответства на разликата между корпоративния данък, който пристанищата е трябвало да платят за икономическите си дейности, и частта от данъка върху доходите на юридическите лица, която може да бъде отнесена към тези икономически дейности.

5.1.3. ДЪРЖАВНИ РЕСУРСИ И ПРИПИСВАНЕ НА ДЪРЖАВАТА

- (74) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС за държавни помощи се считат единствено мерките, предоставени от държава членка или чрез ресурси на държава членка. Съгласно установената съдебна практика отказът от ресурси, които по принцип е трябвало да бъдат изплатени в бюджета на държавата, представлява прехвърляне на държавни ресурси ⁽⁶⁵⁾.
- (75) Противно на твърденията на белгийските органи, щом облагането на икономическите дейности на пристанищата с данък върху доходите на юридическите лица води до по-благоприятно за данъкоплатеца облагане в сравнение с облагането с корпоративен данък (вж. точка 5.1.2 по-горе относно наличието на икономическо предимство), то се изразява в данъчна разлика в ущърб на държавата.
- (76) Следователно Комисията счита, че тази мярка представлява прехвърляне на държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (77) Освен това, тъй като разглежданата данъчна система е част от белгийското законодателство и не е наложена на Белгия по силата на законодателството на Съюза, тя може да бъде приписана на държавата ⁽⁶⁶⁾.

5.1.4. ИЗБИРАТЕЛНОСТ

- (78) За да се счита за държавна помощ, мярката трябва да бъде избирателна, т.е. да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶³⁾ Вж. член 225 от CIR.

⁽⁶⁴⁾ Вж. точка 206 от Известието от 19 юли 2016 г., а в областта на УОИИ — решение на Съда от 24 юли 2003 г., Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, т. 87—95.

⁽⁶⁵⁾ Решение на Съда от 16 май 2000 г., Франция/Ladbroke Racing и Комисия, C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, т. 48—51.

⁽⁶⁶⁾ Решение на Съда от 22 юни 2006 г., Белгия и Fogum 187/Комисия, съединени дела C-182/03 и C-217/03, EU:C:2006:416, т. 128.

⁽⁶⁷⁾ Решение на Съда от 15 декември 2005 г., Италия/Комисия, C-66/02, EU:C:2005:768, т. 94.

- (79) Съгласно установената съдебна практика ⁽⁶⁸⁾ преценката на избирателността по същество на дадена мярка, която облекчава разходите, обичайно натоварващи бюджета на едно предприятие, каквато е освобождаването от данък, се състои от три етапа: на първо място, е необходимо да се определи общоприложимият или „обичайният“ данъчен режим (наричан „референтна система“), който е в сила в съответната държава членка. На второ място, следва да се определи дали въпросната мярка представлява дерогация от референтния режим, доколкото при нея се прави разграничаване между оператори, които предвид преследваната от посочения референтен данъчен режим цел се намират в сравнимо фактическо и правно положение. Ако случаят е такъв мярката е избирателна *a priori*. На трето място, следва да се установи дали мярката, която представлява дерогация от общия режим, е оправдана от естеството или от общата схема, или с други думи от вътрешноприсъщата логика, на референтната данъчна система ⁽⁶⁹⁾. Що се отнася до този трети етап, държавата членка трябва да докаже, че различното данъчно третиране произтича пряко от основните или ръководните принципи на данъчната ѝ система ⁽⁷⁰⁾.
- (80) По време на процедурата белгийските органи защитаваха две тези една след друга. В отговорите си на въпросника, изпратен от службите на Комисията на 3 юли 2013 г., белгийските органи първоначално посочват, че член 180, параграф 2 от CIR е правното основание за освобождаване на пристанищата от ISoc. След това обаче в коментарите си от 19 декември 2016 г. те считат, че пристанищата са освободени от ISoc чисто и просто вследствие на прилагането на общите правила, предвидени в членове 1 и 2 от CIR, тъй като пристанищата не са „дружества“ по смисъла на член 2 от CIR.
- (81) Понятието за държавни помощи е обективно и трябва да бъдат взети под внимание единствено последиците от мярката. Не се оспорва фактът, че белгийските пристанища не плащат ISoc, но основанието за това освобождаване според белгийските органи може да бъде или член 180, параграф 2 от CIR, или членове 1 и 2 от CIR.

5.1.4.1. **Преценка на избирателността, ако членове 1 и 2 от CIR са правното основание за освобождаването на белгийските пристанища от ISoc**

- (82) В коментарите си от 19 декември 2016 г. белгийските органи твърдят, че член 180, параграф 2 от CIR няма правен обхват, а е чисто декларативен. Заличаването му не би променило по никакъв начин положението на пристанищата спрямо ISoc. Според белгийските органи те са освободени от ISoc по силата на членове 1 и 2 от CIR и на общите критерии на белгийската данъчна система. Белгийските органи твърдят, че пристанищата не са „дружества“ по смисъла на членове 1 и 2 от CIR.
- (83) При тази конфигурация референтната система би се изразявала в предвиденото в членове 1 и 2 от CIR, съгласно които „дружествата“ се облагат с ISoc, а местните юридически лица, които не са „дружества“ — с IPM. Според белгийските органи, тъй като пристанищата не са „дружества“, те автоматично попадат в приложното поле на IPM. Следователно член 180, параграф 2 от CIR, който според белгийските органи единствено извежда следствията от предвидените в членове 1 и 2 общи правила, не представлява дерогация от референтната система и дори е неразделна част от нея. Доколкото пристанищата не са „дружества“, правилата относно IPM биха могли също така да се разглеждат като по-ограничена референтна система.
- (84) Това тълкуване следователно почива по същество на хипотезата, че естеството на упражняваните от пристанищата дейности непременно изключва възможността те да бъдат квалифицирани като „дружества“ за целите на подоходното облагане (местни юридически лица), въпреки че представляват „предприятия“ по смисъла на член 107 от ДФЕС, както бе установено по-горе. Нито становището на Белгия, нито това на третите страни представят убедително доказателство за основателността на тази хипотеза.
- (85) Комисията счита, точно обратното, че по принцип пристанищата са „дружества“ за целите на подоходното облагане на по-голямата част от дейностите си, както и че упражняват икономически дейности, поради които те могат да бъдат квалифицирани като „предприятия“ по смисъла на член 107 от ДФЕС. Освен това не е налице разпоредба в националното право, която да оспори това квалифициране като „дружества“.

⁽⁶⁸⁾ Решение на Съда от 6 септември 2006 г., Португалия/Комисия, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, т. 56; Решение на Съда от 8 септември 2011 г., Paint Graphos и др., съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, т. 49.

⁽⁶⁹⁾ Такъв е случаят, когато мярката произтича пряко от присъщите основни или ръководни принципи на референтната система или когато е резултат от присъщите механизми, които са необходими за функционирането и ефективността на системата; вж. решение на Съда от 8 септември 2011 г., Paint Graphos и др., съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, т. 69.

⁽⁷⁰⁾ Решение на Съда от 6 септември 2006 г., Португалия/Комисия, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, т. 81; Решение на Съда от 8 септември 2011 г., Paint Graphos и др., съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, т. 65.

- (86) Комисията посочва, че хипотезата, на която почиват доводите на белгийските органи, влиза в противоречие с официалния коментар на CIR, с други вътрешни текстове, както и с официални позиции на белгийското правителство. Във връзка с това в официалния коментар на CIR се посочва, че юридическите лица, които са „безусловно“ изключени от облагането с ISoc (по-специално пристанищата по силата на член 180, параграф 2 от CIR), следва „да се разглеждат по принцип като данъкоплатци, облагани с ISoc“⁽⁷¹⁾. Освен това поради правната си форма (и характеристиките, които като цяло са свързани с нея) повечето пристанища, изброени в член 180, параграф 2 от CIR, които са с форма SA, SPRL или независими общински власти, също следва да се облагат по принцип с IS⁽⁷²⁾. Трябва да се отбележи и фактът, че самото фламандско пристанищно постановление от 2 март 1999 г. съдържа текстове, указващи промишленото⁽⁷³⁾ и/или търговско⁽⁷⁴⁾ естество на пристанищните дейности и следователно класифицирането им като „дружество“ по смисъла на член 2 от CIR, което следва да доведе до облагането им с ISoc. Освен това самото белгийско правителство е посочило пред Конституционния съд на Белгия, че пристанищата наред с други дружества и юридически лица, посочени в член 180 и член 220, параграф 2 от CIR, са „юридически лица, които извършват дейност или сделки, които носят доход, по смисъла на член 2 от CIR“⁽⁷⁵⁾. Пред Камарата на представителите на Белгия вицепремиерът и министър на финансите и външната търговия също посочва, че белгийските пристанища са публични предприятия, които в отсъствието на безусловното освобождаване по член 180 от CIR биха били облагани с ISoc в съответствие с членове 1, 2 и 179 от CIR⁽⁷⁶⁾. Накрая, облагането на пристанищата с IPM не е естествено и пряко, а се дължи единствено на специалното им освобождаване от ISoc по силата на член 180, параграф 2 от CIR съгласно самата формулировка на член 220, параграф 2 от CIR, което противоречи на тълкуването на белгийските органи, според които пристанищата не плащат ISoc, тъй като естествено се облагат с IPM в качеството си на местни юридически лица, различни от „дружества“.
- (87) Във връзка с това Комисията не споделя позицията, че дори член 180, параграф 2 да бъде заличен, пристанищата няма да бъдат обложени с ISoc, тъй като ще продължат да се прилагат общите критерии, предвидени в членове 1 и 2 от CIR. С оглед на посочените в предишното съображение доводи Комисията счита, точно обратното, че в съответствие с общите правила на белгийското национално право пристанищата, които представляват „дружества“ по смисъла на член 2 от CIR, следва да се облагат с ISoc, ако не са официално и безусловно освободени от него по силата на член 180, параграф 2 от CIR. По същите причини Комисията оспорва твърдението, че правилата относно IPM представляват референтната система за данъчното облагане на пристанищата.
- (88) В коментарите си белгийските органи и някои заинтересовани страни твърдят, че освен от общите правила на CIR (членове 1 и 2), освобождаването на пристанищата от ISoc произтича и от други общи правила на националното право (основен принцип на правото, изведено от съдебната практика правило, според което публичните услуги, задачи и имущество не се облагат с данък, ако облагането не е предвидено изрично по закон или в Конституцията на Белгия).
-
- ⁽⁷¹⁾ Вж. коментар 179/2: „Сега трябва да се обърне внимание на факта, че така наречените по принцип могат да се считат за данъчно задължени лица, облагани с ISoc, на основание на членове 180—182 от CIR92 от него се освобождават: 1° юридическите лица, които са „безусловно“ изключени от облагането с ISoc. (вж. коментара на член 180, CIR92); [...]“.
- ⁽⁷²⁾ Вж. коментар № 179/16: „Белгийските търговски дружества (SA, SCA, SNC, SCS, SPRL, SC и SCRIS) по принцип се учредяват, за да упражняват стопанска дейност. Следователно, като цяло те реално упражняват някакъв вид промишлена, търговска или селскостопанска дейност или професия със стопанска цел, или и двете заедно, като всички евентуални печалби и приходи, реализирани от тях, по принцип трябва да се считат за следствие от тази дейност“. Вж. също точки А.2.1 и В.3.1 от Решение № 148/2012 на Конституционния съд от 6 декември 2012 г. (М.В., 29 януари 2013 г.). В отговор на парламентарен въпрос министърът на финансите е заявил, че що се отнася до независимите общински власти, трябва да се преценява за всеки отделен случай дали те трябва да се облагат с ISoc или с IPM в зависимост от естеството на съответните дейности. Предвид факта, че по силата на кралския указ от 10 април 1995 г. тези дейности трябва да бъдат от промишлено или търговско естество, според министъра може да се счита, че независимите общински власти по принцип се облагат с ISoc (QRVA, Камара, 1996—1997 г., № 86, 16 юни 1997 г., стр. 11749—11750; QRVA, Камара, 2001—2002 г., 26 март 2002 г., CRIV 50 COM 702, стр. 8—9).
- ⁽⁷³⁾ Вж. член 25, параграф 2: „Фламандското правителство е упълномощено да създаде съвместна консултативна комисия. Създава се петгодишен план за насърчаване, основаващ се на модел на промишлена икономика“.
- ⁽⁷⁴⁾ Вж. член 26. 1: „Споровете между пристанищните власти във връзка с експлоатацията, и по-специално във връзка с търговските дейности на пристанищните власти [...], се уреждат от Пристаннищната комисия за уреждане на спорове [...]“.
- ⁽⁷⁵⁾ Вж. Решение № 136/98 от 16 декември 1998 г. (М.В. от 6 януари 1999 г., стр. 261), т. А.7.1: „Според Министерския съвет обхванатите в член 220, параграф 2 от CIR дружества и юридически лица се намират до голяма степен в сравнително положение. Въпреки че с член 180 от CIR горепосочените юридически лица се освобождават от корпоративен данък, в действителност става въпрос за юридически лица, които извършват дейност или сделки, които носят доход, по смисъла на член 2, параграф 2, точки 1 и 2 от CIR“. Вж. също точка А.7.2: „Между юридическите лица, обхванати в член 220, параграфи 1 и 3, от една страна, и тези, обхванати в член 220, параграф 2 [т.е. пристанищата], от друга страна, съществува обективен критерий, който ги разграничава едни от други, поради това че единствено втората категория извършва сделки, които носят доход. [...]“
- ⁽⁷⁶⁾ Публично заседание от 29 януари 1997 г., сряда, Комисия по финанси и бюджет, питане от г-н Jacques Simonet към вицепремиера и министър на финансите и външната търговия относно облагането на белгийските пристанища с данък върху доходите на юридическите лица (№ 1017). Вж. <http://www3.dekamer.be/digidocan/h/K0112/K01120466/K01120466.PDF>, стр. 5.

- (89) С оглед на горепосочените доводи Комисията счита, че обичайното прилагане на общите правила на белгийското право би довело до облагане на пристанищата с ISoc по отношение на доходите им от икономически дейности.
- (90) Освен това дори въпросните национални правила или тълкуването им от администрацията да могат да доведат до неплащане на ISoc от белгийските пристанища, противно на посоченото от Комисията по-горе, тези правила биха породили дискриминация между „предприятията“, извършващи икономически дейности, по-смисъла на член 107 от ДФЕС (вж. точка 5.1.1 по-горе). По същия начин както в изложения по-долу анализ на Комисията на член 180, параграф 2 от CIR, тези правила или цялата белгийска система за подоходно данъчно облагане биха се превърнали в източник на предимства, дадени на определени „предприятия“, а именно на пристанищата, въпреки че по отношение на получените от „икономически дейности“ печалби те се намират в положение, сравнимо с това на останалите предприятия (местни юридически лица), облагани с ISoc, по отношение на целта на подоходното облагане на местните юридически лица — а именно печалбите да се обложат с данък. Комисията счита, че пристанищата не се подчиняват на „особени принципи на функциониране, които ясно ги отличават от другите икономически оператори“, които се облагат с ISoc⁽⁷⁷⁾. По-специално фактът, че пристанищата са с нестопанска цел⁽⁷⁸⁾, не е достатъчен, за да се счита, че те се намират в различно положение спрямо останалите оператори, които се облагат с ISoc. При тази хипотеза самата белгийска система би била избирателна⁽⁷⁹⁾.
- (91) Следователно дори членове 1 и 2 от CIR да представляват правното основание за освобождаване на белгийските пристанища от ISoc, това освобождаване би представлявало избирателна мярка *prima facie* що се отнася до икономическите дейности на пристанищата.

5.1.4.2. Преценка на избирателността, ако член 180, параграф 2 от CIR е правното основание за освобождаването на белгийските пристанища от ISoc

- (92) Както е видно от гореизложените доводи, Комисията счита, че член 180, параграф 2 от CIR е единственото правно основание за освобождаване на белгийските пристанища от ISoc и че ако такава разпоредба отсъства, пристанищата ще плащат ISoc като всички останали дружества или предприятия, генериращи облагаеми доходи от икономическа дейност.

5.1.4.2.1. Референтна система и дерогация от референтната система

- (93) Комисията счита, че **референтната система** в случая се формира от общите данъчни правила, произтичащи от членове 1 и 2 от CIR. С член 1 от CIR за местните юридически лица в Белгия се въвежда двойствена система на подоходно облагане: по силата на тази разпоредба „дружествата“ се облагат с ISoc, а „юридическите лица, различни от дружества“ — с IPM. В член 2 от CIR се съдържат критериите, които дефинират понятието „дружество“, а оттам и спомогат за определяне на юридическите лица, които следва да бъдат облагани с ISoc, и по метода на изключването — юридическите лица, чиито доходи следва да бъдат облагани с IPM. В член 179 се потвърждава, че данъчно задължените лица, които се облагат с ISoc, са местните дружества.
- (94) Член 180, параграф 2 от CIR представлява **дерогация** от тези общи данъчни правила. С него пристанищата са освободени безусловно от ISoc, без да се прилагат общите критерии за разпределение между ISoc и IPM, определени в членове 1 и 2, т.е. без оглед на това дали посочените пристанища са „дружества“ или не⁽⁸⁰⁾.
- (95) Доколкото поради изложените в съображение 86 причини пристанищата са „дружества“ по смисъла на член 1 от CIR, референтната система за подоходно облагане на пристанищата може също така да се определи по-стеснително като съвкупността от правилата, свързани с корпоративния данък (ISoc), а именно членове 1 и 179 от CIR, които предвиждат облагане на местните „дружества“ с ISoc, който е определен като „данък върху общия доход“.

⁽⁷⁷⁾ В решението си от 8 септември 2011 г. (решение по дело Paint Graphos и др., съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, т. 55 и сл.) Съдът се произнася, че особени принципи на функциониране представляват принципът на приоритета на личността, правилото „един човек — един глас“, а също така и управление в полза на членовете на въпросното образувание — тези характеристики обаче не са налице в случая на пристанищата.

⁽⁷⁸⁾ Решение на Съда от 10 януари 2006 г., Cassa di Risparmio di Firenze и др., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, т. 136 и 137.

⁽⁷⁹⁾ Вж. решение на Съда от 15 ноември 2011 г., Комисия и Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, т. 101 и сл.

⁽⁸⁰⁾ Тълкуването, според което член 180, параграф 2 от CIR единствено прилага общите правила спрямо пристанищата, като се счита, че те не са „дружества“, е разглеждано по-долу.

- (96) Член 180, параграф 2 от CIR изрично представлява дерогация от тази референтна система (това е неговото основно предназначение), тъй като изважда пристанищата от приложното поле на член 179 и на ISoc, въпреки че вследствие от това те се облагат с IPM по силата на член 220, параграф 2 от CIR. Ако не бе налице предвиденото в член 180, параграф 2 от CIR изрично и специално освобождаване, белгийските пристанища, подобно на останалите местни дружества, щяха в действителност да бъдат облагани напълно основателно с ISoc.

5.1.4.2.2. Дерогация от референтната система, с която се въвежда разграничаване между оператори, които предвид преследваната от референтния данъчен режим цел се намират в сравнимо фактическо и правно положение

- (97) От гореизложеното следва, че член 180, параграф 2 от CIR представлява дерогация от общите правила за подоходно облагане на „дружествата“ (както по отношение на общите правила в членове 1 и 2 от CIR, така и на по-конкретните правила в член 179 от CIR) и въвежда разграничаване между оператори, които предвид преследваната от референтния данъчен режим цел се намират в сравнимо фактическо и правно положение. Независимо каква референтна система ще бъде приета (ISoc или общото подоходно данъчно облагане на местните юридически лица), целта на подоходното облагане е доходите да бъдат обложени с данъци, което представлява цел, спрямо която всички предприятия са в едно и също фактическо и правно положение що се отнася до печалбата от икономическите им дейности.
- (98) Фактът, че пристанищата са с нестопанска цел или не отдават толкова голямо значение на краткосрочната възвращаемост на инвестициите, не променя нищо в тази преценка. Установено е, че данъчното освобождаване в полза на предприятията с нестопанска цел, които упражняват икономически дейности, по принцип се счита за изборително, дори да е предоставено с оглед на целта на националния законодател да постави в по-благоприятно положение правните субекти, които имат обществени заслуги⁽⁸¹⁾. Фактът, че белгийските пристанища се притежават и контролират от публични органи или че, като оставим настрана икономическите дейности, те упражняват неикономически дейности, като функции в качеството им на публични органи, не предполага, че те се намират в различно правно и фактическо положение що се отнася до прилагането на корпоративния данък спрямо доходите, генерирани от икономическите им дейности.
- (99) Следователно разглежданата мярка е изборителна *prima facie* що се отнася до икономическите дейности на пристанищата.

5.1.4.3. Обосновка въз основа на естеството или общата схема на референтната система

- (100) Както бе посочено по-горе, държавата членка е тази, която трябва да докаже, че дерогацията е обоснована въз основа на естеството или общата схема на референтната данъчна система. В последната част от триетапния анализ единствено присъщите на референтната данъчна система характеристики могат да обосноват различно третиране.
- (101) Съответствието на дадена мярка с националното право не може само по себе си да представлява обосновка въз основа на общата схема на референтната система, докато не бъде доказано, че тази обосновка е резултат от присъщите на референтната данъчна система характеристики⁽⁸²⁾.
- (102) Във връзка с това Решение № 151/2016 на Конституционния съд на Белгия от 1 декември 2016 г. при всички случаи няма обхвата, който се опитват да му припишат белгийските органи. Това решение не се отнася до освобождаването от ISoc в полза на пристанищата с оглед на правото в областта на държавните помощи, а до облагането с ISoc на междуобщински сдружения, кооперативни структури и проектни асоциации с оглед на принципите на равнопоставеност и недискриминация, така че отсъствието на дискриминация в националното право не предопределя отсъствието на изборителност по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (103) Освен това, тъй като определящият критерий за облагането с ISoc или с IPM е упражняването от съответното образуване на „дейност“ или „сделки, които носят доход“ (вж. член 2 от CIR), твърденията, че пристанищата са освободени от ISoc, тъй като не разпределят печалбата, а я влагат обратно, че преследват цел, която излиза извън личния им интерес, че в устава им не е заложена цел да извличат печалба, че са част от публичните органи и че осигуряват изпълнението на задачи от общ интерес, не са достатъчни, за да обосноват по-благоприятно данъчно третиране спрямо водещите принципи на данъчната система в сравнение с третирането на останалите местни дружества. Във връзка с това други предприятия също влагат обратно печалбата си, преследват цели или

⁽⁸¹⁾ Решение на Съда от 10 януари 2006 г., Cassa di Risparmio di Firenze и др., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, т. 136 и 137.

⁽⁸²⁾ В националното право може да се прецени съответствието на дадена мярка с нормите от по-висок ранг въз основа на други критерии, различни от доброто функциониране на данъчната система.

произвеждат ефект за икономиката, които излизат извън личния им интерес⁽⁸³⁾, без да са освободени от ISoc поради тези причини. Освен това образувания, които не са част от публичните органи (като сдруженията с нестопанска цел), могат да бъдат облагани с IPM, при условие че отговарят на предвидения в член 2 от CIR общ критерий, което означава, че принадлежността към публичната сфера не е от значение и при прилагането на националните правила. Така тези сдружения, въпреки заложената в устава им нестопанска цел, могат да бъдат обложени с ISoc при прилагане на общите критерии в членове 1 и 2 от CIR, ако упражняват „дейност“ или „делки, които носят доход“.

- (104) Твърдението, че ресурсите на пристанищата невинаги покриват техните разходи, не може да представлява обосновка за освобождаване от корпоративен данък, тъй като в такова положение на отсъствие на печалба не се дължи данък в съответствие с обичайната система на подоходно данъчно облагане и загубите могат да бъдат отложени и приспаднати от бъдещи печалби, които евентуално ще бъдат генерирани от икономическите дейности, което означава, че освобождаването е излишно и поражда последици единствено когато пристанищата реализират облагаема печалба. Комисията установява, че за периода 2004—2014 г. (единадесет финансови години) финансовият резултат на пристанищата на Антверпен, Гент, Зеебрюге и Остенде почти неизменно е бил положителен (има един отрицателен резултат за Антверпен през 2011 г. и един отрицателен резултат за Остенде през 2013 г.), така че приведената обосновка е теоретична и дори се оборва от фактите. Освен това когато ресурсите на останалите „дружества“ не покриват разходите им, не се предвижда освобождаване от ISoc, подобно на освобождаването в полза на пристанищата.
- (105) По същата логика фактът, че някои разходи, които не са присъщи на предмета на дейност на дадено предприятие, не могат да бъдат приспаднати от ISoc в съответствие с член 49 от CIR, също не позволява да се обоснове освобождаване на пристанищата от ISoc. Член 49 от CIR предвижда, че „на приспадане подлежат разходите, които данъчно задълженото лице е направило или понесло за съответния данъчен период, за да придобие или запази облагаемите доходи“. На първо място, освобождаването на пристанищата от ISoc не е свързано с факта, че те биха понесли финансови вреди поради член 49 от CIR: освобождаването от ISoc обхваща цялата реализирана печалба и не се ограничава до печалбата в резултат на евентуалната невъзможност за приспадане на някои разходи, която е предвидена в член 49 от CIR. Следователно освобождаването на пристанищата от ISoc не е обосновано от ръководно правило на белгийската данъчна система, дори да предположим, че член 49 от CIR е такова ръководно правило. Освен това нито белгийските органи, нито заинтересованите страни посочват по какъв начин, с оглед на целта и формулировката на мярката⁽⁸⁴⁾, такава разпоредба би могла действително да възпрепятства приспадането на разходите от неикономически дейности от общ интерес на пристанищата. Пристаннищата на Антверпен и Зеебрюге представят този проблем единствено като риск, а не като доказан факт.
- (106) Освен това предполагаемо установеният факт, че освобождаването на пристанищата от ISoc, също както и освобождаването от данък на публичното и частното имущество, предназначено за публична услуга, са резултат от основен принцип на правото и дори от самата Конституция на Белгия⁽⁸⁵⁾, сам по себе си не може непременно да обоснове това освобождаване въз основа на естеството или общата схема на референтната система, доколкото евентуалните съображения, които ще бъдат взети предвид от принципала или от националните съдилища, може да не са свързани с доброто функциониране на данъчната система или ръководните ѝ принципи.
- (107) На последно място, доводите на белгийските органи и на заинтересованите страни относно разработените в националната съдебна практика критерии за преценка дали дадено юридическо лице е „дружество“ по смисъла на членове 1 и 2 от CIR (по-специално отсъствие на промишлени и търговски методи) не се релевантни за доказване на обосновката на мярката с присъщата на данъчната система логика, доколкото с тях се цели да се докаже, че пристанищата не са „дружества“ — случай, в който необлагането с ISoc би било изборително поради самия избор на критерии, използвани за определяне на обхвата на референтната система (вж. по-горе), а не поради дерогация от тази система, която евентуално би могла да бъде обоснована.

⁽⁸³⁾ Някои образувания, по-специално междуобщинските сдружения, за които в Белгия наскоро бе въведено облагане с ISoc, също осигуряват изпълнението на задачи от общ интерес. Вж. точка 19.1 от Решение № 151/2016 на Конституционния съд на Белгия от 1 декември 2016 г., където се припомня, че междуобщинските сдружения са „създадени с цел да работят в обществен интерес“ и „поемат задачата да изпълняват общински задължения“.

⁽⁸⁴⁾ Съгласно точка 11 от официалния коментар на член 49 невъзможността за приспадане обхваща „частноправните оператори“, докато в настоящата процедура се твърди, че не могат да бъдат приспадани разходи за дейности от общ интерес.

⁽⁸⁵⁾ Коментарите, получени в Комисията, се отнасят до имуществото на администрациите, които са публични „по своето естество“, както е предвидено в член 220, параграф 1 от CIR, а именно „държавата, общините, регионите, провинциите, агломерациите, федерациите на общините, колуните, междуобщинските обществени центрове за социално подпомагане, публичните културни учреждения, както и съветите по полдерите и водите“, но не и до имуществото на пристанищата: в този член не се засягат нито независимите общински пристанищни власти, нито другите видове белгийски пристанища, посочени в съображение 13 и бележка под линия 12.

5.1.5. НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ЗАСЯГАНЕ НА ТЪРГОВИЯТА

- (108) За да се счита за държавна помощ, мярката трябва да засяга търговията между държавите — членки на Съюза, и да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията. Тези два критерия са тясно свързани помежду си.
- (109) Съгласно съдебната практика нарушение на конкуренцията обикновено се счита, че е налице, когато държавата предоставя финансово предимство на предприятие в либерализиран сектор, на който има или би могло да има конкуренция ⁽⁸⁶⁾. Не се оспорва фактът, че в сектора на пристанищата има конкуренция, която се засилва вследствие на естеството и характеристиките, присъщи на транспорта, и по-специално на морското корабоплаване и корабоплаването по вътрешни водни пътища. Предлаганите от пристанищата транспортни услуги се конкурират поне в известна степен с тези, предлагани от или в други пристанища, както и от други доставчици на транспортни услуги в Белгия и други държави членки.
- (110) Във връзка с това по време на обществената консултация със заинтересованите страни по проект за регламент в областта на пристанищните услуги „[в]сички заинтересовани страни подчертаха необходимостта от създаване на стабилни и равнопоставени условия за конкуренция [...] между отделните пристанища [...] в ЕС“ ⁽⁸⁷⁾. Освен това пристанищата, и по-специално вътрешните пристанища, както и водният транспорт като цяло, в който те представляват само едно от звената, се конкурират с другите видове транспорт. В допълнение конкуренцията е особено силна между пристанищата по белгийското и нидерландското крайбрежие (във връзка с това често се споменава зоната Амстердам — Ротердам — Антверпен).
- (111) Като засилва позицията на бенефициерите в международната търговия, мярката може да засегне търговията във вътрешността на Съюза и да наруши конкуренцията.
- (112) Освен това твърдението, че сходни мерки за държавни помощи съществуват в други държави членки, и отношението на Комисията към тези евентуални мерки не влияят върху квалифицирането на разглежданата мярка като държавна помощ, тъй като мярката в полза на белгийските пристанища, предвидена в член 180, параграф 2 от CIR, определено води до подобряване на конкурентната им позиция спрямо референтната позиция, при която щяха да бъдат облагани с корпоративен данък при обичайните условия ⁽⁸⁸⁾.
- (113) В допълнение дори да може да се приеме, че пристанищата разполагат със законен монопол върху предлагането на услугите си във вътрешността на пристанищната зона, която експлоатират, предлаганите от тях транспортни услуги се конкурират поне в известна степен с тези, предлагани от други доставчици на транспортни услуги, и по-специално от пристанищата на други държави членки.
- (114) Посоченото от заинтересованите страни становище на нидерландския орган за защита на конкуренцията няма отношение към настоящата процедура за държавна помощ. В него не се разглежда оценката на дадена схема с оглед на член 107 от ДФЕС, която изисква специално изследване на условието, свързано с конкуренцията. Впрочем от член 25 от фламандското пристанищно постановление от 2 март 1999 г. може да се изведе заключението, че налаганите от пристанищата тарифи оказват влияние върху конкурентната им позиция ⁽⁸⁹⁾. Освен това наличието на конкуренция между европейските пристанища се потвърждава и от коментарите на нидерландските публични пристанища.
- (115) Освен това позоваванията на точки 211, 219 и 220 от Известие от 19 юли 2016 г. не са релевантни за настоящия случай, тъй като не се отнасят до пристанищната инфраструктура, която от своя страна е посочена в точка 215. В тази точка се посочва, че „публичното финансиране на пристанищна инфраструктура благоприятства стопанската дейност и следователно по принцип подлежи на правилата за държавни помощи“, както и че „пристанниците могат да се конкурират едно с друго и поради това финансирането на пристанищна

⁽⁸⁶⁾ Вж. решение на Съда от 24 юли 2003 г., Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁸⁷⁾ Вж. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата, COM(2013) 296 final (ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 111), точка 2.1. Вж. също Съобщението на Комисията относно европейската пристанищна политика COM(2007) 616 final, точка II.4.2.

⁽⁸⁸⁾ Решение на Съда от 10 декември 1969 г., Комисия/Франция, съединени дела 6/69 и 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, т. 21; решение на Съда от 22 март 1977 г., Steinike & Weinlig, 78/76, ECLI:EU:C:1977:52, т. 24; решение на Общия съд от 30 април 1998 г., Vlaamse Gewest/Комисия, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, т. 54, и решение на Съда от 19 май 1999 г., Италия/Комисия, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, т. 21.

⁽⁸⁹⁾ Член 25, параграф 3: „Фламандското правителство и пристанищните власти разработват инициативи с оглед реализиране [...] на хармонични тарифни структури във фламандските морски пристанища, чиято цел е на тези пристанища да се гарантира лоялна конкурентна позиция“. Член 25, параграф 4: „Когато тарифите [...] явно противоречат на общия интерес или накърняват лоялната конкуренция между пристанищните власти, регионалният комисар по пристанищата трябва да представи тези решения на съвместната комисия. [...]“.

инфраструктура би могло също да засегне търговията между държавите членки“. В точки 219 и 220 от гореспомнатото известие също така се посочва, че помощите за изграждане на разглежданите инфраструктури може да не оказват въздействие върху вътреобщностната търговия или конкуренцията, но мярката, която се разглежда в настоящата процедура, не е помощ за изграждане на инфраструктурата, а оперативна помощ, свързана с печалбата от експлоатацията на тази инфраструктура.

5.1.6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (116) С оглед на гореизложените доводи предвиденото в член 180, параграф 2 от CIR данъчно освобождаване в полза на белгийските пристанища представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, доколкото освободените от облагане доходи са генерирани при упражняването на икономически дейности от пристанищата.

5.2. СЪВМЕСТИМОСТ НА МЯРКАТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

- (117) Засегнатата държава членка е тази, която трябва да докаже, че мерките за държавна помощ могат да бъдат сметнени за съвместими с вътрешния пазар. В различните представени материали, отговори и коментари на белгийските органи не се посочва нито един довод относно съвместимостта на мярката. Валонският регион и валонските пристанища считат, че член 93 и член 106, параграф 2 от ДФЕС биха могли да представляват подходящо основание за съвместимост. Пристанищните власти на Антверпен и Зеєбрюге твърдят същото за член 93 от ДФЕС.
- (118) На първо място, член 106, параграф 2 от ДФЕС предвижда, че компенсация за изпълнението на задачи, свързани с публични услуги, може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, ако отговаря на определени условия⁽⁹⁰⁾. Въпреки това Комисията отбелязва, че въпросната мярка, която обвързва размера на помощта с реализираната печалба, не се определя от нетните разходи за задачите, свързани с публична услуга, нито се ограничава до тях⁽⁹¹⁾, а това е необходимо условие, за да може помощта да бъде сметнена за съвместима на основание на член 106, параграф 2 от ДФЕС. Следователно мярката не може да се разглежда като съвместима с вътрешния пазар компенсация за публична услуга и не е съвместима на основание на член 106, параграф 2 от ДФЕС.
- (119) На второ място, в член 93 от ДФЕС се посочва, че помощите, които отговарят на нуждата от координация на транспорта или които представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, също могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар. Макар пристанищата да играят важна роля в развитието на мултимодалния транспорт, не всички инвестиции на пристанищата попадат в приложното поле на член 93 от ДФЕС, което е ограничено до помощите, отговарящи на нуждата от координация на транспорта. Освен това освобождаването от корпоративен данък не представлява помощ за инвестиции, а оперативна помощ, която не е насочена към конкретни инвестиции. Мярката облагодетелства предприятията с най-голяма печалба, а оттам *a priori* и с по-голям вътрешен капацитет за финансиране на инвестиции. Тя не е насочена и към компенсация на разходите за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, както бе посочено по-горе. Освен това мярката „освобождаване от данък“ поражда предимство без горна граница по отношение на които и да било разходи. Следователно тя не е ограничена до сумата, необходима за осигуряване на координация на транспорта, нито до компенсацията за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, и поради това не гарантира зачитането на принципа на пропорционалност. Тя няма и определен стимулиращ ефект. Следователно член 93 от ДФЕС не е приложим.
- (120) На трето място, въпреки че нито Белгия, нито заинтересованите страни са се позовали на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, Комисията разглежда въпроса дали мярката може да „[улесни] развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони“, без да засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Поради гореизложените причини обаче (липса на пропорционалност, липса на стимулиращ ефект и липса на връзка с определена цел от общ интерес) Комисията счита, че член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС не е приложим.

⁽⁹⁰⁾ Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз относно държавните помощи към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (2012/С 8/02) (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4). Вж. също Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

⁽⁹¹⁾ Вж. Заключение на генералния адвокат Kokott по дело C-74/16, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania/Ayuntamiento de Getafe*, ECLI:EU:C:2017:135, т. 75.

5.3. СЪЩЕСТВУВАЩА ИЛИ НОВА ПОМОЩ

- (121) Белгийските органи обясниха, че пристанищата се облагат с данъка върху доходите на юридическите лица от 60-те години на XX в., а преди това са били облагани с данък с различни ставки за отделните категории доходи, който е бил сходен на него. Специалното данъчно третиране на пристанищата е било свързано и с техния правен статут, който се е изменял във времето. Според белгийските органи системата на данъка върху доходите на юридическите лица вече е била приложима спрямо пристанищата преди влизането в сила на Договора от Рим през 1958 г. Според получената информация пристанищата винаги са били освободени от корпоративен данък.
- (122) Съгласно член 1, буква б), подточка i) от Процедурния регламент схемите за помощ, които са били въведени в действие преди влизането в сила на Договора, представляват съществуваща помощ.
- (123) Според наличната информация освобождаването на пристанищата от корпоративен данък е било приложимо преди 1958 г. и оттогава не е изменено съществено. Следователно мярката се счита за съществуваща схема за помощ.

6. ПО ИСКАНЕТО НА БЕЛГИЙСКИТЕ ОРГАНИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ПРЕХОДЕН ПЕРИОД НА БЕЛГИЙСКИТЕ ПРИСТАНИЩА

- (124) Що се отнася до отправеното от белгийските органи искане за предоставяне на преходен период, Комисията припомня, че на този етап от процедурата, свързана със съществуваща помощ, по принцип не е възможно да се предостави преходен период, освен ако са налице извънредни обстоятелства. В окончателното решение Комисията може да предостави на засегнатата държава членка единствено разумен срок за прилагане на изискваните изменения.
- (125) Комисията отбелязва също така, че от началото на процедурата за сътрудничество, стартирала на 9 юли 2014 г., белгийските органи вече са имали известно време да започнат да обмислят евентуалните законодателни изменения. Тя отбелязва също така, че не става въпрос, както се опасяват белгийските органи, за облагане на пристанищата с корпоративен данък, считано от 1 януари 2017 г.
- (126) В съответствие със задължителната роля, дадена на Комисията по силата на членове 107 и 108 от ДФЕС, тя трябва възможно най-бързо да осигури прекратяването на преценените за несъвместими с вътрешния пазар държавни помощи и да възстанови условията на справедлива конкуренция. Ако на този етап от процедурата Комисията счете, че на определени предприятия се предоставя несъвместима помощ, тя по принцип не е в състояние да спре въпросната процедура за държавна помощ или да предостави преходен период, тъй като това би означавало да се разреши отпускането на несъвместимата с вътрешния пазар помощ в продължение на по-дълъг период, което би било несправедливо и спрямо конкурентите, които изобщо не получават помощ или получават помощ в по-малък размер. В това отношение Комисията отбелязва, че нидерландските пристанища, които се облагат с корпоративен данък от 1 януари 2017 г., искат от нея да въведе бързо облагането с корпоративен данък и за белгийските пристанища.
- (127) Както бе посочено по-горе, евентуалното съществуване на други държавни помощи, предоставяни на други пристанища в други държави членки, не е основание за прекъсване на процедурата или за отлагане на влизането в сила на националните мерки, с които се изпълнява решението на Комисията. Такова отлагане би довело до продължаване на настоящите нарушения на конкуренцията между пристанищата в Северна Европа, и по-специално между белгийските пристанища, вече споменатите нидерландски пристанища и френските пристанища, тъй като последните са предмет на сходно паралелно решение, премахващо данъчните освобождавания, с които те се ползват понастоящем.
- (128) Твърдението, че Комисията е дала на Нидерландия по-дълъг срок за изпълнение по дело SA.25338 ⁽⁹²⁾, не е релевантно за подкрепянето на искане на преходен период по настоящото дело. Комисията третира всички държави членки еднакво и разглежда всеки случай според собствените му характеристики — нидерландският случай не може да бъде сравнен с белгийския. Освен това в окончателното си решение Комисията изрично отказа да предостави преходен период на Нидерландия въпреки съществуването на сходни мерки, които още са в сила в други държави членки. Следва да се отбележи също така, че Нидерландия трябваше да преустанови въпросните данъчни предимства преди Белгия, което няма да е в полза на нидерландските пристанища.
- (129) Освен това в настоящия случай приведените от белгийските органи доводи относно трудностите, свързани с постигането на съответствие в рамките на националното право, не представят извънредни обстоятелства, които да оправдаят преходен период. По-специално, както Комисията посочи по-горе, заличаването на член 180, параграф 2 от CIR по принцип би трябвало да е достатъчно, за да се пристъпи към облагане на пристанищата с ISoc. Освен това фактът, че преминаването на юридическо лице от облагане с IPM към облагане с ISoc не е изрично уредено в белгийското данъчно право, не е достатъчен довод; белгийската данъчна администрация има възможност

⁽⁹²⁾ Вж. Решение (ЕС) 2016/634 на Комисията от 21 януари 2016 г. относно мярка за държавна помощ SA.25338 (2014/C) (ex E 3/2008 и ex CP 115/2004), приведена в действие от Нидерландия — Освобождаване от корпоративен данък на публични предприятия (OBL 113, 27.4.2016 г., стр. 148).

(и я използва) да преквалифицира дейността на дадено образование, облагано с IPM, за да започне да го облага с ISoc, в отсъствието на законодателна мярка, която да организира това преминаване. Накрая, белгийските органи не обясняват в какво се състои противоречието на премахването на безусловното освобождаване от ISoc с принципа на равнопоставеност дори да се предположи, че това обстоятелство, изведено от националното право, е релевантно за предоставянето на преходен период. Точно обратното, неотдавнашната реформа с цел облагане на белгийските междуобщински сдружения с ISoc, които преди това са били освободени от него и са били облагани с IPM (каквото е и случаят с пристанищата), бе представена от белгийското правителство като мярка с цел насърчаване на равното третиране ⁽⁹³⁾.

- (130) Освен това Комисията не е одобрявала въпросната мярка, за която никога не е постъпвало уведомление от белгийските органи. Следователно принципите на правна сигурност и оправдани правни очаквания не са приложими в настоящия случай, още повече че, тъй като мярката представлява съществуваща помощ, Комисията не може да разпорежи възстановяване на предоставената в миналото помощ.

7. ПО ИСКАНИЯТА НА НИДЕРЛАНДСКИТЕ ПРИСТАНИЩА

- (131) Що се отнася до искането на нидерландските пристанища за отлагане на тяхното облагане с корпоративен данък, Комисията припомня, че настоящата процедура не засяга нидерландските пристанища, а белгийските. Впрочем в окончателното си решение по дело SA.25338 относно нидерландските пристанища ⁽⁹⁴⁾ Комисията вече отказа да отложи облагането на тези пристанища с корпоративен данък по същите принципни причини, които са изложени и в настоящото решение. Освен това облагането на нидерландските пристанища с корпоративен данък произтича от нидерландското национално право и при всички случаи, в рамките на член 107 от ДФЕС, Комисията не е в състояние да наложи на държава членка да промени законодателството си така, че да предоставя държавни помощи на определени оператори.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (132) Освобождаването от корпоративен данък на посочените в член 180, параграф 2 от CIR белгийски пристанища представлява несъвместима с вътрешния пазар съществуваща схема за държавна помощ.
- (133) Поради това белгийските органи следва да премахнат разглежданото освобождаване от корпоративен данък и да започнат да облагат въпросните образувания с него. Тази мярка следва да бъде приета преди края на текущата към датата на настоящото решение календарна година и да започне да се прилага най-късно спрямо приходите от икономически дейности, генерирани от началото на данъчната година след нейното приемане,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Освобождаването от корпоративен данък на посочените в член 180, параграф 2 от CIR белгийски пристанища представлява несъвместима с вътрешния пазар съществуваща схема за държавна помощ.

Член 2

1. Белгия се задължава да премахне посоченото в член 1 освобождаване от корпоративен данък и да въведе облагане с корпоративен данък на образуванията, спрямо които се прилага освобождаването.
2. Мярката, с която Белгия изпълнява задълженията си, произтичащи от параграф 1, трябва да бъде приета преди края на текущата към датата на уведомлението за настоящото решение календарна година. Тази мярка трябва да започне да се прилага най-късно спрямо приходите от икономически дейности, генерирани от началото на данъчната година след нейното приемане.

Член 3

В срок до два месеца от датата на уведомлението за настоящото решение Белгия уведомява Комисията за предприетите мерки за неговото изпълнение.

⁽⁹³⁾ Вж. парламентарен документ, Камара № 54 0672/001, стр. 8—9.

⁽⁹⁴⁾ Вж. бележка под линия 92.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Кралство Белгия.

Съставено в Брюксел на 27 юли 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията
