



Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2017/2115 на Комисията от 27 юли 2017 година относно схема за помощ SA.38393 (2016/C, ex 2015/E), приведена в действие от Белгия — Данъчно облагане на пристанищата в Белгия (нотифицирано под номер C(2017) 5174)⁽¹⁾ 1
- ★ Решение (ЕС) 2017/2116 на Комисията от 27 юли 2017 година относно схема за помощ SA.38398 (2016/C, ex 2015/E), приведена в действие от Франция — Данъчно облагане на пристанищата във Франция (нотифицирано под номер C(2017) 5176)⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/2115 НА КОМИСИЯТА

от 27 юли 2017 година

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

(нотифицирано под номер C(2017) 5174)

(само текстовете на френски и нидерландски език са автентични)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

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

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

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

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

⁽¹⁾ ОВ С 302, 19.8.2016 г., стр. 5.

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

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

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

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

1.3. ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСПЕДВАНЕ

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

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И НЕЙНИЯ КОНТЕКСТ

2.1. СОБСТВЕНОСТ И УПРАВЛЕНИЕ НА ПРИСТАНИЩАТА В БЕЛГИЯ

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

⁽³⁾ ОВ С 156, 2.5.2016 г., стр. 46.

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

⁽⁵⁾ ОВ С 175, 17.5.2016 г., стр. 23.

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

⁽⁷⁾ ОВ С 302, 19.8.2016 г., стр. 5.

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

2.2. ПРИЛОЖИМИ СПРЯМО ПРИСТАНИЩАТА ПРАВИЛА ОТНОСНО ПОДОХОДНОТО ДАНЪЧНО ОБЛАГАНЕ

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

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1. ПРЕДПРИЯТИЯ/ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

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

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

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

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

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

4.2. ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО, ПРЕДОСТАВЕНО ЧРЕЗ РЕСУРСИ НА ДЪРЖАВАТА

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

4.3. ИЗБИРАТЕЛНОСТ

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

4.4. НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ЗАСЯГАНЕ НА ТЪРГОВИЯТА

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

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

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

4.5. СЪВМЕСТИМОСТ

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

4.6. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ПРЕХОДЕН ПЕРИОД

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

⁽²⁰⁾ ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1.

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

5. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

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

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

5.1.1. ПРЕДПРИЯТИЯ/ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

5.1.1.1. Общи положения

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

а) са редовно учредени;

б) имат правен статут;

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

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

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

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

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

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

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

б) прилагане на промишлени или търговски методи.

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

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

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

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

5.1.1.2. По налаганите тарифи

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.1.5. По спомагателния или основния характер на икономическите дейности

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

Заклучение

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

5.1.2. ИКОНОМИЧЕСКО ПРЕДИМСТВО

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

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

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

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

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

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

⁽⁶²⁾ Вж. член 221 от CIR.

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

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

5.1.3. ДЪРЖАВНИ РЕСУРСИ И ПРИПИСВАНЕ НА ДЪРЖАВАТА

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

5.1.4. ИЗБИРАТЕЛНОСТ

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

⁽⁶³⁾ Вж. член 225 от CIR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.4.2.1. Референтна система и дерогация от референтната система

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.5. НАРУШАВАНЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА И ЗАСЯГАНЕ НА ТЪРГОВИЯТА

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

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

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

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

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

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

5.1.6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

5.2. СЪВМЕСТИМОСТ НА МЯРКАТА С ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР

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

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

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

5.3. СЪЩЕСТВУВАЩА ИЛИ НОВА ПОМОЩ

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

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

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

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

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

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

7. ПО ИСКАНИЯТА НА НИДЕРЛАНДСКИТЕ ПРИСТАНИЩА

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

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

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

Член 2

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

Член 3

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

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

⁽⁹⁴⁾ Вж. бележка под линия 92.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Кралство Белгия.

Съставено в Брюксел на 27 юли 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/2116 НА КОМИСИЯТА

от 27 юли 2017 година

**относно схема за помощ SA.38398 (2016/C, ex 2015/E), приведена в действие от Франция —
Данъчно облагане на пристанищата във Франция**

(нотифицирано под номер C(2017) 5176)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

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

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 3 юли 2013 г. службите на Комисията изпратиха до всички държави членки въпросник, засягащ експлоатацията и данъчното облагане на техните пристанища, за да получи обща представа по темата и да придобие яснота относно положението на пристанищата от гледна точка на правилата на Съюза в областта на държавната помощ. Френските органи отговориха с писмо от 25 октомври 2013 г. С писмо от 3 февруари 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация относно френския режим на облагане с корпоративен данък, който се прилага за пристанищата. Френските органи изпратиха отговор с писмо от 1 април 2014 г.
- (2) С писмо от 9 юли 2014 г. Комисията информира френските органи, съгласно член 21 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ⁽²⁾ (наричан по-нататък „Процедурния регламент“), за предварителната си оценка на френския режим за данъчно облагане на пристанищата. В писмото се посочваше, че Комисията определя този режим като съществуваща държавна помощ, и се уточняваха причините, поради които тя счита този режим за несъвместим с вътрешния пазар. Комисията предостави на френските органи възможност да представят мнението си относно предварителната оценка. Френските органи представиха мнението си с писмо от 7 ноември 2014 г. На 12 декември 2014 г. се състоя среща между службите на Комисията и френските органи. На 15 януари 2015 г. последните изпратиха на Комисията допълнителни коментари. С писмо от 1 юни 2015 г. службите на Комисията информираха френските органи, че на този етап продължават да поддържат предварителното си становище, изразено в писмото от 9 юли 2014 г.
- (3) С писмо от 21 януари 2016 г. Комисията потвърди позицията си и предложи на френските органи, в съответствие с член 108, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „ДФЕС“) и с член 22 от Процедурния регламент, да предприемат подходящи мерки за премахване на освобождаването от облагане с корпоративен данък (наричан по-нататък „КД“), с което се ползват пристанищата по отношение на приходите си от стопанска дейност, считано от началото на финансовата 2017 година. Френските органи бяха приканени в срок от два месеца безусловно и недвусмислено да изразят позицията си по предложението на Комисията в съответствие с член 23, параграф 1 от Процедурния регламент.
- (4) С писмо от 11 април 2016 г. френските органи изпратиха на Комисията своето становище. На 27 юни 2016 г. беше организирана среща между френските органи и службите на Комисията.
- (5) Тъй като отговорът на френските органи не представляваше безусловно и недвусмислено приемане на предложените подходящи мерки, с писмо от 8 юли 2016 г. Комисията реши да започне процедурата по член 108, параграф 2 от ДФЕС, в изпълнение на член 23, параграф 2 от Процедурния регламент. Решението на Комисията да започне процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽³⁾. Комисията прикани Франция да представи мнението си относно съдържанието на решението. Също така тя прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно разглежданата мярка.

⁽¹⁾ ОВ С 302, 19.8.2016 г., стр. 23.

⁽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⁾ ОВ С 302, 19.8.2016 г., стр. 23.

- (6) Комисията получи мнението на Франция с писмо от 19 септември 2016 г.
- (7) Комисията получи мнения от следните заинтересовани страни: големи морски пристанища в континентална Франция (Хавър, Руан, Дюнкерк) и отвъдморските департаменти (Гвиана, Гваделупа), търговско-промишлени палати (наричани по-нататък „ТПП“), оператори на пристанища (ТПП на Брест, ТПП на Bayonne Pays Basque), професионални сдружения или представители на пристанищата и на морския сектор като цяло (Френско сдружение на вътрешните пристанища (наричано по-нататък „AFPI“), комитета за връзка по въпросите на популяризирането на водните пътища/Rgovoideau, Съюза на пристанищата във Франция (наричан по-нататък „UPF“), Френския морски институт), териториалните власти (департамент Гваделупа, регион Гваделупа, регион Бретан) и пристанище Ротердам от името на петте държавни пристанища в Нидерландия.
- (8) Тя предостави тези мнения на Франция, като ѝ даде възможност да ги коментира. Комисията получи коментарите на Франция с писмо от 3 ноември 2016 г. На 16 ноември 2016 г. беше организирана среща между френските органи и службите на Комисията.

2. ОПИСАНИЕ И КОНТЕКСТ НА МЯРКАТА

2.1. Собственост и експлоатация на пристанищата във Франция

- (9) Системата на пристанищата във Франция (риболовни, търговски и яхтени) се състои от пристанища – собственост на държавата (от една страна, големите морски пристанища, по-нататък „ГМП“, известни по-рано като „автономни пристанища“; от друга страна, големите речни пристанища, а именно автономните пристанища на Париж и Страсбург) и пристанища, които са собственост на териториалните власти. Макар Франция да посочва, че спорната мярка е насочена към риболовните и търговските пристанища, яхтените пристанища също може да се експлоатират от субекти, обхванати от освобождаването от облагане с КД (например ТПП), и поради това са засегнати от процедурата.
- (10) ГМП, наричани „автономни пристанища“ до реформата от 2008 г. ⁽⁴⁾, са публични предприятия, собственост на държавата. Те обработват над 80 % от морския трафик на стоки във Франция. Според последната ГМП изпълняват следните задачи: регулиране и охрана на морския трафик в пристанищните зони и подстъпите към тях чрез службата за пристанищна охрана, устройство и поддръжка на пристанищната инфраструктура, управление и развитие на пристанищната зона, общо популяризиране на пристанището, развитие на пристанищните услуги и на железопътните и водните връзки със сушата. ГМП се ползват с финансова независимост.
- (11) Експлоатацията на ГМП е ангажимент на държавата. Определя им се публичен финансов контролор, а контролът им се осъществява от представители на държавата. Франция посочва, че след реформата от 2008 г., когато дейностите по обработка на товари са били прехвърлени към частния сектор, задачите на ГМП са били пренасочени към дейностите по сигурност, безопасност и пристанищна охрана, от една страна, и към функциите по уреждане на пристанищната зона, от друга страна. Оттогава пристанищата са собственици на прилежащите им зони.
- (12) Автономните речни пристанища, а именно автономното пристанище на Париж и автономното пристанище на Страсбург, се експлоатират от публични предприятия, собственост на държавата. Останалите речни пристанища се управляват от концесионери (основно ТПП).
- (13) Пристанищата, които са собственост на териториалните власти, наречени децентрализирани пристанища, се контролират от местните органи и тяхната експлоатация обикновено се възлага на ТПП или на морски търговски камари ⁽⁵⁾. Франция твърди, че тези пристанища обикновено са скромни по размер и имат преди всичко местно значение.

2.2. Режим на облагане с корпоративен данък, който се прилага за пристанищата

- (14) Съгласно разпоредбите на член 205, член 206, параграф 1 и член 1654 от Общия данъчен кодекс („code général des impôts“, наричан по-нататък „ОДК“) частноправните или публичноправните юридически лица, които извършват дейност или операции с доходоносен характер, подлежат на облагане с корпоративен данък („impôt sur les sociétés“). Освен това, съгласно член 165 от приложение 4 към ОДК публичните предприятия, осъществяващи промишлена или търговска дейност, подлежат на облагане с всички преки данъци и приравнените на данък такси, които се прилагат за сходните на тях частни предприятия. В член 167 от приложение 4 към същия кодекс се уточнява, че тези разпоредби се прилагат по-специално за „търговско-промишлените палати“ и „автономните пристанища“ (които след 2008 г. стават големи морски пристанища, с някои изключения, като автономните речни пристанища на Париж и Страсбург).

⁽⁴⁾ Вж. решението на Комисията от 29 юни 2011 г. относно мярката за помощ SA.27106 (C 13/09 — ex N 614/08), която Франция възнамерява да приведе в действие в полза на пристанищния сектор (ОВ L 221, 27.8.2011 г., стр. 8).

⁽⁵⁾ Търговски камари, чието седалище е разположено в морски град, и търговски камари, които независимо от географското си местоположение са концесионери на публично оборудване в морско пристанище.

- (15) С министерски решения от 11 август 1942 г. и от 27 април 1943 г. ⁽⁶⁾ обаче от облагане с корпоративен данък се освобождават „автономните пристанища, морските търговски калари, търговско-промишлените палати, които управляват пристанищни съоръжения, общините – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятията, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване“. Това освобождаване по принцип засяга всички „сгради и услуги, необходими за експлоатацията на пристанищата, или които са пряко зависели от тази експлоатация“. В данъчния бюлетин се уточнява, че „горепосоченото решение [решение от 11 август 1942 г.] следва да се тълкува широко и че освобождаването от данъчно облагане следва да се запази не само за услугите, чийто морски характер е безспорен, но също така и за съоръженията на морските търговски калари, които макар сами по себе си да не могат да се считат за пристанищни съоръжения, са свързани с експлоатацията на дадено пристанище, като в противен случай съществуването им би било неоправдано“ и че „финансовите приходи на автономните пристанища и морските търговско-промишлени палати от инвестиции на средства, произтичащи от експлоатацията на морски промишлени и търговски съоръжения“, също са освободени от облагане с корпоративен данък.

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (16) В писмото си от 8 юли 2016 г. Комисията отбеляза, че френските органи не са приели графика за изпълнение на подходящите мерки, посочен в писмото ѝ от 21 януари 2016 г., и че макар във въвеждащата част да посочват, че не оспорват по принцип предложените от Комисията мерки, те изглежда поставят под въпрос възприетото от Комисията определяне на мерките като държавна помощ по отношение на малките пристанища. Комисията счете, че френските власти не са приели безусловно, недвусмислено и в тяхната цялост подходящите мерки, предложени от Комисията на 21 януари 2016 г.
- (17) Тъй като Комисията продължава да счита, че освобождаването от облагане с КД, въведено в полза на пристанищата по отношение на приходите им от стопанска дейност, представлява съществуваща схема за държавна помощ, и има съмнения относно съвместимостта на тази схема за помощ с вътрешния пазар, тя реши да започне процедурата по член 108, параграф 2 от ДФЕС в изпълнение на член 23, параграф 2 от Процедурния регламент.

4. МНЕНИЯ НА ФРЕНСКИТЕ ОРГАНИ И НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ СЛЕД ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

4.1. Предприятия/стопански дейности

- (18) Някои оператори на френски морски пристанища и представители на пристанищни оператори, преди всичко ГМП Хавър, ТПП на Брест и UPF, считат, че пристанищата не са „предприятия“ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Френските органи споделят това твърдение и добавят, че пристанищата „не са като останалите предприятия“, а представляват „участници в услуга на други предприятия“, и че „фактът, че Договорът за функционирането на Европейския съюз предвижда специален член [член 93] за държавните помощи в транспорта, показва, че европейският законодател е искал да вземе предвид тази особеност“.

4.1.1. Дейности от общ интерес или които са свързани с основните функции на държавата

- (19) ТПП на Брест счита, че пристанищата извършват нестопанска услуга от общ интерес (УОИ) и че публичната власт е единствената, която е компетентна да определя обхвата на дейностите от общ интерес. Член 107, параграф 1 от ДФЕС не се прилага, когато държавата действа „при упражняване на публична власт“, както е случаят с пристанищата, които изпълняват законно делегирани от държавата дейности по изпълнение. ТПП на Брест счита, че министерските решения от 11 август 1942 г. и от 27 април 1943 г. прилагат в изпълнение член 165 от приложение 4 към ОДК, и признават, че дейностите на пристанищата не са доходоносни по своя характер.
- (20) UPF и ГМП Хавър добавят, че някои френски пристанища са жизненоважни съоръжения, „чието отсъствие би могло значително да намали военния или икономическия потенциал, сигурността или способността на нацията да оцелява“ по смисъла на член L. 1332-1 от Кодекса на отбраната, което означава, че те представляват инфраструктура, предназначена за дейности, свързани с основните функции на държавата.
- (21) Като се позовава на дело C-276/97, ГМП Хавър подчертава, че ГМП са публичноправни субекти, които упражняват дейността си в рамките на специфичния режим, уреждащ тяхното създаване, контрол, управление и приходи. Според него като „публичноправни субекти“, които упражняват своите дейности „в качеството си на публични органи“, ГМП изпълняват условията за освобождаване от облагане с ДДС, установени в член 4, параграф 5 от шестата Директива за ДДС.

⁽⁶⁾ Вж. Френски данъчен бюлетин VOI-IS-CHAMP-30-60, точки 230 и сл.

- (22) И накрая, френските органи и редица оператори на пристанища считат, че операциите по драгиране, извършвани в пристанищата или извън тях, са нестопански и че Комисията е взела предвид това в решение от 20 октомври 2004 г. по дело N520/2003 (***)⁽⁷⁾ (наричано по-нататък „решението от 20 октомври 2004 г.“). Те поясняват, че тази дейност позволява обслужването на всички терминали и е необходима, за да се гарантира безопасен достъп до каналите и водните басейни на пристанището на всеки нуждаещ се оператор, като по този начин се осигурява свободното движение на всички кораби. Според тях драгирането носи ползи на всички оператори в обслужваната зона и следователно на цялата морска общност.

4.1.2. Дейности, които нямат стопански характер

- (23) ГМП Хавър посочва, че структурата на пристанищните такси се определя на национално равнище и че в решението си по дело C-343/95 Съдът на ЕС отдава значение на факта, че таксите са одобрени от публичната власт. То счита, че всички задачи, възложени на ГМП по силата на член L. 5312-2 от Транспортния кодекс, са нестопански по своя характер в съответствие с установената практика на Комисията за взимане на решения, и по-специално с решението от 20 октомври 2004 г. и с решенията, цитирани в точка 17, букви а) и е) от Известие на Комисията от 19 юли 2016 г. относно понятието за държавна помощ⁽⁸⁾ (наричано по-нататък „Известие от 19 юли 2016 г.“). То счита, че след реформата от 2008 г. експлоатацията на публичните съоръжения – единствената дейност, която евентуално би могла да бъде считана за стопанска – може да се извършва от ГМП само в изключителни случаи.
- (24) ГМП Хавър и ТПП на Брест считат, че евентуална остатъчна стопанска дейност на пристанищата във всеки случай следва да бъде определена като спомагателна и затова такава дейност не следва да се счита за стопанска по смисъла на точки 18 и 207 от Известие от 19 юли 2016 г.
- (25) AFPI посочва, че що се отнася до пристанищата, гарантирането на възвръщаемост на инвестициите – което е определяща цел за инвестиционния избор на всяко традиционно предприятие – се нарежда на второ място след общия интерес. AFPI счита, че в решението си от 20 октомври 2004 г. самата Комисия е признала, че инфраструктурните пристанищни проекти „никога не биха били предприети на чисто търговска основа“. Сдружението добавя, че конкурентното право трябва да се прилага само за дружества със стопанска цел или за търговски предприятия и че печалбите, реализирани от вътрешните пристанища (речни пристанища), които нямат акционери, системно се реинвестират.

4.2. Икономическо предимство

- (26) Редица оператори на френски морски пристанища и представителите на оператори на вътрешни пристанища разглеждат въпросната мярка като компенсация за задачите, поверени на пристанищата от публичната власт. ГМП Дюнкерк твърди, че разходите за тези задачи систематично надвишават теоретичната тежест на КД. Според него от това следва, че освобождаването от данъчно облагане не предоставя икономическо предимство на пристанищата.

4.3. Избирателност

- (27) Френските органи и редица оператори на френски морски пристанища считат, че мярката не е избирателна, тъй като се прилага за всички френски пристанища и вече над 70 години представлява неразделна част от френската данъчна система.
- (28) Те добавят, че Комисията не била доказала по какво фактическото и правното положение на пристанищата е сравнимо с това на останалите дружества, и изтъкват, че в изпълнение на националното право пристанищата създават условията, които са необходими на транспортните оператори, за да изпълняват своите задачи, без да се конкурират с тях, нито да ги заместват, както и че пристанищата трябва да изпълняват задачи, представляващи публични услуги, или такива, които са свързани с упражняването на публични правомощия. ГМП Хавър уточнява, че високият дял на пристанищните такси в бюджета на пристанищата, обхватът на държавния контрол върху ГМП и фактът, че „*нито един оператор не работи при нормални стопански условия [...] предвид законния монопол, който ГМП упражняват върху управлението на пристанищата*“, ги отличават от останалите оператори. За региона на Бретан фактът, че някои малки пристанища се управляват от ТПП, показвал, че те се намират в различно положение.

(***) Поправка на фактическа грешка.

(7) Решение на Комисията от 20 октомври 2004 г. относно държавна помощ N 520/2003 — Белгия — Финансова помощ за инфраструктурни дейности във фламандските пристанища, съображение 35 (ОВ С 176, 16.7.2005 г., стр. 11).

(8) ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1.

- (29) ТПП на Брест, която управлява пристанище Брест, и ГМП Хавър посочват, че основанието за освобождаване на пристанищата от облагане с КД бил член 165 от приложение 4 към ОДК, доколкото пристанищата не извършват доходоносни дейности, подлежащи на облагане с КД. Така министерските решения от 11 август 1942 г. и от 27 април 1943 г. само потвърждавали прилагането на общите разпоредби на член 165 от приложение 4 и на членове 205 и 206 от ОДК по отношение на пристанищата.
- (30) Като се позовават на Конституционния съвет на Франция, според който изключения от принципа на еднакво данъчно третиране може да съществуват, при условие че законодателят обоснове различното третиране с обективни и рационални критерии в зависимост от преследваните от мярката цели и че това не води до явно нарушение на равнопоставеността по отношение на публичните задължения (Решение № 2012-238 QPC от 20 април 2012 г. ⁽⁹⁾), редица френски морски оператори гвърдят също така, че въпросната мярка не създава явно нарушение на равнопоставеността по отношение на публичните задължения.

4.4. Нарушение на конкуренцията и засягане на търговията

- (31) Френските органи и редица оператори на френски морски пристанища посочват, че Комисията не представя доказателства за нарушение на конкуренцията при наличие на слаб конкурентен трафик и при положение че привлекателността на дадено пристанище зависи от доста голям брой параметри (ефективност на останалите звена в логистичната верига), които няма да бъдат повлияни от облагането на пристанищата с КД. АФПІ счита, че за разлика от морските пристанища вътрешните пристанища не се конкурират помежду си, защото прилежащите им отдалечени райони във вътрешността са много по-ограничени и ясно определени.
- (32) Френските органи и редица оператори на френски морски пристанища считат, че дейността на малките пристанища (пристанища, които не са част от трансевропейските транспортни мрежи) не засяга конкуренцията предвид обема на тяхната дейност и подчертано местния характер на въздействието им, и по-специално предвид факта, че кумулативната дейност на малките френски пристанища представлява едва 1 % от общия трафик на Съюза. Самата Комисия била признала, че „в съответствие с установената практика инфраструктурна помощ за пристанища, чийто дял на съответния пазар е под 5 % от пътническият или товарния трафик, няма отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки“ (решение от 11 април 2016 г. по дело SA.43975, пристанище Funchal ⁽¹⁰⁾).
- (33) Редица заинтересовани страни считат, че пристанищата в отвъдморските територии нямат капацитета да се конкурират с пристанищата на другите държави членки.
- (34) Според френските органи и редица заинтересовани страни облагането на френските пристанища с КД в момента на практика би довело до нарушение на конкуренцията между европейските пристанища, тъй като всички държави прилагат различни данъчни ставки. Те добавят, че голям брой държави предоставят финансова подкрепа на своите пристанища по най-разнообразни фискални и нефискални начини.
- (35) Пристанище Ротердам счита, че корпоративният данък ще представлява значителен разход за нидерландските пристанища през 2017 г., който техните конкуренти, и по-специално пристанища Дюнкерк и Хавър, не е необходимо да правят.

4.5. Съвместимост

- (36) Френските органи и редица оператори на френски пристанища считат въпросното освобождаване за съвместимо с вътрешния пазар във всички случаи, тъй като то позволява да се компенсират някои финансирани от пристанищата задачи, свързани с упражняването на публични правомощия (задачи, свързани с пристанищната охрана, драгирането на пристанищните подстъпи, поддръжката на отбранителните съоръжения, сухопътния достъп, опазването на околната среда, както и безопасността или сигурността). Тъй като размерът на КД, от който е освободено всяко отделно пристанище, не превишавало размера на разходите, свързани с упражняването на публични правомощия, и дори било доста под тази сума, освобождаването било съвместимо с вътрешния пазар.
- (37) Представителите на оператори на вътрешни пристанища подчертават, че вътрешните пристанища играят важна роля за развитието на мултимодалния транспорт, че пристанищните инвестиции попадат в приложното поле на член 93 от ДФЕС (координация на транспорта) и че освен това освобождаването от облагане с КД попада в приложното поле на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС относно важните проекти от обшоевропейски интерес, като Seine Nord Europe и Трансевропейските транспортни коридори. АФПІ посочва, че член 93 от ДФЕС би могъл да се приложи, тъй като той предвижда „колпенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга“.

⁽⁹⁾ Държавен вестник от 21 април 2012 г., стр. 7198.

⁽¹⁰⁾ Решение на Комисията от 11 април 2016 г. относно държавна помощ SA.43975 (2016/NN) – Португалия – Инвестиционна помощ за пристанище Funchal (ОВ С 183, 11.5.2016 г., стр. 1).

- (38) Френските органи и редица заинтересовани страни от отвъдморските територии считат, че що се отнася до пристанищата в отвъдморските територии, съвместимостта на мярката следва да бъде разгледана по-специално в светлината на член 349 от ДФЕС. Предвид ограничеността на пазарите, островната или изолираната същност на тези територии и отдалечеността им от всяко друго европейско пристанище спорната мярка изглежда не оказва въздействие върху конкуренцията. ГМП Гваделупа споменава предложението за включване на оперативната помощ за транспорта в отвъдморските територии в Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ⁽¹¹⁾ (наричан по-нататък „ОРГО“). ГМП Гвиана счита, че изпълнява задача от общ интерес (обществена сигурност, национална отбрана, доставки), без да променя условията на търговията, доколкото пристанището е единственият начин за осъществяване на доставките. И наистина, поради своята цена въздушният товарен трафик към територията възлизал на едва 1 % от общия товарен трафик. Заинтересованите страни считат, че премахването на освобождаването от облагане с КД би довело до поскъпване на доставките до територията – което би се прехвърлило върху крайните цени на стоките – и до намаляване на капацитета за инвестиции. Те подчертават, че подобно премахване би било в противоречие с други приети от Комисията разпоредби за фискални дерогации, като мерките за данъчно подпомагане на инвестициите или за нулев ДДС, който позволява да се намалят свързаните с потоците на потреблението разходи.

4.6. График на процедурата

- (39) Редица оператори на френски морски пристанища призовават Комисията временно да спре текущата процедура до завършването на действащата европейска програма за пристанищата, и по-специално прегледа на ОРГО и предложението за регламент за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата (наричано по-нататък „предложението за регламент относно пристанищните услуги“) ⁽¹²⁾. Те са изненадани от скоростта на започнатата срещу Франция процедура, като се има предвид, че преди да приеме окончателно решение Комисията е обменяла информация с Нидерландия в продължение на около 20 години.
- (40) Пристанище Ротердам отправя искане към Комисията облагането с КД на нидерландските пристанища да се отложи, докато не се проведе секторно проучване и докато всички морски пристанища в северната част на Европа (крайбрежните пристанища южно от Северно море) не бъдат подложени на облагане с КД едновременно, или поне за бързо и едновременно облагане с КД на белгийските и френските пристанища.

5. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

5.1. Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС

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

5.1.1. Предприятия/стопански дейности

5.1.1.1. Общи положения

- (42) В съответствие с постоянната съдебна практика „с понятието предприятие се обозначава всеки стопански субект, който извършва икономическа дейност, независимо от своя правен статут и начин на финансиране“ ⁽¹³⁾. Съгласно Съда на ЕС „всяка дейност, която се състои от предлагане на стоки и услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност“ ⁽¹⁴⁾.

⁽¹¹⁾ Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1).

⁽¹²⁾ COM(2013) 296 final – 2013/0157 (COD), ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 111. Междувременно актът беше приет: 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).

⁽¹³⁾ Решение на Съда от 12 септември 2000 г. по съединени дела Pavlov и други, C-180/98 — C-84/98, ECLI:EU:C:2000:428, точка 74.

⁽¹⁴⁾ Вж. решенията на Съда от 16 юни 1987 г., Комисия/Италианска република, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, точка 7 и от 18 юни 1998 г., Комисия/Италианска република, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, точка 36.

- (43) В съответствие със съдебната практика ⁽¹⁵⁾ в редица решения Комисията приема, че търговската експлоатация и изграждането на пристанишна инфраструктура представляват стопански дейности ⁽¹⁶⁾. Стопанска дейност представлява например търговската експлоатация на пристанищен терминал, който е предоставен на разположение на ползватели срещу заплащане на такса ⁽¹⁷⁾. Освен това Съдът вече ясно, макар и косвено, е признал стопанския характер на някои пристанишни операции, и по-специално „дейностите по товарене, разтоварване, прехвърляне, складиране и като цяло движение на стоки или материал в рамките на пристанището“ ⁽¹⁸⁾. Тези принципи се прилагат не само за морските, а и за вътрешните пристанища ⁽¹⁹⁾.
- (44) Комисията не оспорва, че на пристанищата може да бъде делегирано извършването на определени задачи, свързани с упражняването на публични правомощия, или на такива с нестопански характер, като контрола и безопасността на морския трафик ⁽²⁰⁾ или наблюдението на замърсяването ⁽²¹⁾, както и че, когато упражняват тези задачи, пристанищата не са предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. В тази връзка Комисията уточнява, че от това следва, че освобождаването от облагане с КД, което е предмет на настоящата процедура, може да представлява държавна помощ само ако се отнася до доходи от стопански дейности. От друга страна, фактът, че даден субект извършва една или повече институционално присъщи или нестопански дейности, по принцип не е достатъчен да отмени определянето му като „предприятие“. Следователно дадено пристанище ще се счита за „предприятие“, ако и доколкото действително извършва една или повече стопански дейности.
- (45) Френските пристанища могат да извършват няколко вида стопански дейности, съответстващи на предоставянето на различни услуги на редица пазари ⁽²²⁾. Първо, пристанищата предоставят общо обслужване на плавателните съдове, като им осигуряват достъп до пристанищната инфраструктура срещу заплащане. Второ, някои пристанища предоставят по-специфични услуги на плавателните съдове, като пилотаж, подземни дейности, обработка на товари, акостиране, също срещу заплащане. В първите два случая възнагражденията, които пристанището получава, обикновено се наричат „пристанишна такса“ ⁽²³⁾. Трето, пристанищата предоставят срещу заплащане определена инфраструктура или определени терени на разположение на предприятия, които използват тези пространства за свои собствени цели или за да доставят на корабите някои от изброените по-горе пристанишни услуги ⁽²⁴⁾.

⁽¹⁵⁾ Решение на Общия съд от 12 декември 2000 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, T-128/98:[T] (***) ECLI:EU:C:2000:290, точка 125, потвърдено след обжалване в решението на Съда от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Вж. също решението на Общия съд от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair/Комисия, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, точка 88. Решение на Общия съд от 24 март 2011 г. по съединени дела Freistaat Sachsen и Land Sachsen-Anhalt и др./Комисия, T-443/08 и T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, и по-специално точки 93 и 94, потвърдено след обжалване в решението на Съда от 19 декември 2012 г. по дело Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Комисия, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, и по-специално точки 40 – 43 и 47.

⁽¹⁶⁾ Вж. например решението на Комисията от 15 декември 2009 г. относно държавна помощ N 385/2009 – Публично финансиране на пристанишна инфраструктура в пристанище Ventspils (ОВ С 62, 13.3.2010 г., стр. 7); решение на Комисията от 15 юни 2011 г. относно държавна помощ 44/2010 – Република Латвия – Публично финансиране на инфраструктура в пристанище Krievu salā (ОВ С 215, 21.7.2011 г., стр. 21); решение на Комисията от 22 февруари 2012 г. относно държавна помощ SA.30742 (N/2010) – Литва – Изграждане на инфраструктура за пътническия и товарния фериботен терминал в Klaipėda (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1); решение на Комисията от 2 юли 2013 г. относно държавна помощ SA.35418 (2012/N) – Гърция – Разширяване на пристанището в Пирея (ОВ С 256, 5.9.2013 г., стр. 2); решение на Комисията от 18 септември 2013 г. относно държавна помощ SA.36953 (2013/N) – Испания – Пристанищна администрация на пристанище Bahía de Cádiz (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1).

⁽¹⁷⁾ Вж. например решението на Комисията от 18 септември 2013 г. относно държавна помощ SA.36953 (2013/N) – Испания – Пристанищна администрация на пристанище Bahía de Cádiz (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1).

⁽¹⁸⁾ Решение на Съда от 10 декември 1991 г. по дело Mercati Convenzionali Porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, точки 3 и 27; решение на Съда от 17 юли 1997 г. по дело C-242/95, GT-Link A/S срещу De Danske Statsbaner, ECLI:EU:C:1997:376, точка 52: „От това обаче не следва, че експлоатацията на рое да е търговско пристанище представлява управление на услуга от общ икономически интерес, нито по-специално че всички услуги, предоставяни в такова пристанище, са свързани с изпълнението на подобна задача.“

⁽¹⁹⁾ Вж. например решението на Комисията от 18 декември 2013 г. относно държавна помощ SA.37402 – Безмитно пристанище Будапеща (ОВ С 141, 9.5.2014 г., стр. 1); решението на Комисията от 17 октомври 2012 г. относно държавна помощ SA.34501 – Вътрешно пристанище Königs Wusterhausen/Wildau (ОВ С 176, 21.6.2013 г., стр. 1); решението на Комисията от 1 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.38478 – Пристанище Győr-Gönyű (ОВ С 418, 21.11.2014 г., стр. 1).

⁽²⁰⁾ Решение на Комисията от 16 октомври 2002 г. относно държавна помощ N 438/02 – Белгия – Помощ за пристанищните органи с оглед на изпълнението на задачи, свързани с упражняването на публични правомощия (ОВ С 284, 21.11.2002 г., стр. 2).

⁽²¹⁾ Решение на Съда от 18 март 1997 г. по дело Calì & Figli, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, точка 22.

⁽²²⁾ Тези дейности се отнасят до сградите и услугите, които са необходими за експлоатацията на пристанищата, и следователно са освободени от облагане с корпоративен данък.

⁽²³⁾ Член L. 5321-1 от френския Транспортен кодекс гласи, че „пристанищна такса може да получават морските пристанища, наплаващи се под контрола на държавата, териториалните власти или техните обединения, във връзка с търговски операции или с престоя на корабите в тях“, както и че тази такса „може да включва няколко елемента“ или „такси за ползване“ (съгласно член L. 5321-3 от същия кодекс). Съгласно член L. 4323-1 от кодекса тези разпоредби се прилагат и за речните пристанища. В решение № 76-92 L от 6 октомври 1976 г. Конституционният съвет на Франция е счел, че въпросните разпоредби „въвеждат такси във връзка с пребиваването на плавателните съдове в пристанищата и с извършваните тал операции, които се използват изцяло за финансирането на пристанищни разходи [...], като насрещната престация за тях представлява използването на публичното съоръжение и предоставяните във връзка с това услуги, [както и че тези такси] представляват такси за ползването на предоставена услуга“.

⁽²⁴⁾ Съгласно член L. 5312-2 от Транспортния кодекс ГМП отговаря по-специално за „управлението и развитието на обекта, който притежава или който му е поверен“. Вж. също член L. 5313-2 относно автономните пристанища и член L. 4322-1 относно автономно пристанище Париж.

- (46) Не е задължително всички френски пристанища да упражняват всички споменати по-горе дейности. По-специално, както някои от тях посочват, ГМП по принцип не могат да използват „съоръженията, предназначени за свързаните с плавателните съдове дейности по товарене, разтоварване, обработка на товари и складиране“ (член L. 5312-4 от Транспортния кодекс на Франция). Изглежда обаче, че някои ГМП продължават да използват тези съоръжения и да предоставят съответните услуги ⁽²⁵⁾.
- (47) Въпреки че публичната власт разполага с голяма свобода на преценка, когато определя кои от стопанските дейности биха могли да представляват услуги от общ икономически интерес (наричани по-нататък „УОИИ“), това не означава непременно, че тези дейностите нямат стопанско естество. Съгласно установената съдебна практика понятието „стопанска дейност“ като такова произтича от фактически елементи, и по-специално от съществуването на пазар за съответните услуги, и не зависи от националните решения или преценки. Следователно обстоятелството, че дейностите на пристанищата не били доходоносни по смисъла на разпоредбите на ОДК, ако въобще се приеме, че това е така, не е достатъчно да отмени стопанската същност на тези дейности по смисъла на правото в областта на държавната помощ. По същия начин само фактът, че изпълняваните от пристанищата задачи са им били делегирани от държавата, не е достатъчен въпросните дейности да се определят като нестопански. И наистина, всички УОИИ са задачи, които държавата делегира на предприятия. Следователно УОИИ предполагат упражняване на стопански дейности.
- (48) Освен това фактът, че някои пристанища могат да бъдат определени като жизненоважни съоръжения по смисъла на член L. 1332-1 от Кодекса на отбраната на Франция, не позволява пристанищните дейности да се разглеждат като свързани с основните функции на държавата по смисъла на правото в областта на държавната помощ. Множество стопански дейности в областта на енергетиката, далекосъобщенията и транспорта също може да се окажат жизненоважни за живота на нацията, без това да отменя техния стопански характер. Комисията отбелязва също така, че в Кодекса на отбраната (вж. членове L. 1332-4, L. 1332-5 и L. 1332-6) изрично се посочва статутът на „предприятие“ поне на някои от засегнатите оператори.
- (49) Освен това обстоятелството, че ГМП отговаряли на критериите, посочени в член 4, параграф 5 от шестата Директива за ДДС ⁽²⁶⁾ и били разгледани от Съда на ЕС в дело C-276/97, е без значение в конкретния случай. Във въпросния член от Директивата за ДДС се предвижда, че „държавите, регионалните и местни органи и други публичноправни субекти не се разглеждат като данъчнозадължени лица по отношение на дейностите или сделките, с които се ангажират като държавни органи, дори когато събират данъци, такси, вноски или плащания във връзка с тези дейности или сделки“, а Съдът на ЕС счита, че „дейностите, които те извършват в качеството си на държавни органи по смисъла на член 4, параграф 5, първа алинея от шестата директива, са онези, които публичноправните субекти осъществяват в рамките на специфичния за тях правен режим“ ⁽²⁷⁾. Дори да се приеме, че пристанищата извършват дейностите си в рамките на специфичния за тях правен режим, тази особеност сама по себе си не ги освобождава от статута на лица, подлежащи на облагане с ДДС ⁽²⁸⁾. Позоваването на освобождаването не само не влиза в противоречие със стопанското естество на извършените дейности, а напротив – потвърждава, че извършените дейности са стопански, тъй като освобождаването (което засяга пряко качеството на данъчно задължено лице) има смисъл само ако извършваните дейности са от стопанско естество ⁽²⁹⁾. И най-вече този критерий (упражняване на дейност в рамките на правния режим, характерен за публичните органи) е разгледан от Съда във връзка с член 4, параграф 5 от Директивата за ДДС и няма еквивалент в правото в областта на държавната помощ. Напротив, съгласно съдебната практика, припомнена в съображение 43, правният режим, който се прилага спрямо операторите, не е достатъчен, за да се изключи съществуването на стопанска дейност по смисъла на член 107 от ДФЕС.

⁽²⁵⁾ Вж. Сметна палата, Преглед на реформата на големите морски пристанища, Годишен публичен доклад за 2017 г. – февруари 2017 г., La documentation française: *Le maintien d'activités de manutention dans certains ports* [„Запазване на дейностите по обработка на товари в някои пристанища“].

⁽²⁶⁾ „Държавите, регионалните и местни органи и други публичноправни субекти не се разглеждат като данъчнозадължени лица по отношение на дейностите или сделките, с които се ангажират като държавни органи, дори когато събират данъци, такси, вноски или плащания във връзка с тези дейности или сделки.“ Разпоредба, която понастоящем е възпроизведена по същество в член 13 от Директива 2006/112/ЕО на Съвета от 28 ноември 2006 г. относно общата система на данъка върху добавената стойност (ОВ L 347, 11.12.2006 г., стр. 1).

⁽²⁷⁾ Решение на Съда от 12 септември 2000 г. по дело Комисия на Европейските общности срещу Френска република, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, точка 40.

⁽²⁸⁾ Освен условието, свързано с липсата на „значителни нарушения на правилата за конкуренцията“, в член 4, параграф 5 се посочва, че „във всеки случай тези публичноправни субекти се разглеждат като данъчнозадължени лица по отношение на дейностите, изброени в приложение I, при условие че тези дейности не се извършват в такъв малък мащаб, за да бъдат определени като незначителни“. Предоставянето на пристанищни услуги обаче присъства в приложение I.

⁽²⁹⁾ В решението си по дело C-276/97 Съдът ясно определя въпросната дейност (предоставяне на пътна инфраструктура на ползватели срещу заплащане) като стопанска дейност (точка 32), преди да разгледа дали освобождаването, предвиденото в член 4, параграф 5, се прилага (точка 37).

- (50) Също така това дали пристанищата оперират изцяло или частично с чисто търговска цел за извличане на максимални печалби, дали поставят общия интерес преди възвръщаемостта на инвестицията или не, дали имат стопанска или нестопанска цел и дали систематично реинвестират печалбите си или не, също не е достатъчно, за да се изключи стопанският характер на дейност, състояща се в предлагане на стоки или услуги на даден пазар⁽³⁰⁾. Комисията отбелязва освен това, че някои френски пристанища реализират печалби, изплащат дивиденди на държавата⁽³¹⁾ и следователно не реинвестират систематично печалбите си в инфраструктурата.
- (51) На последно място, аргументът на френските органи, че ДФЕС съдържа специален член (член 93) относно държавните помощи в областта на транспорта, само потвърждава стопанския характер на транспортните дейности (в противен случай не би ставало дума за държавна помощ).

5.1.1.2. Относно достъпа до пристанищната инфраструктура по принцип

- (52) Що се отнася по-специално до услугите, които пристанищата предлагат срещу заплащане на пристанищни такси, фактът, че структурата на пристанищните такси се определя на национално равнище и че таксите се одобряват от публичната власт, сам по себе си не е достатъчен да отмени стопанския характер на тези дейности⁽³²⁾. По-специално, в решението си по дело С-343/95, цитирано от ГМП Хавър, Съдът е основал своята оценка на стопанския характер на извършваните дейности преди всичко на тяхното естество (вж. точки 18 и 23) и само между другото на одобряването на тарифите на национално равнище. Освен това, съгласно Транспортния кодекс на Франция⁽³³⁾ фиксирането на тарифите е отговорност на самите пристанища.
- (53) Що се отнася до цитираното от ГМП Хавър решение на Комисията от 20 октомври 2004 г. по дело № 520/200[3] (***)⁽³⁴⁾, Комисията посочва, че от 2004 г. насам нейната практика за вземане на решения е претърпяла развитие в съответствие с развитието на съдебната практика на Съда на ЕС. Изграждането и поддръжката на инфраструктурата за достъп до пристанищата, когато тази инфраструктура може да бъде използвана от всички ползватели без дискриминация и без насрещна престация, обикновено се разглеждат като общи мерки, които държавата поема в рамките на своята отговорност за развитието на морския транспорт. Освен ако някои специфики по случая не налагат противоположно заключение, Комисията по принцип счита, че разположената извън пристанището инфраструктура за достъп е от полза за морската общност като цяло и че нейното финансиране с публични средства не е държавна помощ. Напротив, публичното финансиране на инфраструктура за достъп, разположена във вътрешността на дадено пристанище, по принцип се очаква да носи полза за експлоатацията на конкретното пристанище и представлява държавна помощ⁽³⁴⁾.

5.1.1.3. Относно предоставянето на специфични терени и инфраструктури на предприятия срещу заплащане

- (54) От решението на Комисията по дело SA.36346⁽³⁵⁾, цитирано в точка 17, буква е) от Известието от 19 юли 2016 г., не може да се заключи, че управлението или развитието на пристанищната зона, и по-специално отдаването под наем или за ползване на конкретни терени и инфраструктура срещу заплащане, не е стопанска дейност. И наистина дело SA.36346 касае мярка за ревитализация на държавни земи, а не отдаването под наем на терени срещу заплащане.

⁽³⁰⁾ Вж. решение на Съда от 10 януари 2006 г. по дело Cassa di Risparmio di Firenze e.a., C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, точки 122 и 123.

⁽³¹⁾ Така автономното пристанище на Париж е изплатило 8 милиона евро за финансовата 2014 година и 11 милиона евро за финансовата 2016 година. ГМП Дюнкерк е изплатило 5 милиона евро за финансовата 2014 година и 4 милиона евро за финансовата 2016 година. Вж. наредбите от 18 февруари 2016 г. и от 23 февруари 2017 г. за определяне на размера на дивидентите, дължими на държавата от автономно пристанище Париж и големите морски пристанища, ДВ на Френската република № 0048 от 26 февруари 2016 г. и ДВ на Френската република № 53 от 3 март 2017 г. Изплатените дивиденди варират значително във времето в зависимост от нетните приходи (между 14 % и 33 % за ГМП Хавър за периода 2008—2013 г., между 22 % и 35 % за ГМП Марсилия за периода 2009—2014 г.).

⁽³²⁾ Вж. решението на Комисията от 22 февруари 2012 г. относно държавна помощ SA.30742 (N/2010) – Литва – Пристанище Klaipėda, съображение 9 (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1).

⁽³³⁾ Вж. по-специално членове R. 5321-2 и R. 5321-11.

⁽³⁴⁾ Вж. точки 5 и 7 от матрицата за анализ на пристанищните инфраструктури (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf) и решение на Комисията от 30 април 2015 г. относно държавна помощ SA.39608 за разширяване на пристанище Wismar, съображение 31 (ОВ С 203, 19.6.2015 г., стр. 3).

⁽³⁵⁾ Решение на Комисията от 27 март 2014 г. относно мярка SA.36346 (2013/N) GRW – Схема за териториално развитие за промишлени и търговски цели (ОВ С 141, 9.5.2014 г., стр. 1).

- (55) По принцип отдаването под наем на публична собственост срещу заплащане представлява стопанска дейност, по-специално когато другата страна по договора предоставя пристанищни услуги на своите клиенти⁽³⁶⁾. Освен това самата френска администрация вече е приела, че в съответствие с националното законодателство доходите от отдаването под наем на даден терен (такси за отдаване на публични имоти) подлежат на облагане с КД⁽³⁷⁾. От коментарите по данъчното законодателство, публикувани от Генерална дирекция „Публични финанси“ (официално тълкуване на френските данъчни органи)⁽³⁸⁾, става ясно, че таксите за отдаване на концесия на цяло пристанище или на част от него (например концесия на публично съоръжение) подлежат на облагане с ДДС, което е още едно доказателство за техния стопански характер.

5.1.1.4. Относно дейностите по драгиране

- (56) Изграждането и поддръжката на инфраструктурата за достъп до пристанищата, и по-специално драгирането на реките, пътищата за достъп и каналите, когато тази инфраструктура може да бъде използвана от всички ползватели без дискриминация и без насрещна престация, обикновено се разглеждат като общи мерки, които държавата поема в рамките на своята отговорност за развитието на морския транспорт. По принцип Комисията прави разграничение според това дали инфраструктурата за достъп е разположена във или извън пристанището и дали е достъпна за широката общественост. Освен ако някои специфики по случая не налагат противоположно заключение, Комисията по принцип счита, че разположената извън пристанището инфраструктура за достъп е от полза за морската общност като цяло и че нейното финансиране с публични средства не е държавна помощ. Напротив, публичното финансиране на инфраструктура за достъп, разположена във вътрешността на дадено пристанище, по принцип се очаква да носи полза за експлоатацията на конкретното пристанище и представлява държавна помощ⁽³⁹⁾.
- (57) Комисията например обяви, че драгирането в устие, което би подобрило достъпа до реката и би било от полза без разграничение за всички разположени в устието и по вътрешните водни пътища оператори, е обща мярка, която е от полза за морската общност като цяло. Поради това в конкретния случай Комисията счита, че драгирането не е стопанска дейност⁽⁴⁰⁾.

5.1.1.5. Относно спомагателния или основния характер на стопанските дейности

- (58) Фактът, че стопанските дейности на дадено предприятие са второстепенни или допълнителни по отношение на нестопанските му дейности, по принцип не дава основание за изключване на тези стопански дейности от правилата за държавна помощ.
- (59) Освен това и без да се налага да се извършва оценка на дела на различните стопански дейности във всяко отделно пристанище, от изложението по-горе е видно, че много важна част от дейностите, които някои заинтересовани страни и френските органи считат за нестопански, са от стопанско естество. В допълнение пристанищните и концесионните такси съставляват основната част от приходите на големите морски пристанища⁽⁴¹⁾ и в значителна степен са причина пристанищата да формират положителна данъчна основа за целите на облагането с КД.

⁽³⁶⁾ Вж. решение на Комисията относно държавна помощ SA.36953 (2013/N) за пристанище Bahía de Cádiz, съображение 29 (ОВ С 335, 16.11.2013 г., стр. 1), решение на Комисията относно държавна помощ SA.30742 (N/2010) за Klaipėda, съображение 8 и 9 (ОВ С 121, 26.4.2012 г., стр. 1), решение на Комисията относно държавна помощ N 44/2010 за пристанище Krievu Sala, съображение 67 (ОВ С 215, 21.7.2011 г., стр. 21), решение на Комисията относно държавна помощ C 39/2009 (ex N 385/2009) за пристанище Ventspils, съображения 30, 57 и 58 (ОВ С 62, 13.3.2010 г., стр. 7).

⁽³⁷⁾ Вж. доклада на Генералния финансов инспекторат (№ 2007-M-031-01) и на Генералния комитет по пътно строителство (№ 005126-01) относно модернизацията на автономните пристанища, юли 2008 г., страница 53 („Настоящите такси за използването на съоръжения попадат в обхвата на доходоносните дейности, подлежащите на данъчно облагане, но с предложената реформа се предвижда пристанищата да се лишат от този ресурс в средносрочен план. При тези обстоятелства в средносрочен план таксите за отдаване на публични имоти представляват основният и постоянен източник на облагаема дейност“). (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

⁽³⁸⁾ Вж. BOI-TVA-BASE-10-20-40-10, параграфи 230 – 270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Вж. също отговора на писмен въпрос № 17487 на г-н Jean Arthuis, публикуван в ДВ – Сенат от 10 март 2011 г. – стр. 573; <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

⁽³⁹⁾ Вж. точки 5 и 7 от матрицата за анализ на пристанищните инфраструктури (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf).

⁽⁴⁰⁾ Вж. решението на Комисията от 11 март 2014 г. относно държавна помощ SA. 35720 (2014 NN) – Обединено кралство – Терминал за круизни кораби на градския съвет на Ливърпул, съображения 64 – 69 (ОВ С 120, 23.4.2014 г., стр. 4).

⁽⁴¹⁾ Пристанищните такси и приходите от отдаване на публично имущество например представляват съответно 42 % и 34 % (и кумулативно 55 % от оперативните разходи) от оборота на ГМП Бордо (през 2013 г., вж. специален доклад на Сметната палата, оповестен на 8 март 2016 г., стр. 60 и 64) и 62 % и 18 % (и кумулативно 76 % от оперативните разходи) от оборота на ГМП Хавър (2013 г., вж. специален доклад на Сметната палата, публикуван на 30 март 2016 г., стр. 112 – 113).

- (60) И накрая, Комисията приема, че цялостното финансиране на дадена инфраструктура може да бъде изключено от обхвата на правилата за държавна помощ, когато тази инфраструктура се използва почти изключително за нестопанска дейност и използването ѝ за стопански цели е чисто спомагателно ⁽⁴²⁾. При все това фактът, че пристанищата упражняват нестопански дейности на територията, която заемат, не означава, че самата пристанищна инфраструктура се използва почти изключително за нестопански цели, нито че стопанските дейности са спомагателни по отношение на нестопанските дейности.

5.1.1.6. Заключение

- (61) Автономните пристанища (повечето от които са се превърнали в ГМП, с изключение на автономните речни пристанища на Париж и Страсбург), морските търговски камари, търговско-промишлените палати, управляващи пристанищни съоръжения, общините – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятията, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване, които експлоатират инфраструктурата пряко или предоставят услуги в дадено пристанище, са „предприятия“ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС по отношение на стопанските си дейности, и по-специално на дейностите, посочени в съображение 45.

5.1.2. Държавни ресурси и приписване на държавата

- (62) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС държавната помощ може да представлява мярка, предоставена от държавата или чрез ресурси на държавата. Съгласно установената съдебна практика отказът от ресурси, които по принцип е трябвало да бъдат възстановени в държавния бюджет, представлява прехвърляне на държавни ресурси по смисъла на тази разпоредба ⁽⁴³⁾.
- (63) Чрез освобождаването от данъчно облагане, от което се ползват операторите на френските пристанища, френската държава се отказва от данъчни приходи, и поради това то предполага прехвърляне на държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Тъй като това освобождаване от данъчно облагане произтича от поредица министерски решения, то може да бъде приписано на Франция.

5.1.3. Икономическо предимство

- (64) За да представлява държавна помощ, въпросната мярка трябва да предоставя финансово предимство на получателя. Под „предимство“ трябва да се разбират не само положителните престации, но и други видове намеса, които под различна форма облекчават тежестите, обичайно натоварващи бюджета на едно предприятие ⁽⁴⁴⁾.
- (65) Както беше посочено по-горе, съгласно френското данъчно законодателство приходите от стопанските дейности на „автономните пристанища, морските търговски камари, търговско-промишлените палати, които управляват пристанищни съоръжения, общините – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятията, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване“ ⁽⁴⁵⁾, би следвало да подлежат на облагане с КД, но са освободени от него. Следователно на тези субекти не им се налага да поемат разходите за КД, които френските дружества обичайно поемат във връзка със своите стопански дейности. От това следва, че те се ползват от икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (66) Освен това твърдението, че освобождаването от облагане с КД компенсира допълнителните разходи, произтичащи от задачите от обществен интерес, които публичната власт е поверила на пристанищата, би могло да постави под въпрос определянето му като предимство само ако, от една страна, размерът на обезщетението, произтичащо от освобождаването от данъчно облагане, действително е предназначен да компенсира допълнителните разходи, свързани със задачите от общ интерес, и от друга страна, ако този размер е ограничен до нетните допълнителни разходи, свързани с извършването на тези задачи (без свърхкомпенсация) ⁽⁴⁶⁾. В разглеждания случай това не е така. И наистина в националното законодателство не съществува разпоредба, която да установява каквато и да било връзка между освобождаването от облагане с КД и евентуални задачи за предоставяне на обществена услуга, поверени на пристанищата ⁽⁴⁷⁾. Освен това националното право не гарантира, че размерът на компенсацията

⁽⁴²⁾ Вж. точка 207 от Известието от 19 юли 2016 г.

⁽⁴³⁾ Решение на Съда от 16 май 2000 г. по дело Франция/Ladbroke Racing Ltd и Комисия, C-83/98 P (***) , ECLI:EU:C:2000:248, точки 48 – 51.

⁽⁴⁴⁾ Вж. решение на Съда от 8 ноември 2001 г. по дело Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, точка 38.

⁽⁴⁵⁾ И техните правоприменители (и по-специално ГМП), които данъчната администрация счита за освободени от облагане с КД на същото основание.

⁽⁴⁶⁾ Вж. точка 206 от Известието от 19 юли 2016 г., а относно УОИИ – решението на Съда от 24 юли 2003 г. по дело Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 87 – 95.

⁽⁴⁷⁾ Исторически погледнато, предоставеното през 1942 г. освобождаване от данъчно облагане е имало за цел да се ускори възстановяването на пристанищата, унищожени вследствие на военни действия, а не да се компенсират задачи за предоставяне на обществени услуги.

(т.е. размерът на невнесения КД) се ограничава до това, което е необходимо за покриването на всички или на част от разходите, направени при изпълнението на задълженията за предоставяне на обществена услуга. За освобождаването от облагане с КД, чийто размер е пропорционален на реализираната печалба, не е предвиден таван и следователно то може да доведе до предимство, което не е съизмеримо с допълнителните разходи, произтичащи от задълженията за предоставяне на обществена услуга. И накрая, твърдението на ГМП Дюнкерк, че разходите за задачите за обществени услуги систематично надвишават теоретичната тежест на КД, не е доказано с никакви цифрови и исторически данни; при положение че не е предвидена правна гаранция (която да е валидна и за в бъдеще) за липса на свърхкомпенсация, потвърждението на подобно твърдение в миналото не би било достатъчно да се изпълни условието за липса на свърхкомпенсация.

5.1.4. Избирателност

- (67) За да бъде считана за държавна помощ, дадена мярка трябва да бъде избирателна, т.е. тя трябва да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ⁽⁴⁸⁾.
- (68) В съответствие с установената съдебна практика ⁽⁴⁹⁾ оценката на избирателността по същество на дадена данъчна мярка, с която се облекчават тежестите, обичайно натоварващи бюджета на дадено предприятие, включва три етапа: първо, е необходимо да се установи общият или „нормалният“ данъчен режим (т.нар. „референтна система“), който е в сила в съответната държава членка. Второ, следва да се пресени дали дадената мярка представлява дерогация от въпросната система, доколкото с нея се прави разграничаване между икономически оператори, които – предвид присъщите за системата цели, се намират в сравнимо фактическо и правно положение. Ако случаят е такъв, мярката е *a priori* избирателна. Трето, трябва да бъде установено дали дерогацията е оправдана от естеството или от общата схема на референтната система. Що се отнася до този трети етап, държавата членка трябва да докаже, че разграничаването при данъчното третиране произтича пряко от присъщите основни или ръководни принципи на установения като референтна система данъчен режим ⁽⁵⁰⁾.

Референтна система

- (69) Референтната система е френският корпоративен данък, който по принцип се начислява върху всички печалби или доходи, реализирани от дружествата и от други юридически лица (член 205 от ОДК). Съгласно разпоредбите на член 206, параграф 1 и член 1654 от ОДК частноправните или публичноправните юридически лица, които извършват дейност или операции с доходоносен характер, подлежат на облагане с корпоративен данък. Съгласно член 165 от приложение 4 към ОДК публичните предприятия, осъществяващи промишлена или търговска дейност, подлежат на облагане с всички преки данъци и приравнените на данък такси, които се прилагат за сходните на тях частни предприятия. В член 167 от приложение 4 към същия кодекс се уточнява, че тези разпоредби се прилагат по-специално за търговско-промишлените палати и за автономните пристанища. След решението за започване на процедурата тази точка не е коментирана нито от френските органи, нито от заинтересованите трети страни.

Дерогация от референтната система

- (70) По силата на министерските решения от 1942 и 1943 г. „автономните пристанища, морските търговски камари, търговско-промишлените палати, които управляват пристанищни съоръжения, общините – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятията, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване“ са освободени от облагане с КД. Следователно, противно на твърденията на някои френски пристанища, освобождаването от облагане с КД в полза на пристанищата не произтича от общите разпоредби на ОДК (по-специално член 165 от приложение 4 към ОДК) и от недоходоносния характер на дейността на пристанищата, а от министерските решения от 1942 и 1943 г., с които се установява изрична дерогация от тези общи разпоредби и имплицитно се счита, че пристанищата извършват доходоносни дейности ⁽⁵¹⁾. Това се потвърждава от решението на Върховния административен съд („Conseil d'État“), цитирано от заинтересованите страни ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁸⁾ Вж. решението на Съда от 15 декември 2005 г. по дело Италианска република/Комисия, С-66/02, ЕУ:С:2005:768, точка 94.

⁽⁴⁹⁾ Вж. решението на Съда от 8 септември 2011 г. по съединени дела Paint Graphos и др., С-78/08 – С-80/08, ЕСЛ:ЕУ:С:2011:550, точка 49; решението на Съда от 6 септември 2006 г. по дело Португалия/Комисия, С-88/03, ЕСЛ:ЕУ:С:2006:511, точка 56.

⁽⁵⁰⁾ Вж. решението на Съда от 8 септември 2011 г. по съединени дела Paint Graphos и др., С-78/08 – С-80/08, ЕСЛ:ЕУ:С:2011:550, точка 65; решението на Съда от 6 септември 2006 г. по дело Португалия/Комисия, С-88/03, ЕСЛ:ЕУ:С:2006:511, точка 81.

⁽⁵¹⁾ Вж. Официален бюлетин в областта на публичните финанси – данъчно облагане – VOI-IS-CHAMP-30-60, II (параграф 240): „[...] пристанищата са освободени от пряко данъчно облагане по силата на поредица министерски решения [...]“.

⁽⁵²⁾ Върховен административен съд, 2 юли 2014 г., Министър на бюджета, № 374807, ЕСЛ:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) По отношение на целта на референтната система, която е данъчното облагане на реализираните от дружествата и юридическите лица печалби, обаче субектите, обхванати от министерските решения от 1942 и 1943 г., се намират във фактическо и правно положение, сравнимо с това на другите дружества или юридически лица, подлежащи на облагане с този данък, доколкото всички тези дружества генерират печалба. Следователно разглежданото освобождаване представлява дерогация от режима, установен от референтната данъчна система.
- (72) Поради това Комисията счита, че освобождаването от данъчно облагане в полза на посочените по-горе субекти е избиращелно *prima facie*.
- (73) Фактът, че мярката се прилага за всички френски пристанища, ако приемем това за установено⁽⁵³⁾, не поставя заключението под въпрос. И наистина, въпросната мярка не е обща по отношение на референтната система, тъй като се прилага само за определени предприятия (пристанищни оператори), които обаче се намират във фактическо и правно положение, сравнимо с това на други дружества или юридически лица, подлежащи на облагане с този данък, т.е. на всички предприятия, които реализират печалба. Мярката е обща само по отношение на референтна система, която би била ограничена до пристанищата (референтната система, установена с министерските решения от 1942 и 1943 г.), по-горе обаче беше доказано, че референтната система са общите разпоредби относно КД, на които са подложени дружества от всички сектори.
- (74) Освен това, по отношение на целта на референтната система, която е да се подложи на облагане с корпоративен данък печалбата, реализирана от всяко юридическо лице, обстоятелства, като посочените от френските органи и от заинтересованите страни (наложени на пристанищата задачи за обслужване на други предприятия, специфични задължения, експлоатация от ТПП, липса на конкуренция, финансиране чрез пристанищни такси и упражняване на публични правомощия), не са от значение, за да се установи съществуването на различно фактическо и правно положение. Ако тези обстоятелства могат да обяснят защо в конкретния случай операторите на пристанища, натоварени с изпълнението на задачи от обществен интерес, реализират по-ниска доходност, а оттам и по-ниски облагаеми печалби, те не могат да оправдаят освобождаването на реализираните печалби от облагане с КД – независимо от разходите, свързани с тези задачи от общ интерес.
- (75) Освен това френската администрация вече е признала, във връзка с постъпило искане за създаване на режим за фискална дерогация в полза на независимите органи, натоварени с експлоатацията на яхтени пристанища, че „европейската нормативна уредба, уреждаща правилата в областта на конкуренцията, изключва въвеждането на мерки за фискални дерогации в полза на определени дейности“⁽⁵⁴⁾.

Обосновка, основаваща се на естеството и общата схема на системата

- (76) Френските органи посочват, че вече повече от 70 години мярката е неразделна част от френската данъчна система, но изминалото време не може да е достатъчен аргумент да се счита, че дадена дерогация от нормалните правила на тази система е обоснована от нейното естество и от общата ѝ схема. Изминалото време обаче може да обоснове използването на процедурата за съществуваща помощ (вж. по-долу). Комисията счита впрочем, че присъщата логика на референтната система в разглеждания случай е данъчното облагане на печалбите. Следователно освобождаване от данъчно облагане, основано единствено на принадлежност към определена категория предприятия или признато само за определени юридически лица, не се вписва в тази логика.
- (77) И накрая, що се отнася до твърдението на някои заинтересовани страни, че въпросната мярка не създава „значително нарушение на принципа на равнопоставеност“, Комисията отбелязва, че фактът, че дадена мярка не създава „значително нарушение на принципа на равнопоставеност“ по смисъла на френското право не означава, че тя „произтича пряко от присъщите основни или ръководни принципи на референтната система или [...] от присъщите механизми, които са необходими за функционирането и ефективността на системата“ (***)⁽⁵⁵⁾ по смисъла на правото в областта на държавната помощ. По този начин, както става ясно от решението на Конституционния съвет⁽⁵⁶⁾, оценката на принципа на равнопоставеност съгласно френското право отчита целите, преследвани от мярката за дерогация, а именно целите от общ интерес, които са външни за данъчната система и

⁽⁵³⁾ Някои пристанища се експлоатират от юридически лица, които не са обхванати от решенията от 1942 и 1943 г., например търговското и риболовно пристанище на Sète (експлоатирано от регионално публично предприятие – вж. решение на административния апелативен съд на Марсилия от 19 януари 2016 г., № 13МА03445), пристанището на Lorient (управлявано от дружество със смесено участие, вж. парламентарен въпрос № 23815, публикуван в ДВ на Френската република от 9 април 2013 г., страница 3694) или пристанището на Saint-Sulprien (експлоатирано от публичното предприятие на пристанище Saint-Sulprien, общинска служба с юридическа правосубектност – вж. решението на апелативния административен съд на Марсилия от 27 ноември 2012 г., № 12МА01312).

⁽⁵⁴⁾ Отговор на парламентарен въпрос № 18664, публикуван в ДВ на Френската република от 3 март 2009 г., стр. 2040.

⁽⁵⁵⁾ Вж. решението на Съда от 8 септември 2011 г. по съединени дела Paint Graphos и др., C-78/08—C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, точка 69.

⁽⁵⁶⁾ Решение № 2012-238 QPC от 20 април 2012 г., ДВ на Френската република от 21 април 2012 г., стр. 7198.

които не могат да бъдат използвани на етапа на обосновката, основана на естеството и общата схема на данъчната система. Външни за системата цели може евентуално да бъдат взети предвид при оценката на съвместимостта на дадена помощ, те обаче не позволяват да се обоснове избирателността на дерогацията, нито да се докаже отсъствието на държавна помощ. Освен това цитираното от заинтересованите страни решение на Конституционния съвет не засяга министерските решения за освобождаване на пристанищата от облагане с КД, а законодателен текст за освобождаване на определени спортни срещи от облагане с конкретен данък, чиято вътрешна логика е различна от тази на КД.

- (78) Ето защо Комисията счита, че освобождаването от облагане с корпоративен данък не е оправдано от естеството и общата схема на френската данъчна система.

5.1.5. Нарушение на конкуренцията и засягане на търговията

- (79) За да бъде считана за държавна помощ, мярката трябва да засяга търговията между държавите – членки на Съюза, и да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията. Между тези критерии съществува тясна връзка.

- (80) Ето защо Съдът на ЕС припомня това, по-специално с решението си по делото *Eventech* ⁽⁵⁷⁾,

„65. [...] според постоянната практика на Съда, за да се квалифицира дадена национална мярка като държавна помощ, не е необходимо да се установи действително въздействие на въпросната помощ върху търговията между държавите членки и действително нарушаване на конкуренцията, а следва само да се прецени дали помощта би могла да засегне тази търговия и да наруши конкуренцията (решение *Libert* и др., C-197/11 и C-203/11, EU:C:2013:288, т. 76 и цитираната съдебна практика).

66. В частност, когато предоставена от държава членка помощ укрепва позицията на определени предприятия спрямо тази на други конкурентни предприятия в рамките на вътреобщностната търговия, същата трябва да се счита за повлияна от помощта (вж. в този смисъл решение *Libert* и др., EU:C:2013:288, т. 77 и цитираната съдебна практика).

67. В това отношение не е необходимо самите предприятия получатели да участват във вътреобщностната търговия. Всъщност, когато държава членка предоставя помощ на предприятия, дейността на националния ѝ пазар може да се запази или нарасне, което като последица намалява възможностите на установените в други държави членки предприятия да навлязат на пазара на тази държава членка (вж. в този смисъл решение *Libert* и др., EU:C:2013:288, т. 78 и цитираната съдебна практика).

68. Освен това според практиката на Съда не съществува праг или процент, под който може да се приеме, че търговията между държавите членки не е засегната. Всъщност относително малкото значение на помощта или относително неголемите мащаби на предприятието получател не изключват *a priori* възможността търговията между държавите членки да бъде засегната (решение *Altmark Trans* и *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 81).

69. Условието, че помощта трябва да засяга търговията между държавите членки, следователно не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните транспортни услуги или от мащаба на въпросната сфера на дейност (решение *Altmark Trans* и *Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, т. 82).“

- (81) В решението по делото *Wam* ⁽⁵⁸⁾, Съдът е подчертал по-специално следното:

„53. В това отношение либерализирането на един икономически сектор на общностно равнище може да доведе до реално или потенциално влияние на помощите върху конкуренцията, както и до тяхното въздействие върху търговията между държавите членки (Решение по дело *Cassa di Risparmio di Firenze* и др., посочено по-горе точка 142 и цитираната съдебна практика).

54. Що се отнася до условието за нарушаване на конкуренцията, следва да се припомни, че помощите, които имат за цел да освободят дадено предприятие от разходите, които самото то поначало би трябвало да понесе в рамките на своето текущо управление или на своята нормална дейност, по принцип нарушават условията на конкуренция (Решение от 19 септември 2000 г. по дело *Германия/Комисия*, C-156/98, *Recueil*, стр. I-6857, точка 30 и Решение по дело *Neiser*, посочено по-горе, точка 55).“

⁽⁵⁷⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г. по дело *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, точки 65 – 69.

⁽⁵⁸⁾ Решение на Съда от 30 април 2009 г. по дело *Комисия/Италия* и *Wam*, C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, точки 53 и 54.

- (82) В разглеждания случай данъчното предимство, с което се ползват засегнатите пристанища, ги освобождава от текуща тежест, която те поначало би трябвало да понесат. То би могло да ги постави в по-благоприятно положение по отношение на френските пристанища и чуждестранните пристанища в Европейския съюз, които не се ползват от мярката. Ето защо то може да засегне вътребшностната търговия и да наруши конкуренцията.
- (83) И наистина, конкуренцията в пристанищния сектор съществува и се изостря от естеството и характеристиките, които са присъщи за транспортния сектор, и по-специално за морския и вътрешния транспорт. Въпреки че може да се счита, че пристанищата се ползват със законен монопол при предоставянето на пристанищни услуги в рамките на пристанището, което експлоатират, транспортните услуги, които те предлагат, се конкурират поне до известна степен с предлаганите от или в други пристанища и от други доставчици на транспортни услуги както във Франция ⁽⁵⁹⁾, така и в други държави членки.
- (84) Така в контекста на обществената консултация със заинтересованите страни по проект на регламент относно пристанищата „всички заинтересовани страни подчертаха необходимостта от създаване на стабилни и равнопоставени условия на конкуренция [...] между отделните пристанища [...] в ЕС“ ⁽⁶⁰⁾. По подобен начин пристанищата, и по-специално вътрешните пристанища, и като цяло водният транспорт, от който те са част, се конкурират с други видове транспорт. Доколкото съществуват или биха могли да съществуват други решения за транспортиране на стоки до откъдморските региони, мярката може да доведе до нарушаване на конкуренцията и да окаже въздействие върху търговията между държавите членки също и по отношение на пристанищата, разположени далече от метрополията или от други европейски пристанища.
- (85) Макар да е вярно, че привлекателността на дадено пристанище се измерва с множество параметри, и по-специално връзките му с отдалечените райони във вътрешността ⁽⁶¹⁾, цената на предоставяните от пристанищата услуги (пристанищни и други такси, плащани от собствениците на кораби) действително съставлява елемент от относителната конкурентоспособност на пристанищата ⁽⁶²⁾. Противно на твърденията на френските органи и на някои заинтересовани страни, фактът, че този елемент е повече или по-малко важен от останалите елементи на конкурентоспособността на пристанищата, не води до заключението, че спорната мярка не оказва въздействие върху конкуренцията, тъй като тя може да повлияе на въведените от пристанищата цени, а впрочем при равни други условия тези цени ще бъдат решаващи за собствениците на кораби, когато избират път или логистично решение, включващи едно пристанище, вместо друго.
- (86) Следва да се отбележи също така, че европейските пристанища се конкурират и за привличането на операторите (или концесионерите), които предоставят определени пристанищни услуги на собствениците на кораби, когато пристанищният орган не предоставя пряко тези услуги. Равнището на таксата, налагана от пристанищата във връзка с предоставянето на терени и инфраструктура (пристанищно оборудване) на концесионерите, също играе роля, когато последните решават да се установят в дадено пристанище, а не в друго, както и при избора на средствата, които да разположат там. В по-общ план, пристанищата се конкурират с други стопански оператори на финансовия и инвестиционния пазар; впрочем при равни други условия мярката поставя пристанища в по-добра позиция в очите на инвеститорите в сравнение с други оператори, които не се ползват от нея (те представляват по-интересна инвестиция).
- (87) Освен това, тъй като въпросната мярка представлява схема за помощ, прилагана за пристанища, които са много различни от гледна точка на своя размер, географско местоположение, вид (вътрешно пристанище, морско пристанище) или от гледна точка на дейностите си, за да се установи, че разглежданата мярка представлява държавна помощ, не е необходимо да се доказва, че тя води до нарушение на конкуренцията и че засяга търговията, поотделно за всяко пристанище.
- (88) Достатъчно е да се отбележи, че френските органи и заинтересованите страни признават, че някои големи пристанища, като тези в Хавър, Руан и Марсилия, се конкурират с други пристанища в Европейския съюз, от което произтича, че мярката действително оказва влияние върху търговията и засяга търговския обмен. Мненията на пристанище Ротердам също са в тази посока.

⁽⁵⁹⁾ По-специално френските пристанища, които не са освободени от облагане с корпоративен данък. Вж. бележка под линия № 51 в настоящото решение.

⁽⁶⁰⁾ Вж. точка 2.1. от предложението за регламент относно пристанищните услуги. Вж. също така Съобщението на Комисията относно европейската пристанищна политика, СОМ(2007) 616 окончателен, точка II.4.2.

⁽⁶¹⁾ Вж. Съобщение на Комисията относно европейската пристанищна политика, СОМ(2007) 616 окончателен, точка II.1.

⁽⁶²⁾ Цената на транспортните услуги, които пристанищата предоставят, често е важна част от общите транспортни разходи. Вж. Европейските морски пристанища до 2030 г.: Предстоящи предизвикателства, Информационна бележка на Европейската комисия от 23 май 2013 г.: „Разходите 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.“

- (89) Освен това твърдението, че сходни мерки за държавна помощ съществуват в други държави членки, както и коментарът относно поведението на Комисията по отношение на тези възможни мерки, нямат отношение към определянето на разглежданата мярка като държавна помощ⁽⁶³⁾, тъй като освобождаването на френските пристанища от облагане с КД действително води до подобряване на конкурентното им положение по отношение на референтна ситуация, при която те биха били облагани съгласно нормалните условия на режима за КД⁽⁶⁴⁾. Също така съществуването на различни ставки за КД в държавите членки е само последица от липсата на хармонизация между държавите членки в областта на прякото данъчно облагане и просто отразява суверенния избор на държавите членки да финансират чрез данъчното облагане определени услуги или определено равнище на услуги за данъкоплатците.
- (90) Освен това не е необходимо нарушаването на конкуренцията или засягането на търговията да е чувствително или съществено. Ето защо твърдението, че конкурентният трафик бил слаб, вместо да показва, че няма нарушение на конкуренцията, е доказателство, че между френските пристанища и други пристанища на Съюза наистина съществува повече или по-малко силна конкурентна връзка. Също така фактът, че кумулативната дейност на малките френски пристанища съставлява едва 1 % от общия трафик в Съюза, не означава, че за целите на анализа на нарушенията на конкуренцията техният пазарен дял на един или повече съответни пазари е от същия порядък. Освен това решението от 11 април 2016 г., цитирано от френските органи и заинтересованите страни, се отнася до съвместимостта на мярка за инвестиционна помощ, което предполага, че въпросната мярка се признава за държавна помощ, оказваща въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки.
- (91) В допълнение, докато „малките пристанища“, съгласно определението на Франция⁽⁶⁵⁾, представляват само малка част от трафика на Съюза, фактът, че предприятието получател е скромно по размер, сам по себе си не изключва нарушение или заплаха за нарушение на конкуренцията на вътрешния пазар, по-специално когато дейността на получателите се осъществява в гранични райони. Впрочем мнението на ТПП на Bayonne Pays Basque, концесионер на търговско пристанище Bayonne и на риболовно пристанище Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, които отговарят на предложеното от Франция определение за „малки пристанища“, е показателно за усещането на тези пристанища, разположени в близост до границата, за наличието на ефективна трансгранична конкуренция⁽⁶⁶⁾. Макар Комисията да признава, че в някои случаи⁽⁶⁷⁾ дадена мярка за предимство може да не окаже въздействие върху търговията между държавите членки, тя не основава преценката си само на размера на предприятието получател, а на индивидуална оценка по множество критерии⁽⁶⁸⁾.
- (92) Комисията не изключва, че конкретно за някои пристанища – по-специално тези, които отговарят на условията, установени в нейната практиката за вземане на решения – може да се приеме, че спорната мярка не оказва никакво въздействие върху търговията.
- (93) Поради изложените по-горе по-систематични причини разглежданата мярка, представляваща схема за общо освобождаване от облагане с корпоративен данък за всички получатели, посочена в министерските решения от 1942 и 1943 г., засяга търговията в рамките на Съюза и нарушава или може да наруши конкуренцията.

5.1.6. Заключение

- (94) Следователно Комисията стига до заключението, че освобождаването от данъчно облагане на автономните пристанища (част от които са се превърнали в големи морски пристанища), морските търговски камари, търговско-промишлените палати, управляващи пристанищни съоръжения, общините – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятията, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

⁽⁶³⁾ Решение на Съда от 10 декември 1969 г. по съединени дела Комисия/Франция, C-6/69 и C-11/69, ECLI:EU:C:1969:68, точка 21. Решение на Съда от 19 май 1999 г. по дело Италия/Комисия, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, точка 21.

⁽⁶⁴⁾ Решение от 2 юли 1974 г., по дело Италия/Комисия, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 36.

⁽⁶⁵⁾ Пристанища с трафик под равнището, определено в член 20, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1 (или 0,1 % от съответния общ годишен обем на товара, обработен във всички морски пристанища на територията на Съюза).

⁽⁶⁶⁾ ТПП посочва, че облагането ѝ с КД би застрашило пристанищата, които тя управлява, с оглед на географското им положение в трансграничното пространство с Испания и на близостта им до испанските пристанища.

⁽⁶⁷⁾ Вж. по-специално решенията на Европейската комисия от 29 април 2015 г. по дела SA.37432 Чешка република – обществени болници в Hradec Králové, (ОВ С 203, 19.6.2015 г., стр. 1), SA.37904 Германия – Медицински център Durmersheim (ОВ С 188, 26.6.2015 г., стр. 1), SA.33149 Германия – Städtische Projektgesellschaft „Wirtschaftsbüro Gaarden – Kiel“ (ОВ С 188, 5.6.2015 г., стр. 1).

⁽⁶⁸⁾ От една страна, дейността на пристанището получател трябва да има чисто местно измерение, например когато пристанището доставя стоки или услуги в ограничена територия в рамките на националната територия и няма вероятност да привлече клиенти от други държави членки. Освен това мярката не трябва да има предвидим ефект – или да има само допълнителен ефект – върху трансграничните инвестиции в съответния сектор или върху установяването на предприятия в рамките на единния пазар.

5.2. Съвместимост на помощта с вътрешния пазар

- (95) Засегнатата държава членка е тази, която трябва да докаже, че мерките за държавна помощ могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар. За разлика от френските органи, които, за да обосноват съвместимостта на мярката, изтъкват само, от една страна, необходимостта да се компенсира изпълнението на определени задачи от пристанищата, което отправя към член 106, параграф 2 от ДФЕС, и от друга страна, член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, някои заинтересовани страни се позовават също и на член 93 (координация на транспорта) и на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС (важни проекти от общоевропейски интерес).
- (96) Първо, член 106, параграф 2 от ДФЕС предвижда, че компенсацията за изпълнението на задачи за обществени услуги може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, ако отговаря на определени условия⁽⁶⁹⁾. В тази връзка френските органи и някои заинтересовани страни считат, че спорната мярка е съвместима с вътрешния пазар, тъй като дава възможност да се компенсират някои финансирани от пристанищата задачи, които са свързани с упражняването на публични правомощия. Комисията обаче отбелязва, че въпросната мярка, която обвързва размера на помощта с реализираните печалби, не е свързана с нетните разходи за задачите за предоставяне на обществена услуга, нито се ограничава до тях⁽⁷⁰⁾. Тя не произтича и от предоставянето на ясен мандат на получателите на мярката за изпълнението на тези задачи⁽⁷¹⁾. Следователно мярката не може да се разглежда като компенсация за предоставяне на обществена услуга, съвместима с вътрешния пазар, и не е съвместима на основание член 106, параграф 2 от ДФЕС.
- (97) Второ, в член 93 от ДФЕС се посочва, че помощите, които отговарят на нуждата от координация на транспорта или които представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, също могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар. Както подчертават представителите на оператори на френски вътрешни пристанища, пристанищата наистина играят важна роля за развитието на мултимодалния транспорт, не всички пристанищни инвестиции обаче попадат в обхвата на член 93 от ДФЕС, който се ограничава до помощите, отговарящи на нуждата от координация на транспорта. Освен това освобождаването от облагане с КД не представлява инвестиционна, а оперативна помощ, която не е насочена към инвестициите. Мярката благоприятства предприятията, които реализират най-големи печалби и които имат по-голям капацитет да натрупват печалби и следователно да финансират инвестиции. Както е отбелязано по-горе, мярката не е насочена и към възстановяването на разходите за някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга. Впрочем предимството, което носи освобождаването от данъчно облагане, само по себе си не се ограничава до размера, необходим да гарантира координацията на транспорта, нито възстановяването на разходите за някои задължения, присъщи на понятието за публична услуга, и следователно не гарантира спазването на принципа на пропорционалност. Освен това освобождаването няма ясно установен стимулиращ ефект, по-специално защото облагодетелства в по-голяма степен най-печелившите пристанища, които разполагат с най-голям ресурс и имат най-малка потребност от стимули. Ето защо член 93 от ДФЕС е неприложим.
- (98) Трето, в член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС се предвижда, че помощите за насърчаване на изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес също могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар. В тази връзка представителите на оператори на френски вътрешни пристанища по принцип считат, че освобождаването от облагане с КД попада в приложното поле на този член. По същите причини като изложените по-горе обаче този аргумент не може да бъде приет. Разглежданата мярка не е насочена към реализирането на важен проект от европейски интерес и не е пропорционална на разходите за такъв проект. Това е предимство, от което пристанищата се ползват само защото реализират печалба, като фактът, че допринасят за важен проект от общоевропейски интерес, няма отношение към това.
- (99) Четвърто, в съответствие с член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС за съвместими с вътрешния пазар могат да бъдат считани „помощите за насърчаване на икономическото развитие [...] на регионите, посочени в член 349 [от ДФЕС], като се вземе предвид структурната, икономическата и социалната ситуация в тях“. Тази разпоредба е цитирана от френските органи и от редица заинтересовани страни от отвъдморските територии във връзка с разположените там пристанища. Въпросната мярка обаче не е насочена към тези области.

⁽⁶⁹⁾ Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес – 2012/С 8/02 (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4). Вж. също Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

⁽⁷⁰⁾ Вж. заключението на генералния адвокат Kokott по дело C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania срещу Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, точка 75.

⁽⁷¹⁾ Член L 5312-2 от Транспортния кодекс, който съдържа списък на възложени на пристанищата задачи, се отнася само до големите морски пристанища. Той не определя параметрите за изчисляване на компенсациите, нито предпазните мерки за избягване на свръхкомпенсация.

- (100) Дори мярката да носеше ползи само за пристанищата в регионите, посочени в член 349 от ДФЕС, тя няма за цел икономическото развитие на тези региони, нито компенсиране на неблагоприятната структурна ситуация в тях, тъй като се ограничава до предоставянето на секторно предимство на определен вид предприятия от транспортния сектор, независимо от дейността, която извършват тези предприятия. Франция не доказва, че мярката би имала ефект върху цената на внасяните стоки и в тази връзка може да се отбележи, че някои от пристанищата в отвъдморските територии реализират печалби, изплащат дивиденди на държавата ⁽⁷²⁾ и следователно *a priori* разполагат с маржове за намаляване на размера на пристанищните такси, ако последните се възприемат като пречка за икономическото развитие на съответните региони; така освобождаването от облагане с КД може да окаже въздействие върху различни финансови потоци (по-специално дивидентите), но не непременно върху цената на внасяните стоки. В това отношение Франция не твърди, че пристанищата са в особено неблагоприятно положение в сравнение с други предприятия в регионите, посочени в член 349. Самият характер на мярката и нейното функциониране (предимство, запазено за определени предприятия, независимо от тяхната дейност, което е пропорционално по-скоро на реализираните печалби, отколкото на потребностите, и не се ограничава до ясно определена цел, чието постигане би изисквало предоставянето на финансов стимул) очевидно я протипоставят на фискалните механизми за оперативно подпомагане, цитирани от заинтересованите страни и приети от Комисията. И наистина, мерките за данъчно подпомагане на инвестициите или нулевият ДДС са общи мерки, чието приложно поле обхваща на недискриминационен принцип предприятията, разположени в посочените в член 349 от ДФЕС региони.
- (101) Освен това, противно на твърденията на ГМП Гваделупа, преразгледаният общ регламент относно груповото освобождаване ⁽⁷³⁾, който до известна степен обхваща оперативната помощ за транспорта в отвъдморските територии, не е приложим към спорната мярка. И наистина член 15, параграф 4 от регламента се прилага само за мерки, чийто размер е ограничен в зависимост от определени показатели (брутна добавена стойност, разходи за труд, оборот), докато случаят с освобождаването от облагане с КД не е такъв.
- (102) Следователно разглежданата мярка не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС.
- (103) Пето, и въпреки че член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС не е посочен нито от Франция, нито от заинтересованите страни, Комисията разглежда дали въпросната мярка може да улесни „развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони“, без да се засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Поради вече споменатите по-горе причини (липса на пропорционалност, липса на стимулиращ ефект и липса на връзка с установена цел от общ интерес), Комисията счита, че член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС не е приложим.
- (104) И накрая, въпреки че някои заинтересовани страни считат, че премахването на мярката ще окаже въздействие върху инвестиционния капацитет на пристанищата, Комисията подчертава, че разглежданата мярка не е насочена към инвестициите ⁽⁷⁴⁾.

5.3. Съществуваща помощ или нова помощ

- (105) В съответствие с член 1, буква б), подточка i) от Процедурния регламент, схемите за помощ, въведени преди влизането в сила на Договора, представляват съществуващи схеми за помощ.
- (106) Тъй като въпросното освобождаване от данъчно облагане е влязло в сила през 1942 г. и оттогава не е било изменяно по същество, Комисията счита, че тази мярка представлява съществуваща схема за помощ.

6. ОТНОСНО ИСКАНЕТО ЗА СПИРАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (107) В съответствие със задължителната роля, която ѝ е възложена с членове 107 и 108 от ДФЕС, Комисията трябва спешно да прекрати държавните помощи, считани за несъвместима с вътрешния пазар, и да възстанови условията за лоялна конкуренция.

⁽⁷²⁾ 1 196 милиона евро ще бъдат изплатени от голямото морско пристанище на Гваделупа през 2016 г. (вж. наредба от 18 февруари 2016 г., публикувана в ДВ на Френската република № 0048 от 26 февруари 2016 г.).

⁽⁷³⁾ Преразгледаният регламент беше публикуван на 20 юни 2017 г., вж. Регламент (ЕС) 2017/1084 на Комисията от 14 юни 2017 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 по отношение на помощите за пристанищните и летищните инфраструктури, праговете за уведомяване за помощи за култура и опазване на културното наследство и помощи за спортни и мултифункционални инфраструктури за отдых, както и относно схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони и за изменение на Регламент (ЕС) № 702/2014 по отношение на изчисляването на допустимите разходи (ОВ L 156, 20.6.2017 г., стр. 1).

⁽⁷⁴⁾ За сметка на това други мерки, насочени към инвестиции и отговарящи на критериите за съвместимост (по-специално съществуването на общ интерес, уместността и пропорционалността на мярката), биха могли при определени условия да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар.

- (108) Съгласно член 9, параграф 6 от Процедурния регламент Комисията трябва да приеме окончателно решение, след като се отстранят съмненията, посочени в решението за откриване. На този етап от процедурата, ако Комисията прецени, че на някои предприятия е предоставена несъвместима помощ, тя по принцип не може да спре разглежданата процедура за държавна помощ, нито да предостави преходен период. В допълнение, това би означавало отпускането на несъвместимата с вътрешния пазар помощ да се разреши за по-дълъг период, което би било несправедливо както за конкурентите, които не получават помощ, така и за онези, които получават по-малка по размер помощ. В тази връзка Комисията отбелязва, че нидерландските пристанища, които подлежат на облагане с корпоративен данък от 1 януари 2017 г., изискват от нея френските пристанища спешно да бъдат обложени с корпоративен данък.
- (109) Както беше отбелязано по-горе, евентуалното съществуване на други държавни помощи за други пристанища в други държави членки не е основание за спиране на процедурата, което би означавало продължаване на предоставянето на несъвместимата помощ. Уместно е да се подчертае, че *„ефектът от няколко нарушения на конкуренцията върху търговията между държавите членки не може да се неутрализира взаимно, а напротив има кумулативен характер, което увеличава неблагоприятните последици за вътрешния пазар“* ⁽⁷⁵⁾. Освен това спирането на процедурата, насочена към премахване на освобождаването от данъчно облагане на френските пристанища, би довело до удължаване на действието на настоящите нарушения между пристанищата в Северна Европа, тъй като за нидерландските пристанища тези данъчни предимства бяха премахнати от 1 януари 2017 г.
- (110) Второ, обстоятелството, че процедурата, започната от Комисията по случая с данъчното третиране на нидерландските пристанища ⁽⁷⁶⁾, е продължила по-дълго от процедурата по случая с френските пристанища, няма отношение към искането за преходен период по настоящото дело. Комисията разглежда всички случаи справедливо и всяко дело с оглед на присъщите му особености. Ето защо Комисията се опитва да определи срока за изпълнение на своите решения, така че да даде възможност на държавата членка да изпълни решението в разумен срок с оглед на обстоятелствата, а не да позволи на засегнатите предприятия да се възползват по-дълго от помощи, обявени за несъвместими.
- (111) И накрая, Франция не уточнява по какъв начин преразглеждането на ОРГО и предложението за регламент относно пристанищните услуги биха наложили спиране на процедурата. Така или иначе преразглежданият вариант на ОРГО, който не обхваща мерките за освобождаване от облагане с КД като такива, беше приет на 17 май 2017 г. Регламентът относно пристанищните услуги, приет на 15 февруари 2017 г. ⁽⁷⁷⁾, няма за цел да влияе на действията на Комисията по членове 107 и 108 от ДФЕС, нито има такъв ефект.
- (112) Следователно процедурата не е необходимо да се спира.

7. ОТНОСНО ИСКАНЕТО НА НИДЕРЛАНДСКИТЕ ПРИСТАНИЩЕ

- (113) Що се отнася до искането на нидерландските пристанища да се отложи облагането им с корпоративен данък, Комисията припомня, че настоящото производство не се отнася до нидерландските, а до [френските] ⁽⁷⁸⁾ пристанища. В окончателното си решение по дело SA.25338 относно нидерландските пристанища ⁽⁷⁸⁾ Комисията всъщност отказа да отложи облагането на нидерландските пристанища с корпоративен данък по същите принципи причини като изложените в настоящото решение. Впрочем облагането на нидерландските пристанища с корпоративен данък произтича от нидерландското национално право и във всеки случай Комисията не е в състояние, в контекста на член 107 от ДФЕС, да наложи на коя да е държава членка да промени своето законодателство, за да предостави държавна помощ на определени оператори.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (114) Освобождаването от облагане с корпоративен данък в полза на субектите, посочени в министерските решения от 11 август 1942 г. и от 27 април 1943 г. (автономни пристанища, част от които са се превърнали в големи морски пристанища, морски търговски камари, търговско-промишлени палати, които управляват пристанищни съоръжения, общини – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятия, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване) представлява съществуваща схема за държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

⁽⁷⁵⁾ Решение на Съда от 22 март 1977 г. по дело C-78/76, Steinike & Weinlig срещу Федерална република Германия, ECLI:EU:C:1977:52, точка 24.

⁽⁷⁶⁾ Вж. окончателно решение по дело относно държавна помощ SA.25338 (ОВ L 113, 27.4.2016 г., стр. 148).

⁽⁷⁷⁾ 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).

⁽⁷⁸⁾ Решение на Комисията от 21 януари 2016 г. относно мярка за държавна помощ SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) – Нидерландия – Освобождаване от корпоративен данък на публични предприятия (ОВ L 113, 27.4.2016 г., стр. 148).

- (115) Следователно френските органи трябва да премахнат освобождаването от облагане с корпоративен данък на въпросните дружества и да подложат въпросните субекти на облагане с корпоративен данък. Тази мярка следва да бъде приета преди края на текущата календарна година към датата на настоящото решение и да се приложи най-късно за приходите, генерирани от стопанска дейност, от началото на финансовата година, следваща неговото приемане,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Освобождаването от облагане с корпоративен данък в полза на автономните пристанища (част от които са се превърнали в големи морски пристанища), морските търговски камари, търговско-промишлените палати, които управляват пристанищни съоръжения, общините – концесионери на притежавано от държавата публично оборудване в морските пристанища, както и предприятията, на които евентуално е преотстъпена експлоатацията на това оборудване, представлява съществуваща схема за държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 2

1. Франция е длъжна да премахне освобождаването от облагане с корпоративен данък, посочено в член 1, и да обложи с корпоративен данък предприятията, в полза на които се прилага това освобождаване.
2. Мярката, с която Франция изпълнява задълженията си по параграф 1, трябва да бъде приета преди края на текущата календарна година към датата на нотификация на настоящото решение. Тази мярка трябва да се приложи най-късно за приходите от стопанска дейност, генерирани от началото на финансовата година след неговото приемане.

Член 3

Франция уведомява Комисията в срок от два месеца, считано от датата на нотификация на настоящото решение, за мерките, предприети за неговото спазване.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 27 юли 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG