

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2021/1757 НА КОМИСИЯТА

от 4 декември 2020 година

относно схема за помощ SA.38399 — 2019/C (ex 2018/E), приведена в действие от Италия —
Корпоративно данъчно облагане на пристанищата в Италия

(само текстът на италиански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), 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 по силата на горепосочените разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 3 юли 2013 г. Комисията изпрати подробен въпросник до всички държави членки с цел да събере информация относно корпоративното данъчно облагане на пристанищата, както и възможните други форми на държавна подкрепа за различни видове инвестиции или за експлоатацията на пристанищата. Италианските органи изпратиха отговорите си на горепосочения въпросник с писмо от 12 септември 2013 г. и с писмо от 1 октомври 2013 г. С писма от 24 януари и от 2 септември 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация, която беше предоставена от Италия с писма от 14 февруари, от 11 септември и от 29 септември 2014 г. С писмо от 14 ноември 2014 г. италианските органи предоставиха допълнителна информация. С писмо от 27 април 2017 г. Комисията изпрати на италианските органи искане за допълнителна информация, на което последните отговориха с писмо от 24 май 2017 г.
- (2) С писмо от 30 април 2018 г. Комисията, в съответствие с член 21 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ⁽²⁾ („Процедурния регламент“), информира Италия за предварителната си оценка за наличие на държавна помощ по отношение на разпоредбите относно корпоративното данъчно облагане на пристанищата и покани италианските органи да представят своите становища. На 22 май и 27 юни 2018 г. бяха проведени срещи между Комисията и италианските органи. С писмо от 3 юли 2018 г. Италия отговори на писмото на Комисията от 30 април 2018 г. Италия предостави допълнителна информация с писмо от 10 септември 2018 г.

⁽¹⁾ ОВ С 7, 10.1.2020 г., стр. 11.

⁽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).

- (3) На 8 януари 2019 г. Комисията предложи подходящи мерки в съответствие с член 22 от Процедурния регламент. Комисията прикани Италия да приеме мерки, с които да се гарантира, че Администрациите на пристанищната система, които извършват стопанска дейност, се облагат с корпоративен данък по същия начин като другите предприятия. Освен това Комисията прикани италианските органи да я информират в писмена форма и в рамките на два месеца от получаването на предложението, че приемат безусловно, недвусмислено и в неговата цялост предложението за подходящи мерки, в съответствие с член 23, параграф 1 от Процедурния регламент.
- (4) С писмо от 7 март 2019 г. Италия официално отхвърли предложението на Комисията. На 2 април и 7 май 2019 г. бяха проведени допълнителни срещи между италианските органи и Комисията. На тези срещи Италия потвърди позицията си.
- (5) Тъй като италианските органи не приеха предложението за подходящи мерки, с писмо от 15 ноември 2019 г. Комисията представи решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, в съответствие с член 23, параграф 2 от Процедурния регламент. Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽³⁾. Комисията прикани Италия и заинтересованите страни да представят мнения.
- (6) Италия изпрати своите становища на Комисията с писмо от 4 февруари 2020 г.
- (7) Комисията получи мнения от следните заинтересовани страни:
1. Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика);
 2. Conftrasporto-Confcommercio (Конфедерация на асоциации от сектора на транспорта, спедицията и логистиката);
 3. Assortporti (Асоциация на италианските пристанища);
 4. Federazione Italiana Lavoratori Trasporti FILT-CGIL, Federazione Italiana Trasporti FIT-CISL, Unione Italiana dei Lavoratori dei Trasporti UILTRASPORTI (Италианска федерация на работниците в транспортния сектор, Италианска федерация на транспортните работници, Италиански съюз на транспортните работници);
 5. Associazione Nazionale Imprese Portuali ANCIP (Национална асоциация на пристанищните оператори).
- (8) Комисията получи също така становища от т.нар. международен временен представител на Свободната територия Триест.
- (9) Комисията предаде тези становища на Италия, като ѝ даде възможност да представи мнения по тях. Италия не представи мнения.

2. ОПИСАНИЕ НА РАЗСЛЕДВАНАТА МЯРКА И КОНТЕКСТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО

- (10) Администрациите на пристанищната система (АПС) в Италия не подлежат на облагане с корпоративен подоходен данък (IRES). Мярката, разглеждана с настоящото решение, е освобождаването от облагане с корпоративен подоходен данък в полза на АПС в Италия.

2.1. Организация и регламентация на пристанищата в Италия

2.1.1. Закон 84/1994 и създаването на Администрациите на пристанищната система

- (11) В Закон 84/1994 ⁽⁴⁾, със съответните изменения („Закон 84/1994“), са уредени пристанищните дейности и са регламентирани задачите и функциите на Администрациите на пристанищната система, Морската администрация и други предприятия, свързани с дейността на пристанищата.
- (12) Пристанищата, в които се намират структури на АПС, са обозначени като „пристанища или специални пристанищни зони с национално и международно икономическо значение“ (пристанища от категория II, класове I и II).

⁽³⁾ Вж. бележка под линия 1.

⁽⁴⁾ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 Riordino della legislazione in materia portuale (GU Serie Generale n. 28 del 04-02-1994 - Suppl. Ordinario n. 21).

- (13) Пристанищата от типа „пристанища или специални пристанищни зони с национално и международно икономическо значение“ (категория II, класове I и II) имат следните функции:
- 1) търговска дейност и логистика;
 - 2) промишленост и нефтен сектор;
 - 3) обслужване на пътници, включително пътници на круизни кораби;
 - 4) рибарство;
 - 5) туризъм и отдих.
- (14) След влизането в сила на Законодателен декрет 169/2016 в Италия са създадени 16 АПС, обхващащи 57-те основни пристанища. Пристанищата, администрирани от АПС, са изброени в приложение А, което е неразделна част от Закон 84/1994. Приложение А може да бъде изменено с цел включването на пристанище или прехвърлянето на пристанище към друга структура на АПС при спазване на определени условия.
- (15) Съгласно Закон 84/1994 АПС са публичноправни субекти с нестопанска цел с национално значение и специален правен статут и разполагат с административна, организационна, регулаторна, бюджетна и финансова автономия. Надзорни правомощия над тях упражнява министърът на инфраструктурата и транспорта. Одобряването на техния бюджет и счетоводен баланс трябва да се извършва от министъра на инфраструктурата и транспорта при съгласуване с министъра на икономиката и финансите. Финансовото управление на АПС е предмет на одит от Сметната палата.
- (16) Съгласно Закон 84/1994 АПС трябва да изготвят програма за стратегическо планиране, в която се определят техните цели за развитие. Те трябва да изготвят и разпространят планов документ за мерките за подобряване на енергийната ефективност и използването на енергия от възобновяеми източници в пристанищата.
- (17) Съгласно Закон 84/1994 държавата е натоварена с отговорността да извършва мащабни инфраструктурни строителни работи (изграждане на морски канали, защитни диги, докове и оборудвани докове, драгиране и уплбочаване на морското дъно) в пристанища от категория II (клас I и клас II). Регионите, общините или АПС могат да участват със свои собствени ресурси. За да покрият разходите за строителните работи, които са извършили, АПС може да налагат допълнителни такси върху натоварваните или разтоварваните стоки или да увеличават размера на концесионните такси.

2.1.2. Задачи на Администрациите на пристанищната система и Морската администрация

- (18) В съответствие с член 6 от Закон 84/1994 АПС трябва да изпълняват следните задачи:
- 1) управление, изготвяне на програми, координиране, регламентиране, популяризиране и контрол на пристанищните операции и услуги, дейности по издаване на разрешения и концесии, посочени в членове 16 (вж. раздел 2.1.4 по-долу), 17 и 18 (вж. раздел 2.1.5 по-долу) от Закон 84/1994, и други търговски и промишлени дейности, извършвани в пристанищата;
 - 2) планови и извънредни дейности по ремонт и поддръжка на общите частни в пристанищната зона, включително поддръжка на морското дъно;
 - 3) възлагане и контрол на предоставянето на услуги от общ интерес, които не са тясно свързани с пристанищните операции, посочени в член 16 (вж. раздел 2.1.4 по-долу), за ползвателите на пристанищата;
 - 4) координиране на административните дейности, извършвани от публични органи и структури в пристанищната зона;
 - 5) изключителни правомощия за управление на терените и активите в имоти по морското крайбрежие в съответствие с разпоредбите на Закон 84/1994 и Кодекса за корабоплаването;
 - 6) координиране и популяризиране на връзките с логистични системи извън пристанището и между пристанищата.
- (19) Съгласно Закон 84/1994 Морската администрация е натоварена с отговорността за функциите на полицията и охраната, предвидени в Кодекса за корабоплаването и в специални закони.

- (20) В съответствие с член 6 от Закон 84/1994 АПС нямат право да извършват пряко или чрез дружества, в които са инвестирани, пристанищни операции ⁽⁷⁾ и тясно свързани с тях дейности. Освен това АПС нямат право да извършват следните техническо-мореплавателни услуги: пилотаж, теглене на буксир, акостиране/швартоване и товарене.
- (21) Предстои да бъде формиран консултативен комитет, съставен от петима представители на служителите на предприятията, осъществяващи дейност на пристанището, един представител на служителите на АПС и по един представител на всяка от следните категории предприятия, осъществяващи дейност на пристанището: собственици на плавателни съдове; промишлени предприятия; дружествата, посочени в членове 16 (вж. раздел 2.1.4 по-долу) и 18 (вж. раздел 2.1.5 по-долу); спедитори; моряци и агенти; и превозвачи, осъществяващи дейност в пристанищния сектор. Този комитет ще има консултативни функции по отношение на предоставянето, спирането или отнемането на разрешения и концесии.
- (22) АПС създават собствени териториални служби, в които генералният секретар на АПС или негов представител е отговорен, наред с други задачи, за предоставянето на концесии за срок до четири години и определянето на съответните концесионни такси, в зависимост от становището на консултативния комитет и на управителния комитет.

2.1.3. Финансови ресурси на Администрациите на пристанищната система

- (23) Приходите на АПС се състоят от:
- 1) концесионните такси, посочени в член 18 от Закон 84/1994 (вж. раздел 2.1.5 по-долу), за зоните и доковете държавна собственост в пристанищната зона и в рамките на териториалните граници;
 - 2) таксите за разрешения за пристанищни операции, посочени в член 16 от Закон 84/1994 (вж. раздел 2.1.4 по-долу);
 - 3) таксите за заставане на котва („*tassa di ancoraggio*“);
 - 4) таксите за разтоварени и натоварени стоки („*tassa portuale*“);
 - 5) вноските от регионите, местните органи и други публични органи;
 - 6) други приходи.
- (24) Съгласно доклад на италианското министерство на инфраструктурата и транспорта пристанищните такси (а именно таксите за разтоварени и натоварени стоки и таксите за заставане на котва, т.е. респективно *tassa portuale* и *tassa di ancoraggio*), заедно с концесионните такси, са били двата основни компонента на приходите на италианските пристанища през 2017 г., като са представлявали съответно 53,2 % и 27,1 % от приходите от дейността ⁽⁸⁾.

2.1.4. Пристанищни операции (член 16 от Закон 84/1994)

- (25) Пристанищни операции са товаренето, разтоварването, трансбордирането, складирането, цялостното движение на стоки и всякакви други артикули в пристанищната зона. Пристанищните услуги са специализирани, допълнителни и спомагателни услуги към цикъла на пристанищните операции. Тези услуги могат да бъдат идентифицирани от АПС чрез специални правила, които се публикуват с указ на министъра на транспорта и корабоплаването.
- (26) АПС регламентират и упражняват надзор над пристанищните операции и пристанищните услуги, както и над прилагането на тарифите, оповестени публично от всяко предприятие, и редовно докладват пред министъра на транспорта и корабоплаването.
- (27) Извършването на пристанищни операции и пристанищни услуги за собствена сметка или от трети страни подлежат на разрешение от страна на АПС. Това разрешение урежда извършването на пристанищните операции или на една или повече пристанищни услуги, които трябва да бъдат посочени в самото разрешение.
- (28) Получилите разрешение предприятия трябва да бъдат регистрирани в отделни регистри, водени от АПС, и да подлежат на задължение за плащане на годишна такса и предоставяне на гаранция.

⁽⁷⁾ Пристанищни операции са товаренето, разтоварването, трансбордирането, складирането, цялостното движение на стоки и всякакви други артикули в пристанищната зона. Пристанищните услуги са специализирани, допълнителни и спомагателни услуги към цикъла на пристанищните операции. За определение на пристанищни операции вж. член 16 от Закон 84/1994 и описанието в раздел 2.1.4 по-долу.

⁽⁸⁾ Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, публикуван на 16 септември 2019 г. <http://www.mit.gov.it/node/11420>

- (29) За целите на издаването на разрешения министърът на транспорта и корабоплаването определя с указ:
- 1) изискванията към лицата и финансовите и професионалните изисквания за операторите и предприятията заявители;
 - 2) критериите, процедурите и сроковете за предоставяне, спиране и отнемане на разрешението, както и свързаните с това проверки;
 - 3) параметрите за определяне на минималните и максималните размери на годишните такси и гаранцията с оглед на продължителността и специфичните характеристики на разрешението, като се вземат предвид обемът на инвестициите и дейностите, които трябва да бъдат осъществени.
- (30) АПС трябва да оповестяват публично тарифите за пристанищните операции. Предприятията, получили разрешение, трябва да съобщават на АПС тарифите, които възнамеряват да начисляват на ползвателите, както и всяко последващо изменение.
- (31) Срокът на действие на разрешението трябва да бъде свързан с оперативната програма, предложена от предприятието, или в случаите, когато одобреното предприятие е също така титуляр на концесия по смисъла на член 18 от Закон 84/1994 (вж. раздел 2.1.5 по-долу), той трябва да бъде еднакъв със срока на самата концесия. Разрешението може да бъде подновено във връзка с нови оперативни програми или вследствие на подновяване на концесията.
- (32) След като се допита до местния консултативен комитет, АПС трябва да определи максималния брой разрешения, които ще бъдат издадени съобразно с оперативните изисквания и пристанищния трафик, като във всички случаи осигури максимално равнище на конкуренция в сектора.

2.1.5. *Концесии за терени и докове (член 18 от Закон 84/1994)*

- (33) АПС отдават на концесия терени и докове на територията на пристанищната зона на предприятията, посочени в член 16 от Закон 84/1994, за целите на извършването на пристанищни операции.
- (34) Концесиите се възлагат въз основа на подходящи форми на обявления, определени с указ на министъра на транспорта и корабоплаването след съгласуване с министъра на финансите. В същия указ освен това се посочват:
- 1) срокът на действие на концесията, правомощията за надзор и проверки на органите, предоставящи концесии, условията за подновяване на концесията и отдаването на концесия за съоръжения на нов концесионер;
 - 2) минималните концесионни такси, които трябва да бъдат плащани от концесионерите.
- (35) За да им бъдат предоставени концесии, заявителите трябва:
- 1) да представят бизнес план, подкрепен от подходящи гаранции, изготвен с цел увеличаване на пристанищния трафик и неговата производителност;
 - 2) да разполагат с подходящи технически и организационни инструменти, също и по отношение на безопасността, за да посрещат нуждите от непрекъснат и интегриран производствен и оперативен цикъл за своята дейност и дейността на трети страни;
 - 3) да изготвят щатно разписание за персонала, което да съответства на бизнес плана.
- (36) Във всяко пристанище концесионерът на терен държавна собственост трябва пряко да упражнява дейността, за която е предоставена концесията. Концесионерът не може едновременно да бъде концесионер на друг държавен парцел в същото пристанище, освен ако дейността, за която се иска нова концесия, е различна от онази, обхваната от съществуващите концесии в същия държавен парцел, и не може да извършва пристанищни дейности в зони, различни от онези, които са предоставени на концесия.
- (37) АПС трябва да извършва годишни проверки, за да проверява съответствието с изискванията към момента на предоставянето на концесията и изпълнението на инвестициите, заложили в бизнес плана.
- (38) В случай на неоправдано неспазване на поетите от концесионера задълженията и на неизпълнение на целите, заложили в бизнес плана, АПС трябва да отнеме концесията.

2.2. Системата за облагане с корпоративен подоходен данък в Италия и освобождаването в полза на АПС

- (39) Италианският подоходен данък е уреден в Указ на президента № 917 от 22 декември 1986 г.: *Testo Unico delle Imposte sui Redditi* (Консолидирания закон за подоходното облагане, „TUIR“) ⁽⁷⁾. В дял II от TUIR са установени правилата за облагането на корпоративните доходи.
- (40) По-долу са очертани основните елементи на италианския закон за корпоративното подоходно облагане (*Imposta sul reddito sulle società IRES „IRES“*) ⁽⁸⁾.

2.2.1. Данъчно задължени лица (членове 73 и 74 от TUIR)

- (41) Съгласно член 73, алинея 1 от TUIR следните субекти подлежат на облагане с корпоративен подоходен данък:
- 1) акционерни дружества и командитни дружества, дружества с ограничена отговорност, кооперативни дружества и взаимозастрахователни дружества, европейски дружества по смисъла на Регламент (ЕО) № 2157/2001 на Съвета ⁽⁹⁾ и европейски кооперативни дружества по смисъла на Регламент (ЕО) № 1435/2003 на Съвета ⁽¹⁰⁾, установени на територията на държавата;
 - 2) публичноправни и частноправни субекти, различни от дружества, както и тръстове, пребиваващи на територията на държавата, чийто изключителен или основен предмет е упражняването на търговска дейност;
 - 3) публичноправни и частноправни субекти, различни от дружества, тръстове, чийто изключителен или основен предмет е различен от упражняването на търговска дейност, както и предприятия за колективно инвестиране на спестявания, установени на територията на държавата;
 - 4) дружества и институции от всякакъв вид, включително тръстове, със или без юридическа правосубектност, установени на територията на държавата.
- (42) В член 74 от TUIR са въведени специални разпоредби за държавни и публични органи и са определени дейности, които не се считат за търговски дейности.
- (43) Съгласно член 74, алинея 1 от TUIR държавните органи и администрации, включително автономни администрации и — когато те имат правосубектност — общини, консорциуми от местни органи, сдружения и структури, които администрират публична собственост, планински общности, провинции и региони, не подлежат на облагане с корпоративен данък. Съгласно член 74, алинея 2 от TUIR упражняването на държавни функции от публични органи не съставлява търговска дейност.

2.2.2. Облагаем доход

- (44) Всички доходи, получени от дружества, които осъществяват търговска дейност, се считат за приходи от стопанска дейност и подлежат на облагане с IRES (член 81 от TUIR). Данъчната основа са приходите от цял свят, отразени в отчета за приходите и разходите, изготвен за съответната фискална година в съответствие с правилата на дружественото право и коригиран съгласно разпоредбите на данъчното право, отнасящи се до приходите от стопанска дейност.
- (45) Третирането на доходите от активи, представляващи недвижими имоти, за целите на корпоративния данък върху доходите зависи от вида на актива. Ако недвижимият имот действително и изключително се използва за извършване на търговска дейност (или поради своите характеристики може да се използва само за извършване на търговска дейност), доходът, получен от недвижимия имот, се счита за приходи от стопанска дейност. Следователно такъв доход се включва в облагаемия доход на дружеството.

2.2.3. Данъчен период

- (46) Данъчният период за целите на корпоративното подоходно облагане е фискалната година на дружеството, както е определено в закона или в устава на дружеството. Ако фискалната година не е определена по този начин или ако е по-дълга от 2 години, данъчният период е календарната година (член 76 от TUIR).

⁽⁷⁾ Testo Unico delle Imposte sui Redditi (TUIR), D.P.R., 22/12/1986 n° 917, G.U. 31/12/1986.

⁽⁸⁾ Стандартната данъчна ставка за IRES през 2020 г. е 24 %. Ставката за IRES е била намалена от 33 % през 2004 г. на 27,5 % през 2008 г. и на 24 % през 2018 и 2019 г.

⁽⁹⁾ Регламент (ЕО) № 2157/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 8 октомври 2001 г. относно Устава на Европейското дружество (SE) (ОВ L 294, 10.11.2001 г., стр. 1).

⁽¹⁰⁾ Регламент (ЕО) № 1435/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 г. относно устава на Европейското кооперативно дружество (SCE) (ОВ L 207, 18.8.2003 г., стр. 1).

2.2.4. Ставки

- (47) Ставката на IRES е 24 % (член 77 от TUIR) ⁽¹¹⁾.
- (48) С член 1, алинея 716 от Закон № 160 от 27 декември 2019 г. се въвежда ново данъчно увеличение за IRES от 3,5 процентни пункта върху доходи от дейности, осъществявани въз основа на разрешения и концесии за пристанища, предоставени по членове 16 и 18 от Закон 84/1994 ⁽¹²⁾. Това е временна мярка, която следва да се прилага само за фискалните години 2019—2021.

2.2.5. Данъчно облагане на Администрациите на пристанищната система в Италия

- (49) АПС в Италия не подлежат на облагане с корпоративен подоходен данък (IRES). Мярката, разглеждана с настоящото решение, е освобождаването от облагане с корпоративен подоходен данък в полза на АПС в Италия. Това освобождаване се основава по-специално на член 74 от TUIR, както се тълкува и прилага от италианските органи.
- (50) Съгласно член 74 от TUIR държавните органи и администрации, включително онези с автономна организация — дори ако имат правосубектност — общини, консорциуми между местни органи, сдружения и структури, които управляват колективна собственост, планински общности, провинции и региони, не подлежат на облагане с корпоративен данък.
- (51) По мнение на италианските органи АПС са публични органи, на които са възложени единствено административни функции, и следователно те подлежат на прилагането на член 74 от TUIR. Според тях член 73 от TUIR предполага, напротив, че съответният субект извършва търговска дейност, било то и като второстепенна дейност, и следователно този член не се прилага по отношение на АПС.
- (52) Членове 73 и 74, както се тълкуват и прилагат от италианските органи, водят до ситуация, при която АПС в Италия са освободени от корпоративен подоходен данък, включително когато става въпрос за доходи от експлоатацията на пристанищната инфраструктура.

2.3. Основания за откриване на процедурата

- (53) На 8 януари 2019 г. Комисията предложи подходящи мерки в съответствие с член 22 от Процедурния регламент и прикани Италия да приеме мерки, с които да се гарантира, че АПС, които извършват стопанска дейност, се облагат с корпоративен данък по същия начин като другите предприятия. С писмо от 7 март 2019 г. обаче Италия официално отхвърли предложението на Комисията и отказа да приеме мерки, с които да се гарантира, че извършващите стопанска дейност АПС се облагат с корпоративен данък по същия начин като другите предприятия.
- (54) Доколкото Комисията все пак счете, че освобождаването от корпоративен подоходен данък в полза на извършващите стопанска дейност АПС представлява съществуваща схема за държавна помощ и че има съмнения относно съвместимостта на тази схема за помощ с вътрешния пазар, тя реши да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, в съответствие с член 23, параграф 2 от процедурния правилник. В това решение Комисията стигна до предварителното заключение, че освобождаването от корпоративен данък в полза на АПС представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, която не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар.

⁽¹¹⁾ Вж. бележка под линия 8.

⁽¹²⁾ Legge 27 dicembre 2019, n. 160, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022, GU Serie Generale n.304 del 30.12.2019 - Suppl. Ordinario n. 45. Данъчното увеличение се дължи и върху доходи от дейности, извършвани въз основа на концесии за магистрали, концесии за управление на летища и концесии за железопътна инфраструктура.

3. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ И ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

3.1. Общи мнения

- (55) Италия и други заинтересовани страни твърдят, че при липсата на право на Съюза в областта на пристанищата и липсата на обща концепция за пристанищни администрации в правото на Съюза държавите членки имат компетентност да определят и регламентират характера и функциите на управителните органи на пристанищата, както е видно от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹³⁾.
- (56) Те считат, че прилагането спрямо Италия на принципите, установени в решения, приети от Комисията по конкретни случаи в други държави членки, не е разумно. Според тях ситуацията в Италия не е съпоставима с тази в други държави членки ⁽¹⁴⁾.

3.2. Предприятия/стопански дейности

3.2.1. Дейности с нестопанска цел, извършвани в полза на обществения интерес

- (57) Според Италия и повечето мнения на заинтересованите страни АПС не са предприятия и не извършват стопански дейности ⁽¹⁵⁾. Италианската правна система изисква АПС да бъдат публичноправни органи с нестопанска цел с национално значение и да разполагат с административна, организационна, регулаторна, бюджетна и финансова автономия.
- (58) АПС се контролират от Министерството на инфраструктурата и транспорта, докладите за тяхното финансово управление подлежат на одити от Сметната палата по същия начин, както за всички органи, които са част от публичната администрация. Те са включени в съставения от Италианския статистически институт списък, който се използва за определяне на консолидираната финансова сметка на държавата. Следователно АПС са не само публична собственост, но и са действителни публичноправни органи с нестопанска цел ⁽¹⁶⁾.
- (59) Италия и по-голямата част от заинтересованите страни отбелязват, че АПС сами по себе си не извършват пристанищни услуги или техническо-мореплавателни услуги ⁽¹⁷⁾. Регулаторните правомощия за техническо-мореплавателните услуги — пилотаж, теглене, акостиране/швартоване и товарене, са на Морската администрация, която е децентрализирана структура на Министерството на инфраструктурата и транспорта. Правилата за възлагане на такива услуги са определени в италианския кодекс на корабоплаването и наредбите за изпълнение. Също така АПС сами по себе си не извършват други дейности, като зареждане с гориво и събиране на отпадъци.
- (60) Според италианските органи и по-голямата част от заинтересованите страни АПС осигуряват в полза на обществения интерес недискриминационен достъп до пазарите за пристанищни услуги при условия на свободна конкуренция и гарантират, че държавната собственост се управлява при пълна прозрачност и безпристрастност ⁽¹⁸⁾. Дейностите на АПС, определени със Закон 84/1994, се ръководят от обществения интерес за правилно функциониране на пристанищните зони.

⁽¹³⁾ Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

⁽¹⁴⁾ ANCIPI (Национална асоциация на пристанищните оператори); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽¹⁵⁾ ANCIPI (Национална асоциация на пристанищните оператори); Assoportì (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика); FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI (Италианска федерация на работниците в транспортния сектор, Италианска федерация на транспортните работници, Италиански съюз на транспортните работници).

⁽¹⁶⁾ ANCIPI (Национална асоциация на пристанищните оператори); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽¹⁷⁾ ANCIPI (Национална асоциация на пристанищните оператори); Assoportì (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽¹⁸⁾ Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

3.2.2. Предоставяне на концесии с нестопанска цел

- (61) Италия и няколко други заинтересовани страни считат, че предоставянето на пристанищни концесии от страна на АПС е регулаторна дейност, насочена към по-продуктивното разпределение на пристанищната инфраструктура в интерес на пристанищната общност и ползвателите на пристанищата. АПС гарантират, че концесиите за използване на публичните пристанищни зони се предоставят с цел подобряване на управлението на пристанището и на всички дейности, свързани с него. Предоставянето на концесии по никакъв начин не се извършва със стопанска цел. То не се извършва на конкурентен пазар ⁽¹⁹⁾.
- (62) Италия и други заинтересовани страни посочват, че концесионерите се избират чрез прозрачни и недискриминационни процедури ⁽²⁰⁾. Техният подбор не зависи непременно от перспективите за най-голяма рентабилност под формата на по-високо възнаграждение за използването на терените. Вместо това целта е максимално да се увеличат използването и стойността на пристанищните зони в полза на обществения интерес.

3.2.3. Концесионните такси не са пазарни цени

- (63) Италия и няколко други заинтересовани страни считат, че таксите за предоставяне на концесии и разрешения от страна на АПС на частни предприятия за използването на основната пристанищна инфраструктура за търговски цели и предоставянето на услуги не представляват насрещна икономическа престация за предоставена услуга или предложена стока. Според тях съответните услуги не могат да се разглеждат като стопански дейности ⁽²¹⁾.
- (64) АПС предоставят концесии въз основа на прозрачни, конкурентни и недискриминационни процедури. Процедурата за възлагане, която води до избора на концесионер, е напълно необвързана с размера на таксата. АПС са задължени да контролират концесионера и да проверяват дали концесионерът отговаря на условията на концесията. Те извършват проверки за съответствие и имат специфични правомощия за санкциониране на концесионера, като правомощието да отнемат концесията в случай на неизпълнение на задълженията. АПС нямат преки договорни правоотношения с корабособствениците и операторите на плавателни съдове, само концесионерите имат такива правоотношения с тях.
- (65) Според мнения на Италия и няколко други заинтересовани страни има съществена разлика между предоставянето на държавна собственост на концесионери (както в случая на Италия) и отдаването под наем на такава собственост ⁽²²⁾. Правата, предоставени на концесионера от страна на АПС, са по-малко важни от тези на типичен лизингополучател в правоотношенията на лизинг при традиционните модели за наемодатели на пристанища. Това е видно от следните особености на италианската система:
- 1) изключителното използване на публичната собственост от страна на концесионера не трябва да бъде в противоречие с обществения интерес;
 - 2) АПС могат по всяко време да отнемат концесиите поради специфични причини, свързани с използването на морето, или поради други причини от обществен интерес; в такъв случай концесионерът няма право на обезщетение;
 - 3) събирането на таксите се извършва чрез процедури по изпълнение, подобни на тези на данъчните задължения;
 - 4) след изтичане на концесиите държавната собственост е на разположение на АПС и всички строителни работи или направени подобрения остават собственост на държавата; концесионерът няма да получи никакво плащане или възстановяване на разходи за тези строителни работи и подобрения.

⁽¹⁹⁾ Assoportì (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика); Confrasperto-Confcommercio (Конфедерация на асоциации от сектора на транспорта, спедицията и логистиката).

⁽²⁰⁾ Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽²¹⁾ Assoportì (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика); Confrasperto-Confcommercio (Конфедерация на асоциации от сектора на транспорта, спедицията и логистиката); FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI (Италианска федерация на работниците в транспортния сектор, Италианска федерация на транспортните работници, Италиански съюз на транспортните работници).

⁽²²⁾ Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

- (66) В резултат на това според Италия и няколко заинтересовани страни концесионните такси, плащани от концесионерите на АПС, не са нито наеми, нито пазарни цени, тъй като няма свобода на действие между преговарящите страни. Те са установени със закон и имат характеристиките на данък, плащан от концесионера на държавата чрез АПС в замяна на достъпа до пазара за пристанищни стопански дейности, по-специално за извършване на операции и услуги, при които се използва публична собственост ⁽²³⁾.
- (67) От това следва, че АПС не извършват стопански дейности, тъй като не могат да се намесват в основния елемент на всяка икономическа операция, осъществявана при пазарни условия, а именно определянето на цената на услугата ⁽²⁴⁾.
- (68) Някои от заинтересованите страни ⁽²⁵⁾ отбелязват, че съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз няма стопанска дейност, при която конкретните методи за предлагане на определени стоки или услуги да са установени пряко със закон и следователно да не се основават на икономически оценки от страните по тръжната процедура ⁽²⁶⁾. Следователно наличието на търговска такса, пряко определена от предприятието, което експлоатира инфраструктурата, би било условие за квалифицирането му като предприятие ⁽²⁷⁾.

3.2.4. Стопански компонент на концесионните такси

- (69) Италия и някои от заинтересованите страни са на мнение, че дейностите, извършвани от АПС при управлението на пристанищната собственост, нямат отношение към държавната собственост. Това означава, че макар някои елементи от дейностите на АПС да имат стопански характер, това не може да доведе до заключението, че АПС са предприятия ⁽²⁸⁾. Според Италия в съдебната практика на Съда на Европейския съюз се изключва хипотезата органите, създадени и регулирани за извършване на публични и нестопански функции и дейности, но в същото време изпълняващи определени стопански дейности, да се квалифицират като предприятия ⁽²⁹⁾.
- (70) Италия признава, че таксите, плащани от концесионерите, включват стопански компонент. Таксите се определят по критерии, установени на национално равнище. Таксите обаче отчитат и поетите от концесионера ангажменти по отношение на обема на товарите, вида на инвестициите и обема на трафика. Съответно основната такса може да бъде намалена, например когато концесионерите правят инвестиции за мащабно строителство на инфраструктура или извършват извънредни ремонти и поддръжка на обществените имоти, които попадат в юрисдикцията на АПС.
- (71) В обобщение, според италианските органи концесионните такси се състоят от постоянен, както и от променлив компонент. Постоянният компонент е пропорционален на площта на съответните зони и при него се отчитат няколко други параметри (местоположение и равнище на инфраструктурата на съответните зони). Променливият компонент се изчислява въз основа на механизми за стимулиране с цел постигане на по-добра производителност, по-добри енергийни и екологични показатели и подобряване на равнищата на обслужване, по-специално по отношение на интеграцията на транспорта и интермодалната интеграция на пристанищата. Свързаните със стимулиране параметри, използвани в променливия компонент на концесионните такси, обикновено отчитат обема на трафика както по отношение на плавателните съдове, количествата и видовете стоки, така и по отношение на разработването на специфични показатели за пазара и качеството на услугите (среден период на съхранение на стоките в зоните за съхранение; равнище на ефективност на операциите за прехвърляне на товари; равнище на енергийна и екологична ефективност на целия цикъл на пристанищните услуги; равнище на производителност на единица площ от пристанищната зона, обхваната от концесията).

⁽²³⁾ ANCIP (Национална асоциация на пристанищните оператори); Assoportì (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика); Confrasperto-Confcommercio (Конфедерация на асоциации от сектора на транспорта, спедицията и логистиката).

⁽²⁴⁾ Confrasperto-Confcommercio (Конфедерация на асоциации от сектора на транспорта, спедицията и логистиката).

⁽²⁵⁾ ANCIP (Национална асоциация на пристанищните оператори).

⁽²⁶⁾ Решение на Съда от 17 февруари 1993 г. по дело *Christian Poucet/Assurances Générales de France u Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon*, съединени дела C-159/91 и C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, точка 18.

⁽²⁷⁾ Решение на Съда от 17 февруари 1993 г. по дело *Christian Poucet/Assurances Générales de France u Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon*, съединени дела C-159/91 и C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, точка 18; решение на Съда от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Комисия на Европейските общности*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, точка 78.

⁽²⁸⁾ ANCIP (Национална асоциация на пристанищните оператори).

⁽²⁹⁾ Решение на Съда от 19 януари 1994 г. по дело *SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; решение на Съда от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191.

- (72) Следователно концесионната такса (постоянният и променливият компонент) обхваща, от една страна, компонента, свързан с възнаграждението за управлението на пристанището и използването на пристанищната собственост като основна инфраструктура, чийто характер не е стопански, и от друга страна, експлоатацията и използването на публичната собственост, които позволяват на концесионерите да извършват своите дейности.
- (73) Италия счита, че разграничението между нестопанската част (постоянния компонент) и стопанската част (променливия компонент) на концесионната такса се потвърждава косвено от Регламент (ЕС) 2017/352. С посочения регламент се установява, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура може да варират в зависимост от икономическата стратегия на съответното пристанище и политиката за пространствено планиране с цел насърчаване на по-ефикасното използване на пристанищната инфраструктура ⁽³⁰⁾.
- (74) Италия също така счита, че при оценяването на естеството на концесионните такси трябва да се вземат предвид дейностите, извършвани от АПС в качеството им на публични органи, управляващи публична собственост. В съдебната практика се дават насоки, според които доколкото публичен орган извършва стопанска дейност, която може да бъде отделена от упражняването на публичните му правомощия, той действа като предприятие по отношение на тази дейност. Когато обаче тази стопанска дейност е неделима от упражняването на публичните му правомощия, дейностите, извършвани от този орган, остават като цяло свързани с упражняването на тези правомощия ⁽³¹⁾.
- (75) В случая на АПС дейности, които биха могли да имат стопанско значение при управлението на пристанищната собственост и които може да бъдат от значение при определянето на концесионната такса, във всички случаи са неделими от обществените дейности, възложени на АПС по закон, като например контрол и управление на пристанищната собственост и планиране на всички дейности чрез използването на пристанищните зони. Следователно концесионните такси, които АПС събират, не следва да се считат за корпоративен доход.
- (76) Италия признава, че променливият компонент на концесионната такса има стопански характер и че това на теория би оправдало включването му в базата за изчисляване за потенциално облагане на предприятие с подоходен данък.
- (77) Според нея обаче свързаните със стимули параметри на променливия компонент от концесионните такси водят до това получените размери на таксата постепенно да намаляват, когато концесионерите изпълняват стопанските цели. Според Италия това води до цялостно намаляване на самата концесионна такса. В резултат на това приходите на АПС изцяло или почти изцяло идват от постоянния компонент, който е ограничен до възнаграждение за управленските и регулаторните дейности на АПС. Ето защо според Италия АПС не извършват стопанска дейност.

3.3. Държавни ресурси

- (78) Според мненията, получени от някои от заинтересованите страни, изключването на АПС от задължението за плащане на корпоративен подоходен данък не би довело до загуба на данъчни приходи, тъй като АПС са част от държавата. Следователно няма да има изразходване на държавни ресурси под формата на фискални или бюджетни разходи ⁽³²⁾.
- (79) Някои от заинтересованите страни също така отбелязват, че сумите, плащани от АПС на държавата в случай на облагане на приходите на АПС, биха отклонили ресурси от АПС, които в този случай не биха били на разположение за изпълнение на институционалната мисия на АПС. Тогава от държавата ще се очаква да увеличи своя принос за АПС.

⁽³⁰⁾ Член 13, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2017/352.

⁽³¹⁾ Решение на Съда от 12 юли 2012 г. по дело *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, точка 38; решение на Общия съд от 12 септември 2013 г. по дело *Германия/Комисия*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, точка 29; решение на Съда от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, точки 71—80.

⁽³²⁾ ANCIPI (Национална асоциация на пристанищните оператори); Assoport (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика); FILT CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI (Италианска федерация на работниците в транспортния сектор, Италианска федерация на транспортните работници, Италиански съюз на транспортните работници).

3.4. Избирателност

- (80) По отношение на освобождаването от облагане с корпоративен подоходен данък (IRES) в полза на АПС Италия и повечето заинтересовани страни са на мнение, че квалифицирането на АПС в категорията на публичноправните органи с нестопанска цел съгласно Консолидирания закон за подоходното облагане на Италия (TUIR) задължително води до освобождаване от облагането им с корпоративен подоходен данък ⁽³³⁾. Това не би било изключение за системата или конкретна мярка в полза на АПС, тъй като е в пълно съответствие с принципите на италианската данъчна система ⁽³⁴⁾.
- (81) Данъчната система, установена в TUIR, също е в пълно съответствие с характера и функциите на АПС, тъй като те са публичноправни органи, на които са възложени единствено административни функции и следователно подлежат на прилагането на член 74 от TUIR. От друга страна, член 73 от TUIR предполага, че съответният субект извършва търговска дейност, макар и като второстепенна дейност, и следователно той не се прилага за АПС ⁽³⁵⁾.

3.5. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (82) Една заинтересована страна счита, че мярката няма въздействие върху търговията и конкуренцията, тъй като в Италия няма частни пристанища ⁽³⁶⁾. Не е необходимо АПС да стимулират потенциалните концесионери, като предлагат ниски или намалени концесионни такси, тъй като търсенето на достъп до пристанищните зони във всички случаи е по-голямо от предлагането на налични зони.
- (83) Някои заинтересовани страни също така са на мнение, че пристанищата не се конкурират с други доставчици на транспортни услуги, тъй като различните транспортни инфраструктури обслужват различни пазари на стоки и превози и не могат да бъдат заменени.

4. ОЦЕНКА

4.1. Наличие на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора

- (84) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора 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, е несъвместима с вътрешния пазар, доколкото засяга търговията между държавите членки.

4.1.1. Наличие на предприятия

4.1.1.1. Понятие за предприятие

- (85) Съгласно съдебната практика понятието за предприятие обхваща всеки субект, който осъществява стопанска дейност, независимо от правния статут на субекта и начина му на финансиране ⁽³⁷⁾. Фактът, че даден субект не се стреми да реализира печалба, не е решаващ, за да се установи дали той е предприятие, или не ⁽³⁸⁾. Фактът, че той е публична собственост, също не е решаващ.

⁽³³⁾ ANCIP (Национална асоциация на пристанищните оператори); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽³⁴⁾ Италия цитира решение на Съда от 21 декември 2016 г. по дело *Comiscua/World Duty Free Group*, C-20/15 P, ECLI:EU:C:2016:981, точка 58.

⁽³⁵⁾ ANCIP (Национална асоциация на пристанищните оператори); Assoportì (Асоциация на италианските пристанища); Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽³⁶⁾ Confetra (Италианска генерална конфедерация по транспорт и логистика).

⁽³⁷⁾ Решение на Съда от 23 април 1991 г. по дело *Klaus Höfner u Fritz Elser/Macrotron GmbH*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, точка 21.

⁽³⁸⁾ Решение на Съда от 1 юли 2008 г. по дело *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, точки 27 и 28.

- (86) Както е изяснено от съдилищата на Съюза, всяка дейност, която се състои от предлагане на стоки и услуги на даден пазар, т.е. услуги, които обикновено се предоставят срещу възнаграждение, е стопанска дейност. Основната характеристика на възнаграждението се състои в това, че то представлява насрещна икономическа престация за разглежданата услуга ⁽³⁹⁾. Също така субектите с нестопанска цел могат да предлагат стоки и услуги на пазара ⁽⁴⁰⁾.
- (87) Що се отнася до изграждането и експлоатацията на публична инфраструктура, съдилищата на Съюза са изяснили, че бъдещото използване на инфраструктурата, т.е. нейната икономическа експлоатация или липсата на такава, определя дали финансирането на изграждането на тази инфраструктура попада в обхвата на правилата на Съюза за държавна помощ, или не ⁽⁴¹⁾. Прието е, че търговската експлоатация и изграждането на пристанищни или летищни инфраструктури с оглед на такава търговска експлоатация представляват стопански дейности ⁽⁴²⁾.
- (88) В съответствие с тази съдебна практика Комисията заключи в поредица от решения, че изграждането и търговската експлоатация на пристанищни инфраструктури представляват стопански дейности ⁽⁴³⁾. Например търговската експлоатация на пристанище или летищен терминал чрез предоставянето им на ползвателите срещу заплащане на такса представлява стопанска дейност ⁽⁴⁴⁾. Следователно публичното финансиране на пристанищна инфраструктура благоприятства стопанската дейност и по принцип подлежи на правилата за държавна помощ ⁽⁴⁵⁾.
- (89) И обратно, инвестиция за инфраструктура, която е необходима за изпълнението на всички дейности, за които държавата отговаря при упражняването на своите публични правомощия, не попада в приложното поле на правилата за държавна помощ ⁽⁴⁶⁾. Само инфраструктурите, които формират част от основните функции на държавата, имат нестопански характер.

4.1.1.2. АПС извършват стопански и нестопански дейности

- (90) Италия и по-голямата част от заинтересованите страни твърдят, че АПС са публичноправни органи с нестопанска цел с национално значение и разполагат с административна, организационна, регулаторна, бюджетна и финансова автономия. Според тях АПС не извършват стопански дейности и не са предприятия.

⁽³⁹⁾ Решение на Съда от 6 ноември 2018 г. по дело *Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия*, съединени дела C-622/16 P—C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, точка 104 и цитираната в тях съдебна практика.

⁽⁴⁰⁾ Решение на Съда от 29 октомври 1980 г. по съединени дела 209—215 и 218/78, *Van Landewyck/Комисия*, ECLI:EU:C:1980:248, точка 88; решение на Съда от 16 ноември 1995 г. по дело *FFSA и др./Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, точка 21; решение на Съда от 1 юли 2008 г. по дело *МОТОЕ*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, точки 27 и 28. Вж. също Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., точка 9).

⁽⁴¹⁾ Решение на Общия съд от 24 март 2011 г. по дело *Freistaat Sachsen и др./Комисия* и *Mitteldeutsche Flughafen u Flughafen Leipzig/Halle/Комисия*, съединени дела T-443/08 и T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, точка 95, потвърдено с Решение на Съда от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen u Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821, точки 42—44.

⁽⁴²⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 47.

⁽⁴³⁾ Решение на Комисията от 15 декември 2009 г. относно държавна помощ N 385/2009, Публично финансиране на пристанищна инфраструктура на пристанище Ventspils (ОВ С 72, 20.3.2010 г., съображения 53—58). Решение на Комисията от 15 юни 2011 г. относно държавна помощ N 44/2010, Публично финансиране на инфраструктура в пристанище Krievu salā (ОВ С 215, 21.7.2011 г., стр. 21, съображения 60—68). Решение на Комисията от 22 февруари 2012 г. относно държавна помощ SA.30742 (N/2010), Изграждане на инфраструктура за пътническия и товарния фериботен терминал в Klaipėda (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1, съображения 45—47).

⁽⁴⁴⁾ Решение на Комисията от 18 септември 2013 г. относно държавна помощ SA.36953 (2013/N), Пристанищна администрация на пристанище Bahía de Cádiz (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1, съображение 29).

⁽⁴⁵⁾ Решение на Комисията от 27 март 2014 г. относно държавна помощ SA.38302, Пристанище Salerno (ОВ С 156, 23.5.2014 г., съображения 32—36); решение на Комисията от 22 февруари 2012 г. относно държавна помощ SA.30742 (N/2010), Изграждане на инфраструктура за пътническия и товарния фериботен терминал в Klaipėda (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1, съображения 45—47); решение на Комисията от 2 юли 2013 г. относно държавна помощ SA.35418 (2012/N), Разширяване на пристанище Пиреус (ОВ С 256, 5.9.2013 г., стр. 2, съображения 21 и 22); Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., точка 215, стр. 47).

⁽⁴⁶⁾ Примери за такива нестопански дейности са: а) контролът на морското кораблоплаване; б) противопожарното обслужване; в) полицията; г) митниците. Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., точка 215, стр. 47).

- (91) Комисията счита, че квалифицирането на АПС като публичноправни органи с нестопанска цел съгласно италианското законодателство не е достатъчно, за да се заключи, че те не са предприятия. За да се определи дали извършваните от АПС дейности са дейности на предприятие по смисъла на Договора, трябва да се изследва естеството на техните дейности ⁽⁴⁷⁾.
- (92) Въз основа на описанието на дейностите на АПС (вж. раздели 2.1.2—2.1.5) Комисията счита, че предоставянето на достъп до пристанищата срещу възнаграждение (такси за заставане на котва и такси за натоварени и разтоварени стоки), предоставянето на разрешения за извършване на пристанишни операции срещу възнаграждение и предоставянето на концесии срещу възнаграждение представляват стопански дейности. Следователно Комисията заключава, че АПС извършват както нестопански, така и стопански дейности.
- (93) Комисията не оспорва, че АПС може да са натоварени с упражняването на определени публични правомощия с нестопански характер (като контрол и безопасност на морското корабоплаване или наблюдение за борба със замърсяването, извършвани самостоятелно или съвместно с други публични органи, като Морската администрация) ⁽⁴⁸⁾. При извършването на тези дейности те не съставляват предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (94) Обстоятелството, че АПС разполагат с публични правомощия за упражняването на част от дейностите си обаче, само по себе си не пречи те да бъдат квалифицирани като предприятия ⁽⁴⁹⁾.
- (95) АПС извършват и стопански дейности. Те предоставят услуга от общ характер на ползвателите на пристанищата (корабособственици и оператори на плавателни съдове), като осигуряват достъп на корабите до пристанищната инфраструктура срещу възнаграждение, което обичайно се нарича пристанишни такси (т.е. такси за натоварени и разтоварени стоки и такси за заставане на котва). Като предоставят разрешения и концесии срещу възнаграждение, те осигуряват на разположение определена инфраструктура или терени на предприятия, които използват тези зони за собствените си нужди или за предоставянето на услуги на корабособственици и оператори на плавателни съдове.
- (96) Италия и няколко други заинтересовани страни твърдят, че АПС нямат преки договорни правоотношения с корабособственици и оператори на плавателни съдове (само концесионерите имат такива отношения с тях). Въпреки това Комисията е на мнение, че фактът, че концесионерите ползват определени пристанишни терени и инфраструктура, за да предлагат услуги на корабособственици или на плавателни съдове, не изключва възможността някои дейности, упражнявани от АПС, като например отдаване под наем на пристанишни терени и инфраструктура на тези трети предприятия, да имат и стопански характер ⁽⁵⁰⁾.
- (97) Тази позиция е в съответствие с позицията, приета от Комисията в няколко случая, включващи държавна помощ за италиански АПС ⁽⁵¹⁾. Освен това в случаите, свързани с освобождаването от облагане с корпоративен подоходен данък в полза на пристанищата в Белгия и Франция, Комисията също е уточнила, че отдаването под наем на държавна собственост срещу възнаграждение представлява стопанска дейност ⁽⁵²⁾. Общият съд е потвърдил тази позиция ⁽⁵³⁾.

⁽⁴⁷⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 54.

⁽⁴⁸⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., точка 17, стр. 5).

⁽⁴⁹⁾ Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 64. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точки 53 и 54.

⁽⁵⁰⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 48.

⁽⁵¹⁾ Решение на Комисията от 19 декември 2012 г. относно държавна помощ SA.34940, Пристанище Аугуста (ОВ С 077, 17.3.2013 г., съображения 42 и 43). Решение на Комисията от 27 март 2014 г. относно държавна помощ SA.38302, Пристанище Salerno (ОВ С 156, 23.5.2014 г., съображения 33—36). Решение на Комисията от 19 юни 2015 г. относно държавна помощ SA.39542, Драгиране и обезвреждане на драгирани материали в пристанище Таранто (ОВ С 259, 7.8.2015 г., съображения 38—41). Решение на Комисията от 28 юни 2016 г. относно държавна помощ SA.36112, Пристанищни органи на Неапол и Cantieri del Mediterraneo S.p.A. (ОВ С 369, 7.10.2016 г., съображения 44—47).

⁽⁵²⁾ Решение на Комисията от 27 юли 2017 г. относно държавна помощ SA.38393, Данъчно облагане на пристанищата в Белгия (ОВ L 332, 14.12.2017 г., параграф 62). Решение на Комисията от 27 юли 2017 г. относно държавна помощ SA.38398, Данъчно облагане на пристанищата във Франция (ОВ L 332, 14.12.2017 г., точка 55).

⁽⁵³⁾ Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точки 65 и 66. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 47. Съдебните решения не са били обжалвани.

- (98) В обобщение АПС ще се считат за предприятие ако и доколкото действително извършват една или няколко стопански дейности ⁽⁵⁴⁾. АПС дават достъп до пристанищната инфраструктура на корабособствениците и операторите на плавателни съдове срещу възнаграждение (т.е. такси за разтоварени и натоварени стоки и такси за заставане на котва). Те издават разрешения за пристанищни операции срещу възнаграждение (такси за разрешения) и отдават под наем държавна собственост срещу възнаграждение (концесионни такси). Тези дейности се квалифицират като стопански дейности. Поради това Комисията счита, че АПС са предприятия по отношение на стопанските дейности, които извършват.

4.1.1.3. Липсата на мотив за печалба не е достатъчна, за да се изключи квалифицирането като предприятие

- (99) Италия и няколко заинтересовани страни твърдят, че АПС не следват търговска логика и не целят максимално увеличаване на печалбата. Във връзка с това Комисията желае да подчертае, че обстоятелството, че предлагането на стоки или услуги се осъществява без стопанска цел, не е пречка за това субектът, който извършва тези сделки на пазара, да трябва да се счита за предприятие ⁽⁵⁵⁾.
- (100) Комисията отбелязва, че нито Италия, нито заинтересованите страни твърдят, че таксите, начислявани от АПС, са просто символични или не са свързани с цената на предоставяните услуги. Комисията също така отбелязва, че пристанищните такси (т.е. такси за разтоварени и натоварени стоки и такси за заставане на котва), както и таксите за разрешения и концесионните такси, представляват най-големия дял от приходите на АПС. Според доклад на Министерството на инфраструктурата и транспорта на Италия през 2017 г. пристанищните такси (такси за разтоварени и натоварени стоки и такси за заставане на котва) и концесионните такси представляват съответно 53,2 % и 27,1 % от приходите на АПС ⁽⁵⁶⁾.

4.1.1.4. Определянето на таксите със закон не изключва наличието на стопанска дейност

- (101) Италия и няколко заинтересовани страни твърдят, че концесионните такси и таксите за издаване на разрешения, предоставяни от АПС на частни предприятия за използването на основната пристанищна инфраструктура за търговски цели и предоставянето на пристанищни операции и услуги, не представляват насрещна икономическа престация за предоставена услуга или предложена стока (вж. раздел 3.2.3).
- (102) Италия твърди, че концесионните такси са установени със закон. Следователно АПС не извършват стопански дейности, тъй като не могат да се намесват в основния елемент на всяка икономическа операция, осъществявана при пазарни условия, а именно определянето на цената на услугата.
- (103) Най-напред Комисията желае да припомни, че съгласно съдебната практика услугите, които могат да бъдат характеризирани като стопански дейности, са онези, които обикновено се предоставят срещу възнаграждение. Основната характеристика на възнаграждението се състои в това, че то представлява насрещна икономическа престация за разглежданата облага ⁽⁵⁷⁾. Следователно наличието на възнаграждение е определящ фактор, за да се установи наличие на стопанска дейност ⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁴⁾ Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 64 и цитираната съдебна практика.

⁽⁵⁵⁾ Решение на Съда от 1 юли 2008 г. по дело *MOTOE*, C-49/07, ECLI:EU:C:2008:376, точка 27. Решение на Съда от 27 юни 2017 г. по дело *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, точка 46. Решение на Общия съд от 12 септември 2013 г. по дело *Германия/Комисия*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, точка 48. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 80.

⁽⁵⁶⁾ *Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale*, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, публикуван на 16 септември 2019 г. <http://www.mit.gov.it/node/11420>

⁽⁵⁷⁾ Решение на Съда от 27 юни 2017 г. по дело *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, точка 47 и цитираната съдебна практика. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 75.

⁽⁵⁸⁾ Решение на Съда от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen u Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821, точка 40. Решение на Общия съд от 24 март 2011 г. по дело *Freistaat Sachsen u др./Комисия u Mitteldeutsche Flughafen u Flughafen Leipzig/Halle/Комисия*, съединени дела T-443/08 и T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, точка 93. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 76.

- (104) Предоставянето на услуги срещу възнаграждение, което е предвидено в закона, само по себе си не е достатъчно за квалифициране на упражняваната дейност като стопанска ⁽⁵⁹⁾.
- (105) Поради това Комисията счита, че твърдението, че концесионните такси са установени със закон, не е достатъчен, за да заключи, че АПС не извършват стопански дейности. Комисията също така отбелязва, че в закона са определени само минимални концесионни такси, което дава възможност на АПС да влияят върху таксите в съответствие със своите бизнес стратегии. Във всеки случай, дори и да е вярно, че концесионните такси са изцяло определени в закона, това не би имало значение, тъй като АПС предоставят на предприятията определена инфраструктура или терен срещу възнаграждение, което се счита за стопанска дейност.
- (106) Следователно Комисията стига до заключението, че предоставянето на концесии срещу възнаграждение следва да се квалифицира като стопанска дейност.

4.1.1.5. Икономически стимули

- (107) Комисията отбелязва, че определянето на таксите със закон не изключва хипотезата таксите да се определят поне отчасти въз основа на икономическа обосновка. В разглеждания случай се провеждат консултации с множество заинтересовани страни от публичния и частния сектор (национални и регионални органи, АПС и други публични органи, предприятия, предоставящи пристанищни услуги и пристанищни операции, синдикални организации), преди да се определят концесионните такси и таксите за разрешения за пристанищни операции на национално равнище. Същото важи и за пристанищните такси (такси за натоварени и разтоварени стоки и такси за заставане на котва).
- (108) Комисията счита, че освобождаването от корпоративен данък в полза на АПС позволява на АПС да прилагат по-ниски такси. Размерът на таксите представлява съществен инструмент на търговската политика, осъществявана от пристанищата с цел насърчване на корабособствениците и операторите на плавателни съдове да ползват пристанищната инфраструктура и стимулиране на предприятията да се установят на тяхна територия, за да развият дейностите си в областта на производството или услугите ⁽⁶⁰⁾.
- (109) Също така в случая на концесии само една част от концесионната такса (минимална такса) е определена на национално равнище. Тази част от таксата е постоянният компонент на концесионната такса. Променливият компонент на концесионната такса позволява на АПС да следват своите бизнес стратегии в зависимост от конкретните обстоятелства на пазара.
- (110) Действително концесионните такси се състоят от постоянен и променлив компонент. Постоянният компонент по принцип е пропорционален на площта на зоните, предмет на концесията, и при него се отчитат няколко други параметри (местоположение и равнище на инфраструктурата на съответните зони). Променливият компонент включва механизми за икономическо стимулиране с цел постигане на по-висока производителност, по-добри енергийни и екологични показатели и подобряване на равнищата на обслужване, по-специално по отношение на интеграцията на транспорта и интермодалната интеграция на пристанищата.
- (111) Италия признава, че променливият компонент на концесионните такси има стопански характер и че следователно това би оправдало включването му в базата за изчисляване за потенциално облагане на АСП с подоходен данък. Когато обаче концесионерите изпълнят поставените стопански цели, съответният размер на таксата постепенно ще намалява и това ще доведе до намаляване на цялостната концесионна такса. В резултат на това според италианските органи приходите на АПС от концесии на практика почти изцяло идват от постоянния компонент, който е ограничен до възнаграждение за управленските и регулаторните дейности на АПС. Тъй като Италия счита, че постоянният компонент на концесионните такси е възнаграждение за нестопански дейности, тя заключава, че АПС не извършват никаква стопанска дейност.
- (112) Комисията обаче отбелязва, че нито Италия, нито някоя от заинтересованите страни са представили доказателства в подкрепа на твърдението си, че променливият компонент на таксата води до намаляване на цялостната концесионна такса.

⁽⁵⁹⁾ Решение на Общия съд от 12 септември 2013 г. по дело *Германия/Комисия*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, точка 30 и цитираната съдебна практика. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 78.

⁽⁶⁰⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 81.

- (113) По-важното е, че не се оспорва, че концесионните такси се определят по начин, който отразява стойността на предоставяната услуга (обхват, местоположение и равнище на инфраструктурата). Освен това концесионните такси не са просто символични.
- (114) Поради това Комисията заключава, че фактът, че променливият компонент на концесионните такси може да намали общите приходи от концесионни такси, когато концесионерите извършват стопанските цели в договора за концесия, не е достатъчен, за да се изключи възможността АПС да извършват стопански дейности. Комисията също така счита, че обстоятелството, че с приходите от концесионни такси може да се финансират и някои нестопански дейности, не променя факта, че таксите се събират като насрещна престация за услуги, а именно предоставянето на достъп до пристанищната инфраструктура ⁽⁶¹⁾.

4.1.1.6. Таксите не са данъци

- (115) Италия и няколко заинтересовани страни също така твърдят, че таксите, дължими на АПС, имат характеристиките на данък, плащан от концесионера на държавата чрез АПС.
- (116) Комисията счита, че този довод не е от значение за определянето на това дали АПС извършват стопанска дейност, тъй като квалифицирането на национално равнище само по себе си не може да бъде използвано за заобикаляне на прилагането на общите правила на Съюза. Като „стопански дейности“ могат да бъдат квалифицирани услугите, които обикновено се предоставят срещу възнаграждение ⁽⁶²⁾. Таксите, получавани от АПС, представляват възнаграждение, заплащано от ползвателите в замяна на предоставянето на конкретни услуги. Както Общият съд вече е отбелязал в случая с испанските пристанища, при които пристанищните администрации също твърдят, че пристанищните такси са данъци, въпросните пристанищни такси са такси, начислявани за използването на пристанищната инфраструктура ⁽⁶³⁾.

4.1.1.7. Стопанските дейности на АПС не са спомагателни дейности

- (117) Италия е на мнение, че стопанските дейности, извършвани от АПС при управлението на пристанищата, са периферни и не са достатъчни за определянето на АПС като предприятия. Практиката на Съда изключва квалифицирането на органи, създадени и уредени да изпълняват публични функции и дейности с нестопанска цел, които обаче в същото време извършват определени стопански дейности, като предприятия ⁽⁶⁴⁾.
- (118) Италия също така счита, че дейностите, които може да имат стопанско значение за управлението на пристанищната собственост и които може да са от значение за определяне на концесионните такси, са неделими от публичните дейности, възложени на АПС по закон, като например контрола и управлението на пристанищната собственост. Ето защо според Италия таксите, събирани от АПС, не следва да се считат за корпоративен доход.
- (119) Комисията желае да припомни, че обстоятелството, че даден субект се ползва с прерогативите на публичен орган при упражняване на част от своите дейности, само по себе си не е пречка той да бъде квалифициран като предприятие за целите на правото на Съюза в областта на конкуренцията за останалите си стопански дейности ⁽⁶⁵⁾.
- (120) Според съдебната практика, доколкото публичноправният субект осъществява стопанска дейност, която може да бъде отделена от упражняването на неговите прерогативи на публичен орган, по отношение на тази дейност въпросният субект действа като предприятие. От друга страна, ако тази стопанска дейност е неделима от упражняването на неговите прерогативи на публичен орган, всички дейности, извършвани от субекта, остават дейности, свързани с упражняването на посочените прерогативи ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶¹⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 82.

⁽⁶²⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 75.

⁽⁶³⁾ Решение на Общия съд от 15 март 2018 г. по дело *Naviera Armas/Комисия*, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, точка 124.

⁽⁶⁴⁾ Решение на Съда от 19 януари 1994 г. по дело *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7. Решение на Съда от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07, ECLI:EU:C:2009:191.

⁽⁶⁵⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 85 и цитираната съдебна практика.

⁽⁶⁶⁾ Решение на Съда от 12 юли 2012 г. по дело *Compass-Datenbank*, C 138/11, ECLI:EU:C:2012:449, точка 38; решение на Общия съд от 12 септември 2013 г. по дело *Германия/Комисия*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, точка 29; решение на Съда от 26 март 2009 г. по дело *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, точки 71—80. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 86; решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 82.

- (121) Комисията отбелязва, че нито Италия, нито коя да е заинтересована страна не е представила доказателства, за да покаже, че извършваните от пристанищата стопански дейности са неделими от техните прерогативи на публичен орган. Само фактът, че може да има икономическа връзка между тези дейности, тъй като стопанските дейности на пристанищата правят възможно цялостното или частичното финансиране на техните нестопански дейности, не е достатъчен, за да се докаже, че тези дейности са неделими по смисъла на съдебната практика ⁽⁶⁷⁾.
- (122) Комисията също така отбелязва, че в разглеждания случай стопанските дейности на АПС не стават задължителни по силата на техните нестопански дейности от обществен интерес и че в отсъствието им нестопанските дейности няма непременно да бъдат лишени от своята полезност ⁽⁶⁸⁾.
- (123) Комисията също така отбелязва, че нито Италия, нито коя да е заинтересована страна не е представила доказателства, че стопанските дейности на пристанищата са спомагателни за техните нестопански дейности, извършвани в полза на обществения интерес ⁽⁶⁹⁾. Обратното, пристанищните такси (а именно такси за разтоварени и натоварени стоки и такси за заставане на котва) и концесионните такси представляват по-голямата част от оперативните приходи на АПС, тъй като свързаните с тях дейности съставляват основната стопанска дейност на АПС ⁽⁷⁰⁾.
- (124) Поради това Комисията заключава, че стопанските дейности на АПС не са неделими от техните нестопански дейности, извършвани/упражнявани в полза на обществения интерес, по смисъла на съдебната практика ⁽⁷¹⁾. В резултат на това Комисията счита, че АПС следва да се считат за предприятия, ако и доколкото те действително извършват една или повече стопански дейности ⁽⁷²⁾.

4.1.1.8. Наличието на законен монопол не е достатъчно за квалифициране на дейностите на АПС като нестопански

- (125) Италия и няколко заинтересовани страни твърдят, че АПС нямат конкуренти и не съществува пазар, на който те биха осъществявали дейност. В отсъствието на пазар, на който да предлагат услугите си, АПС не могат да бъдат считани за предприятия. Някои от заинтересованите страни също така посочват, че управлението на пристанища се различава от управлението на легища.
- (126) В тази връзка Комисията отбелязва, че няма пречка субект, който се ползва от законен монопол, да предлага стоки и услуги на пазара и следователно да бъде предприятие по смисъла на член 107 от Договора. Понятието „стопанска дейност“ е обективно и произтича от фактически елементи, по-конкретно от съществуването на пазар за съответните услуги ⁽⁷³⁾.

⁽⁶⁷⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 87. Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 84.

⁽⁶⁸⁾ Решение на Съда от 12 юли 2012 г. по дело *Compass-Datenbank*, C 138/11, ECLI:EU:C:2012:449, точка 41; решение на Общия съд от 12 септември 2013 г. по дело *Германия/Комисия*, T-347/09, ECLI:EU:T:2013:418, точка 41; решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 89. Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 82.

⁽⁶⁹⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 90. Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 87.

⁽⁷⁰⁾ *Relazione sull'attività delle autorità di sistema portuale*, Anno 2017, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, публикуван на 16 септември 2019 г. <http://www.mit.gov.it/node/11420>.

⁽⁷¹⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 89; решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 84.

⁽⁷²⁾ Решение на Съда от 12 юли 2012 г. по дело *Compass-Datenbank*, C 138/11, ECLI:EU:C:2012:449, точка 37; решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 64.

⁽⁷³⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 56.

- (127) Комисията също така припомня, че съдилищата на Съюза са постановили, че предоставянето на летищни съоръжения на въздушните превозвачи срещу заплащане на такса съставлява стопанска дейност ⁽⁷⁴⁾. Комисията счита, че не съществува принципна разлика между предоставянето на достъп до летищна инфраструктура в замяна на летищни такси и предоставянето на достъп до пристанищна инфраструктура в замяна на пристанищни такси ⁽⁷⁵⁾, по-специално защото летищата също разполагат със законен монопол, подобен на този, от който се ползват италианските АПС. АПС сами експлоатират пристанищната инфраструктура, когато предоставят достъп до пристанищната инфраструктура на корабособствениците и операторите на плавателни съдове или я отдават под наем срещу възнаграждение ⁽⁷⁶⁾.
- (128) Поради това Комисията заключава, че доводите, представени от Италия и някои заинтересовани страни, не са достатъчни, за да се приеме, че упражняваните от АПС дейности са с нестопански характер.

4.1.1.9. Заключение

- (129) С оглед на изложеното по-горе Комисията заключава, че АПС извършват стопански дейности и по отношение на тях те се квалифицират като предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

4.1.2. Използване на държавни ресурси и приписване на терките на държавата

- (130) Съгласно изискванията на член 107, параграф 1 от Договора, за да се квалифицира като държавна помощ, мярката трябва да бъде предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма. В разглеждания случай освобождаването от корпоративен данък се основава по-специално на член 74 от TUIR, както се тълкува и прилага от италианските органи (вж. съображения 50—52). Съгласно член 74 от TUIR държавните органи и администрации, както и други териториални структури, например регионите и общините, не подлежат на облагане с корпоративен данък. По мнение на италианските органи АПС са публични органи, на които са възложени единствено административни функции, и следователно те подлежат на прилагането на член 74 от TUIR. Поради това мярката може да бъде приписана на държавата.
- (131) Освен това загубата на данъчни приходи се приравнява на изразходване на държавни ресурси под формата на бюджетни разходи.
- (132) Действително, както са постановили съдилищата на Съюза, мярка, с която публичните органи предоставят на определени предприятия освобождаване от данъци, което не е свързано с паричен превод на държавни ресурси, но поставя лията, за които се прилага освобождаването от данъци, в по-благоприятно финансово положение от останалите данъкоплатци, отговаря на понятието „ресурси на държавата“ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора ⁽⁷⁷⁾.
- (133) Съответно чрез освобождаването на извършващите стопански дейности АПС от облагане с корпоративен данък върху дохода италианските органи се отказват от приходи, които съставляват държавни ресурси. Поради това Комисията е на мнение, че разглежданата мярка включва загуба на държавни ресурси и следователно е предоставена чрез държавни ресурси.
- (134) По отношение на довода, изтъкнат от някои заинтересовани страни, че изключването на АПС от задължението за плащане на корпоративен подоходен данък не би довело до загуба на данъчни приходи, тъй като АПС са част от държавата, Комисията припомня, че правният ред на Съюза е неутрален по отношение на режима на собственост върху имущество ⁽⁷⁸⁾ и по никакъв начин не засяга правото на държавите членки да действат като икономически оператори. В същото време, когато публичните органи осъществяват пряко или косвено стопански сделки под каквато и да било форма, те подлежат на правилата на Съюза за държавна помощ ⁽⁷⁹⁾. В съответствие с добре установената съдебна практика трябва следователно да се прави разлика между задълженията, които държавата

⁽⁷⁴⁾ Решение на Съда от 24 октомври 2002 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, С 82/01 Р, ECLI:EU:C:2002:617, точка 78. Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, Т 128/98, ECLI:EU:T:2000:290, точка 121.

⁽⁷⁵⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, Т-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 71; решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, Т-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 65.

⁽⁷⁶⁾ Решение на Съда от 19 декември 2012 г. по дело *Mitteldeutsche Flughafen u Flughafen Leipzig-Halle/Комисия*, С-288/11, ECLI:EU:C:2012:821; решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, Т-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 72.

⁽⁷⁷⁾ Решение на Съда от 15 март 1994 г. по дело *Banco Exterior de España/Ayuntamiento de Valencia*, С-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, точка 14.

⁽⁷⁸⁾ Член 345 от Договора предвижда, че „Договорите по никакъв начин не засягат разпоредбите в държавите членки, отнасящи се до режима на собственост върху имущество“.

⁽⁷⁹⁾ Вж. например решение на Съда от 10 юли 1986 г. по дело *Белгия/Комисия*, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, точка 12.

поема в качеството на собственик на дадено дружество, и нейните задължения като публичен орган⁽⁸⁰⁾. Това означава, че приходите, които държавата може да получава от собствеността си в публично дружество, не могат да се вземат предвид при оценката на това дали дадено данъчно предимство, което ѝ е предоставено, засяга държавни ресурси. Освен това нито Италия, нито която и да е заинтересована страна са представили доводи, за да докажат, че данъчното предимство, свързано с освобождаването на АПС от корпоративен данък, ще бъде ограничено до сумата, необходима за финансиране на институционалните задачи на АПС.

4.1.3. Предимство

- (135) За да се квалифицира като държавна помощ, мярката трябва също така да предоставя финансово предимство на получателя. Понятието „предимство“ обхваща не само положителните ползи, но и интервенциите, чрез които под различни форми се намаляват разходите, които обичайно се поемат от предприятието⁽⁸¹⁾.
- (136) Съгласно разглежданата мярка АПС са освободени от корпоративен подоходен данък, докато останалите предприятия по принцип подлежат на корпоративно подоходно облагане. Освобождаването от данъци намалява разходите, които обичайно се включват в оперативните разходи на предприятие, извършващо стопанска дейност. С него на АПС се предоставя икономически предимство спрямо останалите предприятия, които не могат да се ползват от такова данъчно предимство, въпреки че извършват стопанска дейност. Следователно мярката включва предимство за АПС.
- (137) Комисията отбелязва, че италианските органи не твърдят, че АПС са натоварени със задължение за извършване на обществена услуга и че освобождаването от данъци би компенсирало АПС за разходите, поети при изпълнението на задължението за извършване на обществена услуга. Комисията също така не счита, че са изпълнени критериите по делото „Altmark“⁽⁸²⁾, тъй като АПС не са натоварени със задължения за извършване на обществена услуга, които са ясно определени. Освен това разглежданата мярка, която обвързва размера на помощта с реализираната печалба, не се отнася, нито е ограничена до нетните разходи по изпълнението на задача за обществена услуга. Тя освен това не произтича от възложен на бенефициерите на мярката мандат да изпълняват такава задача.
- (138) Следователно, като освобождават АПС, извършващи стопанска дейност, от корпоративно данъчно облагане, италианските органи им предоставят предимство. Поради това Комисията заключава, че с разглежданата мярка се предоставя предимство за АПС.

4.1.4. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (139) Съгласно член 107, параграф 1 от Договора мярка се квалифицира като държавна помощ, ако засяга търговията в рамките на Съюза и нарушава или заплашва да наруши конкуренцията.

4.1.4.1. Наличие на конкуренция и конкурентни пазари

- (140) Комисията припомня преди всичко, че в контекста на обществената консултация със заинтересованите страни по проекта на регламент относно пристанищния сектор всички заинтересовани страни са подчертали необходимостта от устойчиви и справедливи еднакви условия на конкуренция между пристанищата в Съюза⁽⁸³⁾.
- (141) Вярно е, че в някои държави членки функционирането на основната пристанищна инфраструктура е запазено по закон за определени субекти. В тази връзка операторите от други държави членки не могат да експлоатират основна пристанищна инфраструктура в тези държави членки, така че този конкретен пазар може поне до известна степен да се счита за нелиберализиран или неотворен за конкуренция. Въпреки това този конкретен пазар не е единственият пазар, на който предоставянето на предимство за пристанищните администрации би могло да наруши конкуренцията⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸⁰⁾ Решение на Съда от 14 септември 1994 г., *Испания срещу Комисия*, съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, точка 22.

⁽⁸¹⁾ Решение на Съда от 23 февруари 1961 г. по дело *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Верховен орган на Европейската общност за въглища и стомана*, дело 30/59, ECLI:EU:C:1961:2, точка 19; решение на Съда от 8 ноември 2001 г. по дело *Adria-Wien Pipeline и Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, точка 38.

⁽⁸²⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁸³⁾ Вж. точка 2.1 от предложението за Регламент относно пристанищните услуги. Вж. също Съобщение на Комисията относно европейската пристанищна политика, COM(2007) 616 окончателен, раздел II, точка 4.2.

⁽⁸⁴⁾ Вж. заключението на генералния адвокат Wahl във връзка с решението на Съда от 23 януари 2019 г. по дело *Fallimento Traghetti del Mediterraneo*, C-387/17, ECLI:EU:C:2018:712, точка 66: „... Съдът вече е постановил, че такава липса на либерализиране не изключва непременно възможността държавната помощ да може да засегне търговията между държавите членки и да е в състояние да наруши или да създаде заплаха от нарушаване на конкуренцията“. Вж. също решението на Съда от 23 януари 2019 г. по дело *Fallimento Traghetti del Mediterraneo*, C-387/17, ECLI:EU:C:2019:51, точка 38 и следващите.

- (142) На първо място логистичните и транспортните предприятия, желаещи да превозват стоки, могат да прилагат различни начини за това, включително използването на други (чуждестранни или вътрешни) пристанища, управлявани от други пристанищни администрации, или дори изобщо да не използват пристанища. Пристанищата от различни държави членки могат да споделят един и същ хинтерланд, така че пристанищните администрации да се конкурират за предоставянето на транспортни услуги на оператори, желаещи да обслужват този хинтерланд. Такъв може да бъде например случаят с операторите на пристанища в северозападната част на Италия и в южната част на Франция. Следователно услугите, предлагани от АПС (предоставяне на достъп до пристанища), поне до известна степен са в конкуренция с услугите, предлагани от други пристанищни администрации и от други доставчици на транспортни услуги в Италия и в други държави членки. В по-общ план Комисията отбелязва, че тъй като пристанищата до голяма степен участват в международните превози на стоки и пътници, всяко предимство в полза на италианските АПС по своята същност може също така да засегне конкуренцията и търговията в рамките на Съюза.
- (143) В това отношение фактът, че АПС са единствените субекти, които имат право да експлоатират собствената си пристанищна инфраструктура (и да предлагат достъп до пристанищна инфраструктура), не поставя под въпрос съществуването на по-широк конкурентен пазар, на който предоставяните от АПС транспортните услуги (достъпът до пристанищна инфраструктура) са в конкуренция с услугите, предлагани от други транспортни оператори, установени в Италия, и от други пристанища или доставчици на транспорт в други държави членки⁽⁸⁵⁾. Ползвателите на пристанищна инфраструктура могат свободно да използват други пристанища (в Италия или в чужбина) и други начини за транспорт, така че АПС предоставя услуги в конкуренция с други оператори на широкия пазар на транспортни услуги, както и на по-тесния пазар на пристанищни услуги (други пристанища в Съюза предоставят достъп до пазара на Съюза и съответно до този на Италия, понякога в комбинация с достъп до автомобилен път, железница или воден път)⁽⁸⁶⁾.
- (144) Освен това концесионерите, желаещи да предоставят пристанищни услуги, могат да правят това на други пристанища, управлявани от други пристанищни администрации. АПС се конкурират да привлекат тези оператори (концесионери, извършващи пристанищни услуги). Размерът на таксите, начислявани от АПС в замяна на предоставяне на терени и инфраструктура (пристанищно оборудване) на концесионерите, също играе роля при избора, направен от концесионерите да се установят в едно пристанище, а не в друго⁽⁸⁷⁾. Съществуването на конкуренция и трансгранични ефекти на този пазар се признава от съдебната практика⁽⁸⁸⁾.
- (145) Освен това предприятията, желаещи да се установят в близост до пристанище, могат да се установят и извън територията на пристанището (и не непременно на терен, притежаван или управляван от пристанищната администрация), така че АПС се конкурират с други оператори, отдаващи терени извън територията на пристанищата.
- (146) В заключение Комисията счита, че АПС могат да се конкурират помежду си и с други пристанища в Европа и че освобождаването от данъци в полза на АПС следователно може също така да засегне конкуренцията и търговията между държавите членки.

4.1.4.2. Нарушаване на конкуренцията

- (147) Счита се, че мярка, предоставена от държавата, нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато тя може да подобри конкурентната позиция на получателя в сравнение с други предприятия, с които той се конкурира⁽⁸⁹⁾. По принцип се счита, че е налице нарушаване на конкуренцията по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, когато държавата предоставя финансово предимство на предприятие в сектор, в който има или би могло да има конкуренция⁽⁹⁰⁾. Публичното подпомагане би могло да наруши конкуренцията, дори да не помага за разширяването

⁽⁸⁵⁾ В това отношение условията, установени в точка 188 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ, не са удовлетворени. Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1—50).

⁽⁸⁶⁾ „Конкуренцията между пристанищата може да включва и съперничество между пристанищните администрации с оглед на предлагането на най-добрите механизми (както материални, така и нематериални) за всички участници във веригите на доставките на различните отрасли (например доставчици на товаро-разтоварни услуги, спедиторски дружества, превозвачи и оператори на мултимодален транспорт)“. Notteboom T., de Langen P. (2015 г.) Container Port Competition in Europe (Конкуренция между контейнерните пристанища в Европа). В изданието: Lee CY., Meng Q. (издатели) Handbook of Ocean Container Transport Logistics (Наръчник по логистика на океанските контейнерни превози). International Series in Operations Research & Management Science, том 220.

⁽⁸⁷⁾ „На равнището на пристанищните администрации борбата е съсредоточено основно върху предлагането на най-добрата основна инфраструктура (докове, кейове) и най-добрата „информационна инфраструктура“ (ИТ), най-добрите съоръжения за логистика/разпределение и най-ниските разходи за ползвателите на пристанището.“ Notteboom T., de Langen P. (2015 г.) Container Port Competition in Europe (Конкуренция между контейнерните пристанища в Европа). В изданието: Lee CY., Meng Q. (издатели) Handbook of Ocean Container Transport Logistics (Наръчник по логистика на океанските контейнерни превози). International Series in Operations Research & Management Science, том 220.

⁽⁸⁸⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точка 99; решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 103.

⁽⁸⁹⁾ Решение на Съда от 17 септември 1980 г. по дело *Philip Morris Holland BV/Комисия на Европейските общности*, дело 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, точка 11; решение на Първоинстанционния съд от 15 юни 2000 г. по дело *Alzetta u др./Комисия*, съединени дела T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97—607/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 и T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, точка 80.

⁽⁹⁰⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans u Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 78 и 79.

и получаването на пазарен дял от страна на предприятието получател. Достатъчно е, че помощта му позволява да поддържа по-силна конкурентна позиция, отколкото би имало, ако помощта не беше предоставена. В този контекст, за да може да се счита, че помощта нарушава конкуренцията, обикновено е достатъчно тя да предоставя на бенефициера предимство, като го освобождава от разходи, които в противен случай той би понесъл в хода на своите ежедневни стопански дейности ⁽⁹¹⁾.

- (148) Тъй като разглежданата мярка представлява схема за помощ, която се прилага в полза на АПС с различен размер, географско местоположение и дейности, не е необходимо да се доказва, че тази мярка води до нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията поотделно за всяка АПС, за да се констатира, че разглежданата мярка представлява държавна помощ ⁽⁹²⁾.
- (149) С освобождаването от корпоративен данък на АПС предоставя предимство, което може да подобри тяхната конкурентна позиция. По-специално цената на услугите, предоставяни от АПС (такси за разрешения и концесионни такси, такси за разтоварени и натоварени стоки и такси за заставане на котва), е един от факторите, влияещи върху относителната конкурентоспособност на различните пристанища в Европа ⁽⁹³⁾.
- (150) Италия е изтъкнала, че АПС имат само ограничено влияние върху определянето на таксите за своите дейности. Въз основа обаче на критериите за определяне на таксите за разрешения и концесионните такси, установени с публичен указ, се определя само минималната такса и следователно АПС разполагат със свобода на преценка да определят размера на своите такси (вж. раздел 4.1.1.5). Във всеки случай дори съществуването на такси, определяни изключително на централно равнище — без никаква свобода на преценка на отделните АПС, за да влияят върху размера на централно определените такси — не би изключило възможността за нарушаване на конкуренцията, тъй като предприятията могат да се конкурират и по параметри, които не са свързани с цената (качество на услугата и т. н.), и тъй като предимството, предоставено на АПС чрез освобождаването от данъци, може да им помогне също така да подобрят качеството на своята оферта и да привличат корабособственици и оператори на плавателни съдове.
- (151) Поради това Комисията заключава, че като освобождават АПС, извършващи стопанска дейност, от корпоративно данъчно облагане, италианските органи им предоставят предимство, което може да засегне конкуренцията. Следователно Комисията е на мнение, че разглежданата мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията.

4.1.4.3. Въздействие върху търговията

- (152) Публичната подкрепа за предприятията представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора само доколкото засяга търговията между държавите членки. Не е необходимо да се установи действително въздействие на въпросната помощ върху търговията между държавите членки, а следва само да се прецени, че помощта би могла да засегне тази търговия ⁽⁹⁴⁾. По-специално съдилищата на Съюза са постановили, че когато държавна финансова помощ укрепва позицията на предприятие спрямо тази на други конкурентни предприятия в рамките на търговията в Съюза, същата трябва да се счита за повлияна от помощта ⁽⁹⁵⁾.
- (153) Тази съдебна практика може да се приложи към настоящия случай, тъй като освобождаването от корпоративен данък укрепва позицията на АПС. Това позволява на АПС да намалят таксите си и да направят управляваната от тях пристанищна инфраструктура по-привлекателна за корабособствениците и операторите на плавателни съдове, особено онези от други държави членки.

⁽⁹¹⁾ Решение на Съда от 3 март 2005 г. по дело *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, точка 55.

⁽⁹²⁾ Решение на Общия съд от 30 април 2019 г. по дело *UPF/Комисия*, T-747/17, ECLI:EU:T:2019:271, точка 102.

⁽⁹³⁾ Цената на транспортните услуги, предоставяни от пристанищата, често съставлява голям дял от общите разходи за транспорт. Вж. „Европейските морски пристанища до 2030 г.: предстоящи предизвикателства“, Информационна бележка на Европейската комисия от 23 май 2013 г.: „Цените и качеството на пристанищните услуги са важен фактор за европейските предприятия. Пристанищните разходи могат да представляват значителна част от общите разходи в логистичната верига. Обработката на товари, пристанищните такси и пристанищните мореплавателни услуги могат да представляват между 40 % и 60 % от общите разходи за логистика от врата до врата за предприятията, които за превоза на стоки използват морски транспорт на къси разстояния.“ (подчертаването е на Комисията). Вж. бележка под линия 72.

⁽⁹⁴⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г. по дело *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, точка 65. Решение на Съда от 8 май 2013 г. по дело *Libert и др.*, съединени дела C-197/11 и C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, точка 76.

⁽⁹⁵⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г. по дело *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, точка 66; решение на Съда от 8 май 2013 г. по дело *Libert и др.*, съединени дела C-197/11 и C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, точка 77; решение на Първоинстанционния съд от 4 април 2001 г. по дело *Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Комисия*, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, точка 41.

- (154) В настоящия случай италианските пристанища участват в търговията в рамките на Съюза, така че предимството за съответните АПС засяга търговията в рамките на Съюза. Италианските пристанища участват активно в търговията в рамките на Съюза и няколко италиански пристанища са сред най-важните в целия Съюз по отношение на превоза на контейнери и тонажа на товарите. Въз основа на публично достъпна информация изглежда, че измежду 15-те най-значими контейнерни пристанища в Европа за 2019 г. две са италиански, а именно Генуа и Джоя Тауро ⁽⁹⁶⁾.
- (155) Чрез освобождаването на тези АПС от задължение за плащане на подоходен данък, което иначе би трябвало да поемат и което конкурентните предприятия трябва да изпълняват, в полза на тези предприятия се освобождават финансови ресурси, които те да инвестират в стопанските си операции, което от своя страна засяга условията, при които те могат да предлагат своите продукти и услуги на пазара, и по този начин се нарушава конкуренцията на вътрешния пазар. Следователно освобождаването от данъци на АПС засяга търговията в рамките на Съюза.
- (156) Що се отнася до довода, изтъкнат от Италия, че по-голямата част от италианските пристанища далеч не се конкурират, дори и потенциално, на европейските пазари, а се конкурират главно с пристанища в Северна Африка, Комисията отбелязва, че италианските органи не са представили никакви сведения, които да обосноват това виждане ⁽⁹⁷⁾.
- (157) Поради това като освобождават АПС, извършващи стопанска дейност, от корпоративно данъчно облагане, италианските органи им предоставят предимство, което може да засегне търговията в рамките на Съюза.

4.1.5. Избирателност на мярката

- (158) За да се счита за държавна помощ, мярката трябва да има избирателен характер ⁽⁹⁸⁾ в смисъл, че тя трябва да поставя в по-благоприятно положение само определени предприятия или производството на някои стоки. Съгласно установената съдебна практика ⁽⁹⁹⁾ оценката на избирателния характер по същество на данъчна мярка се осъществява на три етапа: на първо място е необходимо да се определи и разгледа общият, или „обичайният“ режим („референтна рамка“), който се прилага в съответната държава членка. На второ място, спрямо този общ или „обичаен“ данъчен режим е необходимо да се прецени и определи дали което и да било предимство, предоставяно с разглежданата данъчна мярка, може да бъде избирателно. Това трябва да се направи, като се докаже, че мярката се отклонява от този обичаен режим, доколкото тя прави разграничение между стопански субекти, които с оглед на целта, преследвана от този режим, се намират в сходно правно и фактическо положение. На трето място, ако е налице такава дерогация, е необходимо да се проучи дали тя произтича от естеството, или от общата схема на системата за данъчно облагане, от която тя е част, и следователно дали може да бъде обоснована от естеството и логиката на системата. В този контекст държавата членка е тази, която трябва да покаже, че диференцираното данъчно третиране произтича пряко от основните или ръководните принципи на тази система ⁽¹⁰⁰⁾.

4.1.5.1. Референтна рамка

- (159) За да се оцени избирателният характер на дадена данъчна мярка, е необходимо да се започне с определяне на подходящата референтна рамка и след това да се определи дали въпросната мярка поражда дискриминация съгласно тази рамка. Референтната рамка се състои от последователен набор от правила, които обикновено се прилагат — въз основа на обективни критерии — за всички предприятия, попадащи в нейния обхват, както е определен от нейната цел.

⁽⁹⁶⁾ Top 15 container ports in Europe in 2019: TEU volumes and growth rates (15-те най-значими контейнерни пристанища в Европа за 2019 г.: обеми в 20-футов еквивалент (TEU) и темпове на растеж). Т. Notteboom, 21.2.2020 г. <https://www.porteconomics.eu/2020/02/21/top-15-container-ports-in-europe-in-2019-teu-volumes-and-growth-rates>.

⁽⁹⁷⁾ От публично достъпната информация става видно, че АПС в Италия се конкурират с пристанища в други средиземноморски държави, като Гърция, Испания, Малта и Франция. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2014 г.) https://mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291, стр. 23, 91 и 152. Panaro, Buonfanti, Murgia, Ripoli, Porti e Mediterraneo, Assoporti e SRM (2011 г.) https://www.assoporti.it/media/3047/porti_e_mediterraneo_def.pdf, стр. 3. Arianna Buonfanti, Lo shipping e la portualità nel Mediterraneo: opportunità e sfide per l'Italia, Rivista di Economia e Politica dei Trasporti (2013), n° 3, articolo 1, ISSN 2282-6599, стр. 6 и стр. 12.

⁽⁹⁸⁾ Решение на Съда от 15 декември 2005 г. по дело *Италия/Комисия*, С-66/02, ECLI:EU:C:2005:768, точка 94.

⁽⁹⁹⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 128

⁽¹⁰⁰⁾ Решение на Съда от 6 септември 2006 г. по дело *Португалия/Комисия*, С-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, точка 81.

- (160) В настоящия случай Комисията счита, че референтната рамка е италианската система за облагане с корпоративен подоходен данък, установена в Консолидирания закон за подоходното облагане на Италия (TUIR) (вж. съображения 38—43), включително определенията за данъчно задължени лица и облагаем доход, които произтичат от член 72 във връзка с член 73 от TUIR.
- (161) В член 72 от TUIR е установен принципът, че облагането с корпоративен подоходен данък се прилага за всички приходи в парични средства или в натура.
- (162) Съгласно член 73, алинея 1 от TUIR на облагане с корпоративен подоходен данък подлежат всички видове дружества, включително взаимозастрахователни дружества, както и кооперации, публичноправни и частноправни субекти, различни от дружества, и тръстове, независимо дали техният изключителен или основен предмет е упражняването на търговска дейност.
- (163) В член 75 е установен принципът, че с корпоративен данък се облагат общите нетни приходи и че за определянето на облагаемия доход се прилагат различни правила, от една страна, за дружества и публичноправни или частноправни субекти, чиято изключителна или основна цел е упражняването на търговска дейност (членове 81—141 от TUIR)⁽¹⁰¹⁾, и от друга страна, за публичноправни или частноправни субекти, чиято изключителна или основна цел е различна от упражняването на търговска дейност (членове 143—150 от TUIR)⁽¹⁰²⁾. В членове 76 и 77 са определени съответно данъчната ставка и облагаемият период за корпоративния подоходен данък.
- (164) От гореизложеното следва, че приложимите в Италия правила за облагане с корпоративен данък по принцип предвиждат облагане с корпоративен подоходен данък на всички видове приходи на дружества (член 73, алинея 1, буква а) или на публичноправни или частноправни субекти, различни от дружества (член 73, алинея 1, букви б) и в), включително когато изключителната или основната цел на съответните субекти не е упражняването на търговска дейност.

4.1.5.2. Дерогация

- (165) В член 74 от TUIR са установени правилата, които се прилагат специално за държавата и публичните органи. В тази разпоредба са определени и дейностите, които не се считат за търговски дейности.
- (166) Съгласно член 74 от TUIR държавните органи и администрации, включително тези с автономна организация — дори да имат юридическа правосубектност — общини, консорциуми между местни органи, сдружения и структури, които управляват колективна собственост, планински общности, провинции и региони, не подлежат на облагане с корпоративен данък. Италианските органи считат АПС за органи, управляващи публична собственост. Следователно член 74 от TUIR, както се тълкува и прилага от италианските органи, води до ситуация, при която АПС в Италия са освободени от облагане с корпоративен подоходен данък, включително когато става въпрос за доходи, получавани от експлоатацията на инфраструктурата на АПС.
- (167) Когато дадена мярка поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки, които се намират в сходно правно и фактическо положение с оглед на целта на референтната система, мярката е *prima facie* избирателна. В разглеждания случай АПС и други правни субекти са в сходно правно и фактическо положение с оглед на целта на облагането с корпоративен подоходен данък, която е облагане на доходите на дружества и други правни субекти, независимо дали тяхната единствена или основна цел е упражняването на търговска дейност. Следователно съгласно член 74 от TUIR, както се тълкува и прилага от италианските органи, АПС са поставени в по-благоприятно положение спрямо други правни субекти, които подлежат на облагане с корпоративен подоходен данък, с оглед на целта на този данък.
- (168) Според италианските органи освобождаването на АПС от корпоративен подоходен данък не представлява дерогация от общите принципи на италианската система на корпоративно подоходно облагане, а по-скоро следва тяхната логика, а именно, че нетърговските дейности по принцип не подлежат на облагане с корпоративен данък. Това би означавало, че всички дейности на АПС са нетърговски дейности. Комисията обаче отбелязва, че съгласно член 73 всички публичноправни и частноправни субекти подлежат на облагане с корпоративен данък, включително когато тяхната изключителна или основна цел не е упражняването на търговска дейност. Държавата и други публични органи се освобождават от облагане с корпоративен подоходен данък чрез дерогация от този принцип съгласно член 74 от TUIR.

⁽¹⁰¹⁾ Съгласно член 81 от TUIR в облагаемия доход на дружествата и субектите, чиято изключителна или основна цел е упражняването на търговска дейност, са включени всички приходи „от какъвто и да е източник“.

⁽¹⁰²⁾ В член 143 от TUIR се пояснява, че облагаемият доход за субекти, чиято изключителна или основна цел е различна от упражняването на търговска дейност, се състои от „доходи от земя, капитал, стопанска дейност и други активи, независимо къде е генериран доходът и каква е неговата цел, с изключение на доходите, освободени от данък, и доходите, подлежащи на облагане с данък при източника или заместващ данък“.

- (169) Италианските органи също така считат, че АПС не попадат в обхвата на член 73 от TUIR, а вместо това попадат в обхвата на член 74 от TUIR. Според италианските органи член 74 от TUIR предвижда, че публичните органи, на които са възложени само административни функции (вж. съображения 51 и 52), не подлежат на облагане с корпоративен данък. Поради това според италианските органи член 74 от TUIR не може да се тълкува като дерогация от член 73 от TUIR. Вместо това член 73 и член 74 от TUIR имат различни и паралелни обхвати. Според италианските органи с тези членове се установяват два различни обичайни данъчни режима, приложими за конкретни категории субекти, определени по общ и абстрактен начин, които не са в сходно фактическо и правно положение. Ето защо Италия твърди, че освобождаването от облагане с корпоративен подоходен данък не е избирателно, тъй като член 74 от TUIR се прилага за АПС, както и за държавата, за различни публични органи и за други субекти, принадлежащи към публичната администрация въз основа на обективни, общи и абстрактни критерии. Всички тези субекти, обхванати от член 74 от TUIR, се намират в едно и също фактическо и правно положение.
- (170) Комисията отбелязва, че съгласно член 74 държавата и други публични органи се освобождават от облагане с корпоративен данък, доколкото техните дейности са свързани с упражняването на функциите на публични органи. И обратно, търговските дейности на тези органи по принцип се облагат с корпоративен данък. Ако член 74 от TUIR или неговото тълкуване от страна на администрацията са такива, че водят до неплащане на корпоративен данък от страна на АПС във всички случаи (включително когато извършват дейности, които се считат за стопански дейности съгласно правилата за държавна помощ), това би довело до дискриминация между предприятия, извършващи стопански дейности, по смисъла на член 107 от ДФЕС. В този случай член 74 от TUIR, както се тълкува от италианските органи, би създал предимства за конкретна категория предприятия⁽¹⁰³⁾, т.е. АПС, въпреки че те са в сходно правно и фактическо положение с други предприятия (когато става въпрос за доходите, които те генерират от стопанските си дейности)⁽¹⁰⁴⁾.
- (171) Действително Комисията счита, че АПС не се ръководят от специални „принципи на функциониране, които ясно ги отличават от другите икономически оператори“, облагани с корпоративен данък⁽¹⁰⁵⁾. По-конкретно, фактът, че АПС нямат за предмет дейност със стопанска цел, не е достатъчен, за да се приеме, че те са в различно положение от други оператори, облагани с корпоративен данък⁽¹⁰⁶⁾. Нито един от доводите, изтъкнати от Италия, за да докаже, че АПС не са предприятия и не се занимават със стопански дейности (вж. раздел 3.2), не е от значение и в съответствие с преследваната от системата на корпоративно подоходно облагане цел, която е да се облагат доходите на дружества и други правни субекти⁽¹⁰⁷⁾.
- (172) Следователно, дори ако член 74 от TUIR представлява правното основание за неплащане на корпоративен данък от страна на АПС, това освобождаване от данъци би било *prima facie* избирателно по отношение на стопанските дейности на АПС⁽¹⁰⁸⁾.

4.1.5.3. Обоснованост от логиката на системата

- (173) Като се има предвид, че Комисията счита, че разглежданото освобождаване от данъци е *prima facie* избирателно, тя ще трябва да определи, в съответствие със съдебната практика на съдилищата на Съюза, дали това освобождаване е обосновано от естеството или от общата схема на системата, от която то е част. Съответно мярка, която представлява изключение от прилагането на общата данъчна система, може да бъде обоснована, когато съответната държава членка може да докаже, че мярката произтича пряко от основните или ръководните принципи на нейната данъчна система.

⁽¹⁰³⁾ Решение на Съда от 15 ноември 2011 г. по дело *Комисия и Кралство Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, точки 101—104; решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Havenbedrijf Antwerpen и Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, ECLI:EU:T:2019:652, точки 132—133 и 194—195.

⁽¹⁰⁴⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г. по дело *Paint Graphos и др.*, съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, точка 54; решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Port autonome du Centre et de l'Ouest и др./Комисия*, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, точка 178.

⁽¹⁰⁵⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г. по дело *Paint Graphos и др.*, съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, точка 55.

⁽¹⁰⁶⁾ Решение на Съда от 10 януари 2006 г. по дело *Cassa di Risparmio di Firenze и др.*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, точка 123.

⁽¹⁰⁷⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г. по дело *Paint Graphos и др.*, съединени дела C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, точка 54; решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Port autonome du Centre et de l'Ouest и др./Комисия*, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, точки 178—180.

⁽¹⁰⁸⁾ Решение на Съда от 15 ноември 2011 г. по дело *Комисия и Кралство Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, точка 101; решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. по дело *Port autonome du Centre et de l'Ouest и др./Комисия*, T-673/17, ECLI:EU:T:2019:643, точка 191.

- (174) Такива доводи не са представени нито от италианските органи, нито от заинтересованите страни. Комисията също не успя да открие такава обосновка. Поради това Комисията счита, че мярката не е обоснована от логиката на данъчната система. Съответно Комисията заключава, че мярката е избирателна.

4.1.5.4. Заключение

- (175) Комисията следователно заключава, че освобождаването от корпоративен данък в полза на италианските АПС се отклонява без валидна обосновка от принципа на италианската система за корпоративно подоходно облагане, според която корпоративният данък се прилага за всички видове доходи, генерирани от дружества или от публичноправни или частноправни субекти, различни от дружества. Дори да се счита, че в съответствие с италианската система за корпоративно подоходно облагане АПС са освободени от корпоративен данък, тъй като според италианските органи те изпълняват единствено публични функции, това би довело до ситуация, при която „определени“ предприятия или производството на „някои“ стоки са поставени в по-благоприятно положение по смисъла на член 107 от ДФЕС⁽¹⁰⁹⁾. Поради това Комисията заключава, че необлагането на стопанските дейности на АПС с корпоративен подоходен данък включва избирателно предимство.
- (176) Освен това Комисията заключава, че такова по-благоприятно третиране, предоставено от държавата в полза на предприятията и приписано на държавата, може да наруши конкуренцията и да засегне търговията в рамките на Съюза. Поради това Комисията стига до заключението, че освобождаването от данъци, предоставено на АПС, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора⁽¹¹⁰⁾.

5. СЪВМЕСТИМОСТ

- (177) Мерките за държавна помощ могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар въз основа на изключенията, предвидени в член 93, член 106, параграф 2, член 107, параграфи 2 и 3 от Договора.

5.1. Член 93 от Договора

- (178) Член 93 от Договора предвижда, 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 обществена услуга“, могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар.
- (179) Комисията отбелязва преди всичко, че в разглеждания случай няма причини да се смята, че с помощта се финансират мерки, които отговарят на нуждата от координация на транспорта. Напротив, помощта се състои в освобождаване от корпоративен данък, което не е свързано с конкретна инвестиция и изобщо не е свързано с нуждата от координация на транспорта. Мярката също така не е насочена към компенсация за изпълнението на задължения за обществена услуга.
- (180) Съответно Комисията счита, че мярката не може да се счита за съвместима съгласно член 93 от Договора.

5.2. Член 107, параграфи 2 и 3 от Договора

- (181) Тъй като разглежданата мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, следва да се провери дали тя е съвместима с вътрешния пазар съгласно изключенията, установени в член 107, параграфи 2 и 3 от Договора.
- (182) Италианските органи не представиха доводи относно приложимостта на изключенията, описани в член 107, параграф 2 или 3 от Договора, за освобождаването от корпоративен подоходен данък, предоставено в полза на АПС.

⁽¹⁰⁹⁾ Решение на Съда от 15 ноември 2011 г. по дело *Комисия и Кралство Испания/Government of Gibraltar и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия*, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, точка 101.

⁽¹¹⁰⁾ По подобно дело, засягащо тригодишно освобождаване от корпоративен данък, предоставено на определени италиански публични предприятия, създадени от местните органи, през 2002 г. Комисията прие отрицателно решение за възстановяване, което е потвърдено с решение на Съда от 21 декември 2011 г. по дело *A2A/Комисия*, C-318/09 P, ECLI:EU:C:2011:856.

- (183) Комисията счита, че нито едно от изключенията по член 107, параграф 2 от Договора не се прилага, тъй като разглежданата мярка не е насочена към нито една от целите, изброени в тази разпоредба. По-конкретно, разглежданата мярка не е свързана с помощ със социален характер, която се предоставя на отделни потребители, или помощ за възстановяване на щети, причинени от природни бедствия или извънредни събития, или помощ, предоставена на икономиката в отделни части на Федерална република Германия.
- (184) В член 107, параграф 3 от Договора е посочено, че: а) помощите за насърчаване на развитието на някои региони, б) помощите за важни проекти от общоевропейски интерес, в) помощите за развитието на някои икономически дейности или региони, г) помощите за насърчаване на културата и опазване на наследството и д) помощите, определени с решение на Съвета, може да се считат за съвместими с вътрешния пазар.
- (185) В член 107, параграф 3, буква а) от Договора е предвидено разрешение за помощите за насърчаване на икономическото развитие на региони, където жизненото равнище е необичайно ниско или където има високо равнище на непълна заетост. Това изключение не е приложимо.
- (186) Освен това с мярката не се насърчава изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес, нито преодоляването на сериозни затруднения в икономиката Италия, както е предвидено в член 107, параграф 3, буква б) от Договора.
- (187) Освен това мярката няма за цел насърчаване на културата и опазване на наследството, както е предвидено в член 107, параграф 3, буква г) от Договора.
- (188) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора помощите, предоставени, за да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Наличната информация обаче не показва, че предоставеното данъчно предимство е свързано с конкретни инвестиции, отговарящи на условията за получаване на помощ съгласно правилата и насоките на Съюза.
- (189) Напротив, Комисията счита, че мярката представлява намаляване на разходите, които следва обичайно да се поемат от АПС в рамките на редовната им стопанска дейност, и следователно биха могли да се считат за оперативна помощ. По принцип такава помощ не се счита за съвместима с вътрешния пазар, доколкото тя не е ограничена във времето, необходима или пропорционална за финансиране на разходите, свързани с обслужването на ясно определена цел от европейски интерес.
- (190) Следователно Комисията счита, че изключенията, предвидени в член 107, параграф 3 от Договора, не се прилагат.
- (191) Вследствие на гореизложеното Комисията счита, че мярката не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграфи 2 и 3 от Договора.

5.3. Член 106, параграф 2 от Договора

- (192) Когато получателят на помощ е натоварен с функцията да оказва услуги от общ икономически интерес, помощта може да бъде съвместима и при прилагане на член 106, параграф 2 от Договора.
- (193) Италианските органи обаче не са предоставили никаква информация, от която може да се заключи, че освобождаването от корпоративен подоходен данък в полза на АПС може да бъде обосновано съгласно член 106, параграф 2 от Договора. Разглежданата мярка, която обвързва размера на помощта с облагаемата печалба на субектите, не се отнася, нито е ограничена до нетните разходи по изпълнението на задача за обществена услуга. Тя освен това не произтича от възложен на бенефициерите на мярката мандат да изпълняват такава задача. Съответно Комисията счита, че мярката не може да се разглежда като компенсация за обществена услуга, съвместима с вътрешния пазар, и тя не е съвместима въз основа на член 106, параграф 2 от Договора.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (194) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че освобождаването от корпоративен подоходен данък в полза на АСП в Италия не може да се счита за съвместимо с вътрешния пазар.

7. СЪЩЕСТВУВАЩА ПОМОЩ

- (195) Съществуващата помощ, както е определена в член 1, буква б) от Процедурния регламент, е мярка, която е въведена преди влизането в сила на Договора в Италия, мярка, която е разрешена, мярка, която се счита за съществуваща помощ съгласно член 17 от Процедурния регламент, или мярка, която не е представлявала помощ в момента на привиждането ѝ в действие, но е станала помощ поради развитието на общия пазар. Всяка помощ, която не съответства на определението за съществуваща помощ, ще се счита за нова помощ съгласно член 1, буква в) от Процедурния регламент.
- (196) Освобождаването от корпоративен данък в полза на италианските АПС се основава на член 74 от TUIR, както се тълкува и прилага от италианските органи.
- (197) Италианските органи потвърдиха, че данъчният режим, приложим за АПС преди 1958 г., е бил абсолютно същият като настоящия. По-конкретно те потвърдиха, че пристанишните администрации никога не са подлежали на облагане с корпоративен данък. Освен това Комисията не разполага с данни, които да противоречат на това.
- (198) Поради това Комисията счита, че мярката представлява съществуваща помощ в съответствие с член 1, буква б), подточка i) от Процедурния регламент.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (199) Освобождаването от корпоративен данък в полза на италианските АПС представлява съществуваща схема за държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.
- (200) Следователно е подходящо италианските органи да прекратят схемата за помощ, като премахнат освобождаването от корпоративен подоходен данък в полза на италианските АПС. Тази мярка следва да бъде приета в срок от 2 месеца, считано от датата на нотифициране на настоящото решение, и следва да започне да се прилага най-късно спрямо доходите от стопански дейности, генерирани от началото на фискалната година, следваща приемането на тази мярка, и най-късно през 2022 г.,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Освобождаването от корпоративен данък в полза на Администрациите на пристанишната система представлява съществуваща схема за държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Италия премахва освобождаването от облагане с корпоративен данък, посочено в член 1. Мярката, с която Италия изпълнява задълженията си, се приема в срок от 2 месеца, считано от датата на нотифициране на настоящото решение. Тази мярка се прилага, считано от началото на фискалната година след приемането ѝ и най-късно през 2022 г.

Член 3

Италия уведомява Комисията в срок от 2 месеца, считано от датата на нотифициране на настоящото решение, за мерките, предприети за неговото спазване.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 4 декември 2020 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията