

**KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2017/2116****2017 m. liepos 27 d.****dėl pagalbos schemos Nr. SA.38398 (2016/C, ex 2015/E), kurią taikė Prancūzija. Uostų apmokestinimas Prancūzijoje***(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 5176)***(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytų straipsnių nuostatas <sup>(1)</sup> paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į šias pastabas,

kadangi:

**1. PROCEDŪRA**

- (1) 2013 m. liepos 3 d. Komisijos tarnybos visoms valstybėms narėms išsiuntė klausimyną apie jų uostų veikimą ir apmokestinimą, siekdama susidaryti bendrą šios srities vaizdą ir išsiaiškinti, kaip uostams taikomos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklės. Prancūzijos valdžios institucijos pateikė atsakymą 2013 m. spalio 25 d. raštu. 2014 m. vasario 3 d. raštu Komisijos tarnybos paprašė papildomos informacijos apie taisykles, susijusias su uostams taikytinomis Prancūzijos pelno mokesčio taisyklėmis. Prancūzijos institucijos pateikė atsakymą 2014 m. balandžio 1 d. raštu.
- (2) 2014 m. liepos 9 d. raštu Komisija, remdamasi Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 <sup>(2)</sup> (toliau – procedūros reglamentas) 21 straipsniu, pranešė Prancūzijos institucijoms, kaip preliminariai vertina Prancūzijos taisykles, susijusias su uostų apmokestinimu. Šiame rašte buvo nurodyta, kad Komisija šias taisykles laiko esama valstybės pagalba, ir išvardytos priežastys, dėl kurių ji jas laikė nesuderinamomis su vidaus rinka. Komisija Prancūzijos institucijoms suteikė galimybę pateikti pastabų dėl šio preliminarų vertinimo. 2014 m. lapkričio 7 d. rašte Prancūzijos institucijos pateikė savo pastabas. 2014 m. gruodžio 12 d. įvyko Komisijos tarnybų ir Prancūzijos institucijų susitikimas. 2015 m. sausio 15 d. Prancūzijos institucijos Komisijai atsiantė papildomų pastabų. 2015 m. birželio 1 d. rašte Prancūzijos institucijoms Komisijos tarnybos nurodė, kad jos tuo metu vis dar laikėsi išankstiniame vertinime išdėstyto požiūrio, pateikto 2014 m. liepos 9 d. rašte.
- (3) 2016 m. sausio 21 d. rašte Komisija patvirtino savo poziciją ir pasiūlė Prancūzijos institucijoms pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 1 dalį ir procedūros reglamento 22 straipsnį imtis atitinkamų priemonių ir nuo 2017 mokesčių metų pradžios uostų pelnui iš jų ekonominės veiklos nebetaikyti atleidimo nuo pelno mokesčio. Prancūzijos institucijos buvo raginamos per du mėnesius besąlygiškai ir vienareikšmiškai pareikšti nuomonę dėl Komisijos pasiūlymo pagal procedūros reglamento 23 straipsnio 1 dalį.
- (4) 2016 m. balandžio 11 d. raštu Prancūzijos institucijos Komisijai pateikė savo pastabas. 2016 m. birželio 27 d. įvyko Prancūzijos institucijų ir Komisijos tarnybų susitikimas.
- (5) Kadangi Prancūzijos institucijų atsakyme nebuvo besąlygiškai ir vienareikšmiškai pritarta pasiūlymui dėl atitinkamų priemonių, Komisija, vadovaudamasi procedūros reglamento 23 straipsnio 2 dalimi, 2016 m. liepos 8 d. raštu nusprendė pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(3)</sup>. Komisija paprašė Prancūzijos pateikti pastabų dėl sprendimo turinio. Ji taip pat paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų dėl šios priemonės.

<sup>(1)</sup> OL C 302, 2016 8 19, p. 23.<sup>(2)</sup> 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).<sup>(3)</sup> OL C 302, 2016 8 19, p. 23.

- (6) Prancūzija savo pastabas Komisijai pateikė 2016 m. rugsėjo 19 d. raštu.
- (7) Komisija gavo šių suinteresuotųjų šalių pastabas: didžiųjų žemyninės Prancūzijos uostų (Havro, Ruano, Diunkerko) ir didžiųjų užjūrio uostų (Gvianos, Gvadelupos), Prekybos ir pramonės rūmų (toliau – PPR), uostus valdančių įstaigų (Bresto PPR, Baskų krašto Bajonos savivaldybės PPR), uostų ir bendros jūrininkystės srities profesinių asociacijų ar atstovų (Prancūzijos vidaus uostų asociacijos (toliau – AFPI), Susisiekimo vandens keliais skatinimo ryšių palaikymo komiteto „Provoideau“, Prancūzijos uostų sąjungos (toliau – UPF), Prancūzijos jūrų instituto), teritorinių bendrijų (Gvadelupos departamento, Gvadelupos regiono, Bretanės regiono) ir Roterdamo uosto, pateikusių pastabas penkių viešųjų Nyderlandų jūrų uostų vardu.
- (8) Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai ir suteikė jai galimybę jas pakomentuoti. Prancūzijos pastabas ji gavo 2016 m. lapkričio 3 d. raštu. 2016 m. lapkričio 16 d. įvyko Prancūzijos institucijų ir Komisijos tarnybų susitikimas.

## 2. PRIEMONĖS IR JOS KONTEKSTO APRAŠYMAS

### 2.1. Prancūzijos uostų nuosavybės teisė ir eksploatavimas

- (9) Prancūzijos uostų (žvejybos uostų, prekybos uostų ir pramoginių laivų prieklauskų) sistemą sudaro valstybei nuosavybės teise priklausantys uostai (didieji jūrų uostai (toliau – DJU), anksčiau vadinti autonominiai uostai, ir didieji upių uostai, t. y. autonominiai Paryžiaus ir Strasbūro uostai), ir teritorinėms bendrijoms priklausantys uostai. Nors Prancūzija nurodo, kad pagrindinis ginčijamos priemonės objektas yra žvejybos ir prekybos uostai, pramoginių laivų prieklauskas taip pat gali eksploatuoti nuo pajamų mokesčio atleistas įstaigos (tokios kaip PPR), todėl procedūra joms irgi taikoma.
- (10) DJU, vadinti autonominiais uostais iki 2008 m. reformos <sup>(4)</sup>, buvo viešosios valstybinės įstaigos. Jie vykdo daugiau kaip 80 % Prancūzijos krovinio jūrų transporto. Pasak Prancūzijos, DJU vykdo šiuos įgaliojimus: laivų eismo reguliavimo ir policijos uostų teritorijoje ir jos priegose (šie įgaliojimai suteikti uostų dispečerinėms), uosto infrastruktūros planavimo ir priežiūros, uostų teritorijos valdymo ir eksploatavimo, bendro uostų veiklos skatinimo, uostų paslaugų pasiūlos ir susisiekimo su uostais geležinkeliais ir vandens keliais plėtros. Tai yra finansiškai nepriklausomos įstaigos.
- (11) DJU eksploatacija tenka valstybei. Jiems priskirtas valstybės apskaitininkas ir juos tikrina valstybės atstovai. Prancūzija nurodo, kad nuo 2008 m. reformos, kuria krovimo veikla buvo perduota privačiam sektoriui, DJU įgaliojimai buvo sutelkti, viena vertus, į uostų saugumą, apsaugą ir policijos darbą, kita vertus, į uostų teritorijos planavimo funkcijas. Nuo šiol uostų teritorija nuosavybės teise priklauso patiems uostams.
- (12) Autonominius upių uostus, t. y. Paryžiaus ir Strasbūro autonominius uostus, eksploatuoja viešosios valstybinės įstaigos. Kitus upių uostus tvarko koncesioninkai (paprastai PPR).
- (13) Teritorinėms bendrijoms priklausančius uostus, vadinamus decentralizuotais uostais, kontroliuoja bendrijos; juos eksploatuoti paprastai būna patikėta PPR arba jūrų prekybos rūmams <sup>(5)</sup>. Pasak Prancūzijos, šie uostai paprastai būna nedideli ir yra svarbūs vietiniu mastu.

### 2.2. Uostams taikytinos pelno mokesčio taisyklės

- (14) Pagal Bendrojo mokesčių kodekso (pranc. santrumpa – CGI) 205 straipsnį ir 206 straipsnio 1 punktą bei 1654 straipsnį privatinės ar viešosios teisės juridiniams asmenims, užsiimantiems veikla ar vykdančioms operacijas, kuriomis siekiama pelno, taikomas pelno mokestis. Be to, pagal Bendrojo mokesčių kodekso 4 priedo 165 straipsnį pramoninio ar komercinio pobūdžio viešosios įstaigos gali būti apmokestinamos visais tiesioginiais mokesčiais ir kitais panašioms privačiosioms įmonėms taikytiniais mokesčiais. To paties kodekso 4 priedo 167 straipsnyje nurodyta, kad šios nuostatos taikomos būtent *prekybos ir pramonės rūmams* bei *autonominiams uostams* (kurie 2008 m. tapo didžiais jūrų uostais, išskyrus kai kuriuos uostus, tokius kaip Paryžiaus ir Strasbūro autonominiai upių uostai).

<sup>(4)</sup> Žr. 2011 m. birželio 29 d. Komisijos sprendimą dėl priemonės SA.27106 (C 13/09 – ex N 614/08), kurią Prancūzija ketina įgyvendinti uostų sektoriuje (OL L 221, 2011 8 27, p. 8).

<sup>(5)</sup> Prekybos rūmai, kurių būstinė yra pajūrio mieste, ir prekybos rūmai, kurie, neatsižvelgiant į jų geografinę padėtį, turi jūrų uosto viešosios įrangos naudojimo koncesiją.

- (15) Tačiau 1942 m. rugpjūčio 11 d. ir 1943 m. balandžio 27 d. ministro sprendimais <sup>(6)</sup> nuo pelno mokesčio buvo atleisti *autonominiai uostai, jūrų prekybos rūmai, uostų įrangą administruojantys prekybos ir pramonės rūmai, valstybei nuosavybės teise priklausančių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčios savivaldybės ir vietoj jų šių įrangą eksploatuojančios įmonės*. Šis atleidimas nuo mokesčio apskritai taikomas visiems pastatams ir paslaugoms, kurie reikalingi uostams eksploatuoti ir tiesiogiai priklauso nuo šio eksploatavimo. Mokesčių dokumentuose patikslinta, kad minėtas sprendimas [1942 m. rugpjūčio 11 d. sprendimas] turi būti taikomas laisvai ir atleidimas nuo mokesčio turi būti išlaikomas ne tik paslaugoms, kurių sąsaja su jūrininkyste yra neginčijama, bet ir jūrininkystės prekybos rūmų įrenginiams, kurie, nors ir nėra uostų įrenginiai tiesiogine to žodžio prasme, vis dėlto yra susiję su uostu, be kurio jų nebūtų, eksploatavimu ir kad pelno mokeskis taip pat netaikomas autonominių uostų bei jūrininkystės prekybos ir pramonės rūmų gaunamoms pajamoms iš jūrininkystės pramoninių ir prekybos įrenginių eksploatavimo sumų investavimo.

### 3. PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (16) 2016 m. liepos 8 d. rašte Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos institucijos nepritarė jos 2016 m. sausio 21 d. rašte nurodytų atitinkamų priemonių įgyvendinimo tvarkaraščiui ir kad nors įžangoje jos teigė, jog iš principo neginčija Komisijos pasiūlytų priemonių, atrodė, kad jos abejoja Komisijos išvada, jog mažiesiems uostams buvo teikiama valstybės pagalba. Komisijos nuomone, Prancūzijos institucijos besąlygiškai ir vienareikšmiškai neišreiškė nepritarimo visoms 2016 m. sausio 21 d. Komisijos pasiūlytomis atitinkamoms priemonėms.
- (17) Kadangi Komisija vis dar laikėsi nuomonės, kad pelno mokesčio netaikymas uostų ekonominei veiklai buvo esamos valstybės pagalbos schema, ir kadangi ji abejojo dėl šios pagalbos schemos suderinamumo su vidaus rinka, ji nusprendė pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą, taikydama procedūros reglamento 23 straipsnio 2 dalį.

### 4. PRANCŪZIJOS INSTITUCIJŲ IR SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS PRADĖJUS OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ

#### 4.1. Įmonės ir (arba) ekonominė veikla

- (18) Kai kurių Prancūzijos jūrų uostų operatorių ir uostus valdančių įstaigų atstovų, daugiausia Havro DJU, Bresto PPR ir UPF, nuomone, uostai nėra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Prancūzijos institucijos irgi yra šios nuomonės ir priduria, kad uostai yra ne tokios įmonės kaip kitos, o kitoms įmonėms padedantys veiklos vykdytojai ir kad aplinkybė, jog Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo numatytas ad hoc [93] straipsnis, susijęs su valstybės pagalba transporto sektoriui, parodo, jog Europos teisės aktų leidėjas norėjo atsižvelgti į šį ypatumą.

##### 4.1.1. Visuotinės svarbos veikla arba veikla, susijusi su esminėmis valstybės funkcijomis

- (19) Pasak Bresto PPR, uostai teikia neekonominę visuotinės svarbos paslaugas (VSP) ir tik valstybės institucija yra kompetentinga apibrėžti visuotinės svarbos veiklos mastą. SESV 107 straipsnio 1 dalis netaikoma, kai valstybė vykdo savo viešosios valdžios funkcijas. Būtent taip ir yra uostų atveju, nes jie vykdo valstybės teisėtai jiems pavestą veiklą. Pasak Bresto PPR, 1942 m. rugpjūčio 11 d. ir 1943 m. balandžio 27 d. ministro sprendimais įgyvendinamas Bendrojo mokesčių kodekso 4 priedo 165 straipsnis ir pripažįstama, kad uostų veikla nėra siekiama pelno.
- (20) UPF ir Havro DJU priduria, kad kai kurie Prancūzijos uostai yra kritinės svarbos įrenginiai, kurių nebuvimas galėtų labai sumažinti karinį ar ekonominį potencialą, saugumą ar tautos išlikimo potencialą pagal Gynybos kodekso L. 1332–1 straipsnį, todėl tai yra infrastruktūra, skirta veiklai, susijusiai su esminėmis valstybės funkcijomis.
- (21) Minėdamas bylą C-276/97, Havro DJU pabrėžia, kad DJU yra viešosios teisės subjektai, vykdančios veiklą tik pagal jiems būdingą tvarką, taikomą jų steigimui, kontrolei, valdymui ir pajamoms. Kaip viešosios teisės subjektai, vykdančios veiklą kaip valdžios institucijos, DJU esą atitinka atleidimo nuo PVM, numatyto šeštosios PVM direktyvos 4 straipsnio 5 dalyje, sąlygas.

<sup>(6)</sup> Žr. Prancūzijos mokesčių dokumentacijos BOI-IS-CHAMP-30–60 230 ir tolesnes dalis.

- (22) Galiausiai Prancūzijos institucijos ir kelios uostus valdančios įstaigos mano, kad dugno gilinimas tiek uostuose, tiek už jų ribų yra neekonominio pobūdžio ir kad Komisija tai yra konstatavusi 2004 m. spalio 20 d. sprendime byloje N520/2003<sup>(\*)</sup> (7) (toliau – 2004 m. spalio 20 d. sprendimas). Jie aiškina, kad ši veikla suteikia galimybę užtikrinti susisiekimą su visais terminalais ir yra būtina siekiant visiems veiklos vykdytojams, kuriems gali to prireikti, užtikrinti prieigą prie uosto laivakelių ir vandens plotų, vadinasi, ji užtikrina laisvą visų laivų eismą. Dugno gilinimas esą yra naudingas visiems be išimties teritorijoje, su kuria užtikrinamas susisiekimas, veiklą vykdančiams subjektams, vadinasi, ir visai jūrų laivybos bendruomenei.

#### 4.1.2. Veikla, kuri nėra ekonominė

- (23) Havro DJU nurodo, kad uostų mokesčių struktūra nustatoma šalies mastu ir kad Teisingumo Teismas byloje C-343/95 aplinkybę, kad rinkliavas patvirtina valstybės institucija, laiko svarbia. Jis mano, kad visi Transporto kodekso L. 5312–2 straipsniu DJU suteikti įgaliojimai yra neekonominio pobūdžio, remiantis Komisijos sprendimų praktika, ypač 2004 m. spalio 20 d. sprendimu ir 2016 m. liepos 19 d. Komisijos komunikato dėl valstybės pagalbos sąvokos<sup>(8)</sup> (toliau – 2016 m. liepos 19 d. Komunikatas) 17 punkto a ir f papunkčiuose nurodytais sprendimais. Jo nuomone, nuo 2008 m. reformos DJU gali tik išskirtiniu atveju naudotis viešąja įranga – tai yra vienintelė veikla, kurią galbūt būtų galima laikyti ekonomine.
- (24) Havro DJU ir Bresto PPR mano, kad bet kokia likusi uostų ekonominė veikla bet koku atveju turėtų būti laikoma papildoma, todėl 2016 m. liepos 19 d. Komunikato 18 ir 207 punktus neturėtų būti laikoma ekonomine.
- (25) AFPI nurodo, kad užtikrinti uostų investicijų grąžą (tai yra esminis klasikinės įmonės tikslas renkantis, kur investuoti) yra antraeilis siekis po visuotinės svarbos. AFPI mano, kad Komisija pati 2004 m. spalio 20 d. sprendime pripažino, jog uostų infrastruktūros projektai *niekada negalėtų būti vykdomi tik dėl komercinių priežasčių*. Ji priduria, kad konkurencijos teisė turi būti taikoma tik pelno siekiančioms ar komercinėms įmonėms ir kad vidaus vandenų (upių) uostų, kurie neturi akcininkų, gautas pelnas yra nuolat reinvestuojamas.

## 4.2. Ekonominis pranašumas

- (26) Kai kurie Prancūzijos jūrų uostų operatoriai ir vidaus vandenų uostų operatorių atstovai mano, kad nagrinėjama priemonė kompensuoja uostams valdžios institucijos suteiktų įgaliojimų vykdymą. Diunkerko DJU teigia, jog šių įgaliojimų vykdymo kaina nuolat viršija teorinį pelno mokesčio dydį. Vadinasi, atleidimas nuo mokesčio uostams nesuteikia ekonominio pranašumo.

## 4.3. Atrankumas

- (27) Prancūzijos institucijos ir kai kurie Prancūzijos jūrų uostų operatoriai mano, jog priemonė nėra atranki, nes ji taikoma visiems Prancūzijos uostams ir yra neatskiriama Prancūzijos mokesčių sistemos dalis jau daugiau kaip 70 metų.
- (28) Jie priduria, kad Komisija nebūtų galėjusi įrodyti, kaip uostų faktinė ir teisinė padėtis yra panaši į kitų bendrovių, ir nurodo, jog uostai pagal nacionalinę teisę transporto operatoriams užtikrina jų įgaliojimams vykdyti būtinas veiklos sąlygas su jais nekonkuruodami ir jų nepakeisdami. Jie taip pat turi užtikrinti, kad būtų vykdomi viešieji įsipareigojimai arba valdžios institucijos prerogatyvos. Havro DJU patikslina, kad nuo kitų veiklos vykdytojų juos skiria tai, kad didelę dalį uostų biudžeto sudaro uosto mokesčiai, taip pat DJU valstybės kontrolės mastas ir tai, kad nėra *veiklos vykdytojų, vykdančių veiklą įprastomis ekonominėmis sąlygomis [...], atsižvelgiant į DJU turimą teisėtą uostų valdymo monopolį*. Tai, kad kai kuriuos nedidelius uostus Bretanės regione valdo PPR, rodo, jog jų padėtis kitokia.

(\*\*\*) Ištaisyta korektūros klaida.

(7) 2004 m. spalio 20 d. Komisijos sprendimas valstybės pagalbos byloje Nr. N 520/2003 – Belgija. Finansinė parama infrastruktūros darbams Flandrijos uostuose, 35 konstatuojamoji dalis (OL C 176, 2005 7 16, p. 11).

(8) OL C 262, 2016 7 19, p. 1.

- (29) Bresto PPR, Bresto uostą valdanti įstaiga, ir Havro DJU nurodo, kad atleidimo nuo pelno mokesčio pagrindas uostams esą yra Bendrojo mokesčių kodekso 4 priedo 165 straipsnis, nes uostai nevykdo veiklos, kuria būtų siekiama pelno ir kuriai būtų galima taikyti pelno mokestį. Todėl 1942 m. rugpjūčio 11 d. ir 1943 m. balandžio 27 d. ministro sprendimai tik patvirtina Bendrojo mokesčių kodekso 4 priedo 165 straipsnio ir 205 bei 206 straipsnių bendrųjų nuostatų taikymą uostams.
- (30) Remdamiesi Prancūzijos Konstitucinio Teismo nuomone, kad nuo lygybės prieš mokesčius principo galima nukrypti, jei teisės aktų leidėjas traktavimo skirtumus grindžia objektyviais ir racionaliais kriterijais, atsižvelgdamas į priemonę siekiamus tikslus, ir jei šia priemone nėra akivaizdžiai pažeidžiamas lygybės principas prieš viešuosius mokesčius (2012 m. balandžio 20 d. Sprendimas Nr. 2012–238 dėl prioritetinio atitikties Konstitucijai klausimo (pranc. santrumpa – QPC))<sup>(9)</sup>, įvairūs Prancūzijos jūros uostų operatoriai pritaria, kad nagrinėjama priemonė nėra akivaizdžiai pažeidžiamas lygybės prieš viešuosius mokesčius principas.

#### 4.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis tarpusavio prekybai

- (31) Prancūzijos institucijos ir keli Prancūzijos jūros uostų operatoriai mini, kad Komisija neįrodo konkurencijos iškraipymo, nors konkuruojančio transporto apimtis yra nedidelė, o uosto patrauklumas matuojamas labai dideliu skaičiumi parametrų (kitų logistikos grandžių našumu), kuriems tai, kad pelno mokestis bus taikomas uostams, neturės jokios įtakos. AFPI mano, kad, priešingai nei jūrų uostai, vidaus vandenų uostai nekonkuruoja vieni su kitais, nes jų atokesni regionai yra gerokai mažesni ir skirtingi.
- (32) Prancūzijos institucijos ir keli Prancūzijos jūrų uostų operatoriai mano, kad mažų uostų (t. y. tokių, kurie nepriklauso transeuropiniams transporto tinklams) veikla neturi įtakos konkurencijai dėl šios veiklos masto ir iš esmės vietinio jų poveikio pobūdžio, ypač atsižvelgiant į tai, kad bendra mažų Prancūzijos uostų veikla sudaro tik 1 % viso Sąjungos eismo. Komisija esą pati pripažino, kad *pagal visiškai nusistovėjusių praktiką pagalba uostų, kurių atitinkama rinkos dalis yra mažesnė nei 5 % keleivių ar prekių transporto, infrastruktūrai nedaro neigiamos įtakos konkurencijai ir prekybai tarp valstybių narių* (2016 m. balandžio 11 d. sprendimas byloje SA.43975 dėl Funšalio uosto)<sup>(10)</sup>.
- (33) Kai kurios suinteresuotosios šalys mano, kad užjūrio uostai negali daryti įtakos kitų valstybių narių uostų konkurencingumui.
- (34) Prancūzijos institucijų ir įvairių suinteresuotųjų šalių nuomone, šiandien taikyti pelno mokestį Prancūzijos uostams reikštų iškraipyti konkurenciją tarp Europos uostų, nes uostams valstybės taiko skirtingą apmokestinimo lygį. Jos priduria, kad nemažai valstybių finansiškai remia savo uostus įvairiais – tiek mokesstiniais, tiek nemokesstiniais – būdais.
- (35) Roterdamo uosto nuomone, pelno mokestis Nyderlandų uostams 2017 m. sudarys didelę dalį išlaidų, kurių nepatirs jų konkurentai, t. y. Diunkerko ir Havro uostai.

#### 4.5. Suderinamumas

- (36) Prancūzijos institucijų ir įvairių Prancūzijos uostų operatorių nuomone, nagrinėjamas atleidimas nuo mokesčio bet kuriuo atveju esąs suderinamas su vidaus rinka, nes suteikia galimybę kompensuoti kai kuriuos uostų finansuojamus įgaliojimus, kurie yra valdžios institucijos prerogatyva (įgaliojimai, susiję su uosto administracijomis, uostų įplaukų dugno gilinimu, gynybos statinių priežiūra, sausumos prieigomis, aplinkosauga, taip pat saugumu ar apsauga). Pasak jų, jei pelno mokesčio suma, kurios nė uostas nemoka, neviršija mokesčių, susijusių su valdžios institucijos prerogatyvomis, dydžio ar net yra už juos gerokai mažesnė, šis atleidimas nuo mokesčio yra suderinamas su vidaus rinka.
- (37) Vidaus vandenų uostus valdančių įstaigų atstovai pabrėžia, kad vidaus vandenų uostai atlieka svarbų vaidmenį plėtojant daugiarūšį transportą, kad uostų investicijos patenka į SESV 93 straipsnio (transporto koordinavimas) taikymo sritį ir kad pelno mokesčio netaikymas taip pat patenka į SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymo sritį dėl Europos interesams svarbių projektų, tokių kaip kanalas Sena–Šiaurės Europa ir transeuropiniai transporto koridoriai. AFPI patikslina, kad galėtų būti taikomas SESV 93 straipsnis, nes jame numatyta, kad pagalba gali kompensuoti *tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka*.

<sup>(9)</sup> 2012 m. balandžio 21 d. Prancūzijos Respublikos oficialusis leidinys, p. 7198.

<sup>(10)</sup> 2016 m. balandžio 11 d. Komisijos sprendimas valstybės pagalbos byloje SA.43975 (2016/NN) – Portugalija. Pagalba investicijoms Funšalio uostui (OL C 183, 2016 5 11, p. 1).

- (38) Prancūzijos institucijų ir kai kurių užjūrio suinteresuotųjų asmenų nuomone, užjūrio uostams skirtos priemonės suderinamumas turėtų būti nagrinėjamas atsižvelgiant būtent į SESV 349 straipsnį. Kadangi rinkos mažos, o teritorijos išsidėsčiusios salose arba yra izoliuotos ir nutolusios nuo visų kitų Europos uostų, panašu, kad nagrinėjama priemonė nėra reikšminga konkurencijai. Gvadelupos DJU mini pasiūlymą įtraukti pagalbą, kuria siekiama užtikrinti užjūrio transporto veikimą, į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 651/2014 <sup>(1)</sup> (toliau – BBIR). Gvianos DJU teigia vykdamas visuotinės svarbos (visuomenės saugumo, šalies gynybos, aprūpinimo) įgaliojimą nedarydamas įtakos prekybos sąlygoms, nes uostas yra vienintelis tiekimo būdas. Dėl didelių sąnaudų krovinių nedarydamas įtakos oro transportu iš tiesų sudaro vos 1 % viso krovinių transporto. Suinteresuotosios šalys mano, kad, panaikinus atleidimą nuo pelno mokesčio, pabrangtų prekių tiekimas į teritoriją, o tai savo ruožtu lemtų didesnes prekių kainas galutiniams klientams ir investavimo galimybių sumažėjimą. Jos pabrėžia, kad atleidimo nuo mokesčio panaikinimas prieštarautų kitoms leidžiančioms nukrypti mokesstinėms nuostatoms, kurioms Komisija pritaria, pvz., investicinėms dotacijoms arba nulinio tarifo PVM, kuriuo galima sumažinti vartojimo sąnaudų sąnaudas.

#### 4.6. Procedūros tvarkaraštis

- (39) Keli Prancūzijos jūrų uostų operatoriai Komisijos prašo sustabdyti vykdomą procedūrą, kol bus užbaigta dabartinė Europos uostų programa, ypač BBIR peržiūra ir reglamento, kuriuo nustatoma patekimo į uosto paslaugų rinką sistema ir uostų finansinis skaidrumas, pasiūlymas (toliau – reglamento dėl uostų paslaugų pasiūlymas) <sup>(2)</sup>. Jie stebisi tuo, kaip greitai procedūra vykdoma prieš Prancūziją, nors Komisija su Nyderlandais keitėsi informacija apie dvidešimt metų prieš priimdama galutinį sprendimą.
- (40) Roterdamo uostas Komisijos prašo nukelti pelno mokesčio taikymą Nyderlandų uostams, kol bus atliktas sektoriaus tyrimas ir visiems Šiaurės Europos zonoje esantiems jūrų uostams (Šiaurės jūros pietų pakrantėje esantiems uostams) bus tuo pačiu metu taikomas mokeskis, arba mokesčių visiems Belgijos ir Prancūzijos uostams pradėti taikyti bent tuo pačiu metu ir greitai.

### 5. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

#### 5.1. Valstybės pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

- (41) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

##### 5.1.1. Įmonės ir (arba) ekonominė veikla

##### 5.1.1.1. Bendroji informacija

- (42) Remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, *įmone vadinamas bet kuris subjektas, kuris vykdo ekonominę veiklą, nepaisant jo teisinio statuso ir finansavimo būdo* <sup>(3)</sup>. Pasak Teisingumo Teismo, *bet kokia veikla, susijusi su prekių ir paslaugų siūlymu rinkoje, yra ekonominė veikla* <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1).

<sup>(2)</sup> COM(2013) 296 final – 2013/0157 (COD) (OL C 327, 2013 11 12, p. 111). Nuo to laiko šis teisės aktas buvo priimtas: 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

<sup>(3)</sup> 2000 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Pavlov ir kiti*, sujungtos bylos nuo C-180/98 iki C-184/98, ECLI:ES:C:2000:428, 74 punktas.

<sup>(4)</sup> Žr. 1987 m. birželio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, ECLI:ES:C:1987:283, 7 punktą ir 1998 m. birželio 18 d. sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, ECLI:ES:C:1998:303, 36 punktą.

- (43) Remdamasi teismo praktika <sup>(15)</sup>, Komisija keliuose sprendimuose nustatė, kad uostų infrastruktūros komercinis eksploatavimas ir statyba yra ekonominė veikla <sup>(16)</sup>. Pvz., komercinis uosto terminalo eksploatavimas, leidžiant juo naudotis už tam tikrą rinkliavą, yra ekonominė veikla <sup>(17)</sup>. Be to, Teisingumo Teismas jau yra netiesiogiai, bet užtikrintai pripažinęs, kad kai kurios uostų operacijos yra ekonominio pobūdžio, ypač *prekių ir bet kokių priemonių pakrovimas, iškrovimas, perkrovimas, sandėliavimas ir bendras transportavimas uoste* <sup>(18)</sup>. Šie principai taikomi ne tik jūrų, bet ir vidaus vandenų uostams <sup>(19)</sup>.
- (44) Komisija neginčija, kad uostams gali būti pavesta vykdyti tam tikras valdžios institucijos ar neekonominio pobūdžio užduotis, tokias kaip laivų eismo kontrolė ir sauga <sup>(20)</sup> ar taršos stebėseną <sup>(21)</sup>, ir kad vykdydami šias užduotis uostai nėra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Komisija šiuo atžvilgiu patikslina, kad šios procedūros metu nagrinėjamas atleidimas nuo pelno mokesčio gali būti laikomas valstybės pagalba tik jei jis susijęs su pajamomis, gautomis vykdant ekonominę veiklą. Kita vertus, to, kad įstaiga vykdo valstybinę ar neekonominę veiklą, paprastai neužtenka, kad ji nebūtų laikoma įmone. Uostas laikomas įmone jei (tiek, kiek) jis faktiškai vykdo vienos ar kelių ekonominių sričių veiklą.
- (45) Prancūzijos uostai gali vykdyti įvairių tipų ekonominę veiklą, susijusią su visokių paslaugų teikimu įvairiose rinkose <sup>(22)</sup>. Pirma, uostai teikia bendrą paslaugą laivams, už atlygį suteikdami prieigą prie uosto infrastruktūros. Antra, kai kurie uostai taip pat už atlygį teikia konkretesnes paslaugas laivams, tokias kaip vairavimo, kėlimo, krovimo, prišvartavimo. Abiem pirmais atvejais uosto gaunamas atlygis paprastai vadinamas „uosto mokesčiu“ <sup>(23)</sup>. Trečia, uostai už atlygį įmonėms leidžia naudotis tam tikra infrastruktūra ar sklypais – įmonės šias erdves išnaudoja siekdamos tenkinti savo pačių reikmes arba laivams teikti tam tikras pirmiau nurodytas uostų paslaugas <sup>(24)</sup>.

<sup>(15)</sup> 2000 m. gruodžio 12 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, T-128/98, ES:[T] (\*\*\*)2000:290, 125 punktas, kaip patvirtinta 2002 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo apeliacinio skundo sprendimu *Aéroports de Paris prieš Komisiją*, C-82/01 P, ECLI:ES:C:2002:617. Taip pat žr. 2008 m. gruodžio 17 d. Teismo sprendimo *Ryanair prieš Komisiją*, T-196/04, ECLI:ES:T:2008:585, 88 punktą. 2011 m. kovo 24 d. Bendrojo Teismo sprendimą *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt ir kiti prieš Komisiją*, sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, ECLI:ES:T:2011:117, ypač jo 93 ir 94 punktus, kaip patvirtinta 2012 m. gruodžio 19 d. Teisingumo Teismo apeliacinio skundo sprendime *Mitteldeutsche Flughafen ir Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, C-288/11 P, ECLI:ES:C:2012:821, ypač jo 40–43 ir 47 punktuose.

<sup>(16)</sup> Žr., pvz., 2009 m. gruodžio 15 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje N 385/2009 – Ventspilio uosto infrastruktūros valstybinis finansavimas (OL C 62, 2010 3 13, p. 7); 2011 m. birželio 15 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje 44/2010 – Latvijos Respublika. Krievu salos uosto infrastruktūros valstybinis finansavimas (OL C 215, 2011 7 21, p. 21); 2012 m. vasario 22 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.30742 (N/2010) – Lietuva. Klaipėdos keleivių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros statyba (OL C 121, 2012 4 26, p. 1); 2013 m. liepos 2 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.35418 (2012/N) – Graikija. Pirėjo uosto plėtra (OL C 256, 2013 9 5, p. 2); 2013 m. rugsėjo 18 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.36953 (2013/N) – Ispanija. Kadiso įlankos uosto administracija (OL C 335, 2013 11 16, p. 1).

<sup>(17)</sup> Žr., pvz., 2013 m. rugsėjo 18 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.36953 (2013/N) – Ispanija. Kadiso įlankos uosto administracija (OL C 335, 2013 11 16, p. 1).

<sup>(18)</sup> 1991 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:ES:C:1991:464, 3 ir 27 punktus; 1997 m. liepos 17 d. Teismo sprendimo byloje C-242/95 *GT-Link A/S prieš de Danske Statsbaner*, ECLI:ES:C:1997:376, 52 punktą (*Tačiau iš jo negalima daryti išvados, kad eksploatuojant bet kurį komercinį uostą teikiama visuotinė ekonominės svarbos paslauga ir kad visomis tokia uoste teikiamomis paslaugomis vykdoma būtent tokia užduotis.*)

<sup>(19)</sup> Žr., pvz., 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.37402 – Budapešto muitinės uostas (OL C 141, 2014 5 9, p. 1); 2012 m. spalio 17 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.34501 – Kėnigs Vusterhauzeno/Vildau vidaus vandenų uostas (OL C 176, 2013 6 21, p. 1); 2014 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.38478 – Dėro-Geniu uostas (OL C 418, 2014 11 21, p. 1).

<sup>(20)</sup> 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas byloje N 438/02 – Belgija. Subsidijos uostų valdytojams, skirtos valdžios institucijos įgaliojimas vykdyti (OL C 284, 2002 11 21, p. 2).

<sup>(21)</sup> 1997 m. kovo 18 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:ES:C:1997:160, 22 punktas.

<sup>(22)</sup> Ši veikla susijusi su pastatais ir paslaugomis, kurie reikalingi uostams eksploatuoti, todėl pelno mokesčiai jai netaikomas.

<sup>(23)</sup> Prancūzijos Transporto kodekso L. 5321–1 straipsnyje nurodyta, kad *uosto mokesčius rinkti galima valstybiniuose, teritorinių bendrijų ar jų grupių jūrų uostuose, kai juose vykdomos komercinės operacijos ar būna laivai ir kad šie mokesčiai gali būti sudaryti iš kelių dalių ar rinkliavų (to paties kodekso L. 5321–3 straipsnis)*. Šios nuostatos, remiantis kodekso L. 4323–1 straipsniu, taikytinos ir upių uostams. 1976 m. spalio 6 d. Sprendimu Nr. 76–92 L Prancūzijos Konstitucinis Teismas teigė, kad nagrinėjamos nuostatomis skelbiami laivams būnant uostuose ir juose atliekant operacijas taikomi mokesčiai, kurių visas dydis skiriamas uostų išlaidoms padengti [...], už galimybę naudotis viešąja struktūra ir šiuo atveju teikiamomis paslaugomis [ir kad šie mokesčiai] yra rinkliavos už suteiktą paslaugą.

<sup>(24)</sup> Pagal Transporto kodekso L. 5312–2 straipsnį DJU yra būtent įpareigotas valdyti ir eksploatuoti jam nuosavybės teise priklausančią ar priskirtą sritį. Taip pat žr. L. 5313–2 straipsnį dėl autonominių uostų ir L. 4322–1 straipsnį dėl Paryžiaus autonominio uosto.

- (46) Ne visi Prancūzijos uostai vykdo visą pirmiau nurodytą veiklą. Kaip mini kai kurie iš jų, DJU iš *principo* nebegali eksploatuoti įrangos, naudojamos su laivais susijusiems pakrovimo, iškrovimo, krovinių tvarkymo ir sandėliavimo veiksmams (Prancūzijos Transporto kodekso L. 5312–4 straipsnis). Tačiau panašu, kad kai kurie DJU ir toliau eksploatuoja šią įrangą bei teikia atitinkamas paslaugas <sup>(25)</sup>.
- (47) Jei valstybės institucija turi plačią diskreciją apibrėždama tą ekonominę veiklą, kuri galėtų būti visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (toliau – VESP), tai nereiškia, kad ta veikla negali būti ekonominio pobūdžio. Tačiau remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika pati sąvoka „ekonominė veikla“ išplaukia iš faktinių aplinkybių, būtent to, kad egzistuoja atitinkamų paslaugų rinka, ir nepriklauso nuo šalies sprendimų ar diskrecijos. Todėl net jei laikytume, kad jog uostų veikla pagal Bendrojo mokesčių kodekso nuostatas iš tiesų nėra siekiama pelno, to nepakaktų, kad ši veikla, remiantis valstybės pagalbą reguliuojančiais teisės aktais, nebūtų laikoma neekonominė. Be to, vien to, kad uostų vykdomus įgaliojimus jiems priskyre valstybė, neužtenka nagrinėjamai veiklai apibūdinti neekonominė. Visos VESP iš tiesų yra įmonėms valstybės pavestos užduotys. Tačiau VESP reiškia ir tai, kad vykdoma ekonominė veikla.
- (48) Be to, aplinkybė, kad kai kurie uostai galėtų būti laikomi kritinės svarbos įrenginiais pagal Prancūzijos gynybos kodekso L. 1332–1, nereiškia, kad uostų veikla laikytina esmine valstybės funkcija pagal valstybės pagalbą reguliuojančius teisės aktus. Kritiškai svarbia tautos gyvenimui gali būti laikoma ir įvairi ekonominė veikla, vykdoma energetikos, telekomunikacijų ir transporto srityse, tačiau tai nereiškia, kad ji nėra ekonominio pobūdžio. Komisija taip pat pažymi, kad Gynybos kodekse (L. 1332–4, L. 1332–5 ir L. 1332–6 straipsniuose) bent keliems tiksliniams veiklos vykdytojams aiškiai taikomas įmonės apibūdinimas.
- (49) Be to, teiginys, kad DJU esą atitinka šeštosios PVM direktyvos <sup>(26)</sup> 4 straipsnio 5 dalyje nustatytus kriterijus, kuriuos Teisingumo Teismas nagrinėjo byloje C-276/97, šiuo atveju nėra aktualus. Tame PVM direktyvos straipsnyje numatyta, kad valstybinės, regioninės ir vietinės valdžios institucijos ir viešosios teisės reguliuojamos kitos įstaigos nelaikomos apmokestinamaisiais asmenimis, kai vykdo veiklą ar sandorius, kuriuos jie vykdo kaip valdžios institucijos, net renkant mokesčius, rinkliavas, įmokas ar kitus su šia veikla ar sandoriais susijusius mokesčius, o Teisingumo Teismas mano, kad veikla, kurią subjektai vykdo kaip valdžios institucijos pagal šeštosios direktyvos 4 straipsnio 5 dalies pirmą pastraipą, yra veikla, kurią vykdo viešosios teisės subjektai pagal jiems taikomą specialią teisinę sistemą <sup>(27)</sup>. Nors galima daryti prielaidą, kad uostai vykdo veiklą pagal jiems taikomą specialią teisinę sistemą, ši ypatybė savaime nereiškia, kad jiems neturi būti taikomas PVM <sup>(28)</sup>. Atleidimas nuo mokesčio ne tik nepaneigia vykdomos veiklos ekonominio pobūdžio, bet ir jį patvirtina, nes toks atleidimas (kuris tiesiogiai veikia mokesčio mokėtojo statusą) turi prasmę tik jei veikla yra ekonominė <sup>(29)</sup>. Svarbiausia, šis kriterijus (veiklos vykdymą pagal viešosioms įstaigoms taikomą specialią teisinę sistemą), kurį Teismas išplėtojo remdamasis PVM direktyvos 4 straipsnio 5 dalimi, neturi ekvivalento valstybės pagalbą reguliuojančiuose teisės aktuose. Priešingai – remiantis 43 konstatuojamojoje dalyje nurodyta Teismo praktika, veiklos vykdytojams taikomos teisės sistemos neužtenka, kad būtų atmesta prielaida, jog vykdoma ekonominė veikla pagal SESV 107 straipsnį.

<sup>(25)</sup> Žr. Audito institucijos „Didžiųjų jūrų uostų reformos balansą“ (*Le bilan de la réforme des grands ports maritimes*), t. y. 2017 m. vasario mėn. parengtą 2017 m. kasmetinę ataskaitą, įtrauktą į Prancūzijos pateiktus dokumentus: „Krovimo veiklos išlaikymas kai kuriuose uostuose“ (*Le maintien d'activités de manutention dans certains ports*).

<sup>(26)</sup> Valstybinės, regioninės ir vietinės valdžios institucijos ir viešosios teisės reguliuojamos kitos įstaigos nelaikomos apmokestinamaisiais asmenimis, kai vykdo veiklą ar sandorius, kuriuos jie vykdo kaip valdžios institucijos, net renkant mokesčius, rinkliavas, įmokas ar kitus su šia veikla ar sandoriais susijusius mokesčius. Ši nuostata pakartota 2006 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyvos 2006/112/EB dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos (OL L 347, 2006 12 11, p. 1) 13 straipsnyje.

<sup>(27)</sup> 2000 m. rugsėjo 12 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Europos Bendrijų Komisija prieš Prancūzijos Respubliką*, C-276/97, ECLI:ES:C:2000:424, 40 punktas.

<sup>(28)</sup> 4 straipsnio 5 dalyje ne tik nustatyta sąlyga, kad negali būti labai iškraipoma konkurencija, bet ir nurodoma, kad bet kuriuo atveju viešosios teisės reguliuojamos įstaigos laikomos apmokestinamaisiais asmenimis, kai jos vykdo I priede išvardytą veiklą, jei toji veikla nėra vykdoma tokiu smulkiu mastu, kad ją būtų galima laikyti visiškai nereikšminga. Be to, uostų paslaugos įtrauktos į I priedą.

<sup>(29)</sup> Byloje C-276/97 Teisingumo Teismas nagrinėjamą veiklą (leidimą naudotis kelių infrastruktūra už atlygį) aiškiai laiko ekonomine veikla (32 punktas) ir tik tada nagrinėja, ar taikomas 4 straipsnio 5 dalyje numatytas atleidimas nuo mokesčio (37 punktas).

- (50) Be to, aplinkybės, kad uostai vykdo veiklą ar jos nevykdo tik dėl komercinių priežasčių, siekdami kuo labiau padidinti pelną, kad jie teikia pirmenybę ar jos neteikia visuotinei svarbai, o ne investicijų grąžai, kad jie siekia ar nesiekia pelno ir kad jie nuolat reinvestuoja pelną ar jo nuolat nereinvestuoja, taip pat nepakanka, kad veikla, kurią vykdančios siūlomos prekės ar paslaugos, nebūtų laikoma ekonomine<sup>(30)</sup>. Be to, Komisija pažymi, kad kai kurie Prancūzijos uostai gauna pelno, o dividendus perveda valstybei<sup>(31)</sup>, vadinas, savo pelno į infrastruktūrą nuolat nereinvestuoja.
- (51) Galiausiai, Prancūzijos institucijų argumentas, kad SESV yra specialus (93) straipsnis, susijęs su valstybės pagalba transporto sričiai, tik patvirtina, jog transporto veikla yra ekonominė (priešingu atveju tai nebūtų valstybės pagalba).

#### 5.1.1.2. Dėl prieigos prie uosto infrastruktūros apskritai

- (52) Konkrečiau kalbant apie uostų siūlomas paslaugas, kurios teikiamos už uostų mokesčius, tai, kad uostų mokesčių struktūra nustatoma šalies mastu, o rinkliavas patvirtina valstybės institucija, savaime nereiškia, kad šios paslaugos nėra ekonominio pobūdžio<sup>(32)</sup>. Havro DJU minėtoje byloje C-343/95 Teisingumo Teismas daugiausia rėmėsi vykdomos veiklos pobūdžiu, siekdamas įvertinti jos ekonominį pobūdį (žr. 18 ir 23 konstatuojamąsias dalis), o papildomai – ir tuo, kad tarifai buvo patvirtinti šalies mastu. Beje, nagrinėjamoju atveju pagal Prancūzijos Transporto kodeksą<sup>(33)</sup> uostai patys yra atsakingi už tarifų nustatymą.
- (53) Kalbėdama apie Havro DJU pateiktą nuorodą į 2004 m. spalio 20 d. Komisijos sprendimą byloje N 520/200[3] (\*\*\*)<sup>(34)</sup>, Komisija nurodo, kad jos sprendimų praktika nuo 2004 m. pasikeitė dėl pasikeitusios Teisingumo Teismo praktikos. Prieigos prie uostų infrastruktūros statyba ir priežiūra, kai šią infrastruktūrą gali naudoti visi naudotojai nediskriminuojamai ir už tai neimant atlygio, paprastai laikomos bendromis valstybės finansuojamomis priemonėmis, kurias ji taiko vykdydama jūrų transporto plėtros išpareigojimus. Išskyrus kai dėl tam tikrų bylos ypatumų darytina priešinga išvada, Komisija iš principo mano, kad prieigos infrastruktūra už uosto ribų teikia naudą visai jūrų laivybos bendruomenei, o jos viešasis finansavimas nėra valstybės pagalba. Ir priešingai – laikoma, kad uoste esančios prieigos infrastruktūros viešasis finansavimas iš principo naudingas būtent paties uosto eksploatavimui, todėl yra valstybės pagalba<sup>(35)</sup>.

#### 5.1.1.3. Dėl leidimo įmonėms naudotis tam tikrais sklypais ir infrastruktūra už atlygį

- (54) Iš Komisijos sprendimo byloje SA.36346<sup>(35)</sup>, minėto 2016 m. liepos 19 d. komunikato 17 punkto f papunktyje, negalima daryti išvados, kad uostų teritorijos valdymas ar eksploatavimas, būtent sklypų ir infrastruktūros nuoma ar leidimas naudotis jais už atlygį, nėra ekonominė veikla. Byla SA.36346 buvo iš tiesų susijusi su parama viešiesiems sklypams atnaujinti, o ne su sklypų nuoma už atlygį.

<sup>(30)</sup> 2006 m. sausio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Cassa di Risparmio di Firenze ir kiti*, C-222/04, ECLI:ES:C:2006:8, 122 ir 123 punktas.

<sup>(31)</sup> Antai Paryžiaus autonominis uostas sumokėjo 8 mln. EUR už 2014 finansinius metus ir 11 mln. EUR už 2016 finansinius metus. Diunkerko DJU savo ruožtu sumokėjo 5 mln. EUR už 2014 finansinius metus ir 4 mln. EUR už 2016 finansinius metus. Žr. 2016 m. vasario 18 d. ir 2017 m. vasario 23 d. nutarimus, kuriais nustatytas Paryžiaus autonominio uosto ir didžiųjų jūrų uostų valstybei pervedamų dividendų dydis, 2016 m. vasario 26 d. Prancūzijos Respublikos oficialusis leidinys Nr. 0048 ir 2017 m. kovo 3 d. Prancūzijos Respublikos oficialusis leidinys Nr. 53. Pervestų dividendų dydis gana smarkiai įvairavo, priklausomai nuo grynojo rezultato (Havro DJU: nuo 14 iki 33 % 2008–2013 m., Marselio DJU: nuo 22 iki 35 % 2009–2014 m.).

<sup>(32)</sup> Žr. 2012 m. vasario 22 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje SA.30742 (N/2010) – Lietuva – Klaipėdos uostas (OL C 121, 2012 4 26, p. 1), 9 konstatuojamoji dalis.

<sup>(33)</sup> Žr. pirmiausia R. 5321–2 ir R. 5321–11 straipsnius.

<sup>(34)</sup> Žr. uosto infrastruktūros analizės schemas 5 ir 7 punktus ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)) ir 2015 m. balandžio 30 d. Komisijos sprendimo valstybės pagalbos byloje SA.39608 – Vismaro uosto plėtra (OL C 203, 2015 6 19, p. 3) 31 konstatuojamąją dalį.

<sup>(35)</sup> 2014 m. kovo 27 d. Komisijos sprendimas dėl priemonės SA.36346 (2013/N) GRW land development scheme for industrial and commercial use (OL C 141, 2014 5 9, p. 1).

- (55) Apskritai viešosios valdos nuoma už atlygį yra ekonominė veikla, ypač kai uosto sutarties šalis teikia paslaugas savo klientams<sup>(36)</sup>. Beje, nagrinėjamoju atveju Prancūzijos administracija pati jau anksčiau išreiškė nuomonę, kad sklypo nuomos pajamoms (nuomos rinkliavoms) turi būti taikomas pajamų mokestis net ir pagal nacionalinę teisę<sup>(37)</sup>. Iš Viešųjų finansų generalinio direktorato paskelbtų mokesčių teisės aktų komentarų (Prancūzijos mokesčių administratoriaus oficialiosios doktrinos)<sup>(38)</sup> taip pat matyti, kad viso uosto ar jo dalies koncesijos rinkliavoms (pvz., viešosios įrangos naudojimo koncesijai) taikomas PVM, o tai yra dar vienas jų ekonominio pobūdžio įrodymas.

#### 5.1.1.4. Dėl dugno gilinimo

- (56) Prieigos prie uostų infrastruktūros statyba ir priežiūra, būtent upių, prieigos vandenkelių ir kanalų dugno gilinimas, kai šią infrastruktūrą gali naudoti visi naudotojai be išimties ir atlygio, paprastai laikomos bendromis valstybės finansuojamomis priemonėmis, kurias ji taiko vykdydama jūrų transporto plėtros išpareigojimus. Paprastai Komisija skirsto atvejus pagal tai, ar prieigos infrastruktūra yra uoste, ar už jo ribų ir ar ji prieinama plačiai visuomenei. Išskyrus kai dėl tam tikrų bylos ypatumų darytina priešinga išvada, Komisija iš principo mano, kad prieigos infrastruktūra už uosto ribų teikia naudą visai jūrų laivybos bendruomenei, o jos viešasis finansavimas nėra valstybės pagalba. Ir priešingai – laikoma, kad uoste esančios prieigos infrastruktūros viešasis finansavimas iš principo naudingas būtent paties uosto eksploatavimui, todėl yra valstybės pagalba<sup>(39)</sup>.
- (57) Antai Komisija yra paskelbusi, kad upės žiotyse vykdomas dugno gilinimas, dėl kurio pagerėtų prieiga prie upės ir tai būtų naudinga visiems upės žiotyse bei palei vidinius navigacinius kelius išsidėsčiusiems veiklos vykdytojams, yra bendra priemonė, teikianti naudą visai jūrų laivybos bendruomenei. Todėl Komisija šioje byloje laikėsi nuomonės, kad dugno gilinimas nėra ekonominė veikla<sup>(40)</sup>.

#### 5.1.1.5. Dėl papildomo ar pagrindinio ekonominės veiklos pobūdžio

- (58) Tai, kad kokios nors įmonės ekonominė veikla sudaro mažesnę dalį ar yra nereikšminga jos neekonominės veiklos dalis, iš principo nesuteikia teisės šiai ekonominei veiklai netaikyti valstybės pagalbos taisyklių.
- (59) Be to, net ir atskirai nevertinant, kurią kiekvieno uosto veiklos dalį sudaro ekonominė veikla, iš ankstesnių duomenų matyti, kad labai didelė dalis veiklos, kurią kai kurios suinteresuotosios šalys ir Prancūzijos institucijos laiko neekonominė, iš tiesų yra ekonominio pobūdžio. Be to, uosto mokesčiai ir koncesijų rinkliavos sudaro didžiausią dalį didžiųjų jūrų uostų pajamų<sup>(41)</sup> ir labai prisideda prie uostų formuojamos teigiamos pelno mokesčio bazės.

<sup>(36)</sup> Žr. Komisijos sprendimo valstybės pagalbos byloje SA.36953 (2013/N) – Kadiso įlankos uostas, 29 konstatuojamąją dalį (OL C 335, 2013 11 16, p. 1), Komisijos sprendimo valstybės pagalbos byloje SA.30742 (N/2010) – Klaipėda, 8 ir 9 konstatuojamąsias dalis (OL C 121, 2012 4 26, p. 1), Komisijos sprendimo valstybės pagalbos byloje N 44/2010 – Krievu Salos uostas, 67 konstatuojamąją dalį (OL C 215, 2011 7 21, p. 21), Komisijos sprendimo valstybės pagalbos byloje C 39/2009 (ex N 385/2009) – Ventspilio uostas, 30, 57 ir 58 konstatuojamąsias dalis (OL C 62, 2010 3 13, p. 7).

<sup>(37)</sup> Žr. Generalinės finansų inspekcijos ataskaitą (Nr. 2007-M-031-01) bei 2008 m. liepos mėn. Tiltų ir plentų generalinės tarybos ataskaitos (Nr. 005126-01) dėl autonominių uostų modernizavimo p. 53 (Šiuo metu taikomos įrangos naudojimo rinkliavos patenka į apmokestinamos veiklos, kuria siekiama pelno, taikymo sritį, tačiau vidutiniu laikotarpiu siūlomoje reformoje juos, kaip uostų išteklių, numatyta panaikinti. Šiomis sąlygomis nuomos rinkliavos vidutiniu laikotarpiu yra esminis ir ilgalaikis apmokestinamos veiklos šaltinis). (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

<sup>(38)</sup> Žr. BOI-TVA-BASE-10-20-40-10 230-270 dalis (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Taip pat žr. atsakymą į Jeano Arthuis raštu pateiktą klausimą Nr. 17487, paskelbtą 2011 m. kovo 10 d. Senato oficialiojo leidinio 573 puslapyje; <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

<sup>(39)</sup> Žr. uosto infrastruktūros analizės schemos 5 ir 7 punktus ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)).

<sup>(40)</sup> Žr. 2014 m. kovo 11 d. Komisijos sprendimo valstybės pagalbos byloje SA.35720 (2014/NN) – Jungtinė Karalystė. Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, 64–69 konstatuojamąsias dalis (OL C 120, 2014 4 23, p. 4).

<sup>(41)</sup> Vertinant procentinę dalį nuo apyvartos, uostų mokesčiai ir pajamos iš nuomos veiklos, pvz., sudaro atitinkamai 42 % ir 34 % (iš viso 55 % eksploatavimo sąnaudų) Bordo DJU (2013 m., žr. Audito institucijos specialiosios ataskaitos, viešai paskelbtos 2016 m. kovo 8 d., p. 60 ir 64), 62 % ir 18 % (iš viso 76 % veiklos išlaidų) Havro DJU (2013 m., žr. Audito institucijos specialiosios ataskaitos, viešai paskelbtos 2016 m. kovo 30 d., p. 112 ir 113).

- (60) Galiausiai Komisija pritaria, kad visam infrastruktūros finansavimui galėtų būti netaikomos valstybės pagalbos taisyklės, kai ši infrastruktūra naudojama beveik tik neekonominei veiklai ir kad naudojimas ekonomiais tikslais yra tik papildomas <sup>(42)</sup>. Tačiau tai, kad uostai vykdo neekonominę veiklą užimamoje teritorijoje, nereiškia, kad pati uosto infrastruktūra yra naudojama beveik tik neekonominei veiklai ar kad ekonominė veikla papildo neekonominę veiklą.

#### 5.1.1.6. Išvada

- (61) Autonominiai uostai (kurių dauguma tapo DJU, išskyrus Paryžiaus ir Strasbūro autonominius upių uostus), jūrų prekybos rūmai, uostų įrangą administruojantys prekybos ir pramonės rūmai, valstybei nuosavybės teise priklausančių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčios savivaldybės ir vietoj jų šią įrangą eksploatuojančios įmonės, tiesiogiai eksploatuojančios infrastruktūrą ar teikiančios paslaugas tam tikrame uoste, dėl jų vykdomos 45 konstatuojamojoje dalyje nurodytos ekonominės veiklos laikytini įmonėmis pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

#### 5.1.2. Valstybės išteklių ir priemonės priskyrimas valstybei

- (62) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės pagalba gali būti tik valstybės arba iš valstybinių išteklių suteikta pagalba. Remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, išteklių, kurie iš principo turėtų būti grąžinami į valstybės biudžetą, atsisakymas, remiantis šia nuostata, yra valstybinių išteklių perdavimas <sup>(43)</sup>.
- (63) Prancūzijos valstybė, atleidusi Prancūzijos uostų operatorius nuo mokesčio, atsisakė mokesčių pajamų, todėl šis atleidimas nuo mokesčio reiškia valstybinių išteklių perdavimą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Kadangi šis atleidimas nuo mokesčio padarytas keliais ministro sprendimais, jis taip pat priskirtinas Prancūzijos atsakomybei.

#### 5.1.3. Ekonominis pranašumas

- (64) Kad nagrinėjama priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, gavėjui ji turi suteikti finansinį pranašumą. „Pranašumo“ sąvoka apima ne tik naudingas paslaugas, bet ir priemones, kuriomis įvairiais būdais mažinami įprasti iš įmonės biudžeto mokami mokesčiai <sup>(44)</sup>.
- (65) Kaip nurodyta pirmiau, Prancūzijos mokesčių teisėje teigiama, kad *autonominiai uostai, jūrų prekybos rūmai, uostų įrangą administruojantys prekybos ir pramonės rūmai, valstybei nuosavybės teise priklausančių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčios savivaldybės ir vietoj jų šią įrangą eksploatuojančios įmonės* <sup>(45)</sup> dėl savo ekonominės veiklos turėtų mokėti pelno mokesčių, tačiau yra nuo jo atleisti. Todėl šios įstaigos nepatiria su pelno mokesčiu, kurį paprastai moka Prancūzijos įmonės vykdydamos ekonominę veiklą, susijusių išlaidų. Taigi jos įgyja ekonominį pranašumą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- (66) Be to, teiginys, kad atleidimas nuo pelno mokesčio kompensuoja papildomas išlaidas, atsirandančias vykstant valdžios institucijos suteiktus visuotinės svarbos įgaliojimus, galėtų leisti abejoti, kad įgytas pranašumas, tik jei suma, gauta įgijus pranašumą dėl atleidimo nuo mokesčio, iš tiesų būtų skirta su visuotinės svarbos įgaliojimų vykdymu susijusioms papildomoms išlaidoms kompensuoti ir apsiribotų grynomis papildomomis išlaidomis, susijusiomis su šių įgaliojimų vykdymu (būtų laikomasi kompensacijos permokos nebuvimo principo) <sup>(46)</sup>. Nagrinėjamu atveju taip nėra. Iš tiesų nė vienoje nacionalinės teisės nuostatoje nėra jokio ryšio tarp atleidimo nuo pelno mokesčio ir galimų uostams suteiktų su viešosiomis paslaugomis susijusių įgaliojimų <sup>(47)</sup>. Nacionaline teise nėra garantuojama ir tai, kad kompensacijos dydis (t. y. nesumokėto pelno mokesčio dydis) apsiribotų

<sup>(42)</sup> Žr. 2016 m. liepos 19 d. Komunikato 207 punktą.

<sup>(43)</sup> 2000 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Ladbroke Racing ir Komisiją*, C-83/98 [P] (\*\*\*) , ES:C:2000:248, 48–51 punktai.

<sup>(44)</sup> Žr. 2001 m. lapkričio 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:ES:C:2001:598, 38 punktą.

<sup>(45)</sup> Jų veiklos tęsėjus (būtent DJU) mokesčių administratorius laiko atleistais nuo pelno mokesčio dėl tos pačios priežasties.

<sup>(46)</sup> Žr. 2016 m. liepos 19 d. Komunikato 206 punktą, o VESP srityje – 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:ES:C:2003:415, 87–95 punktus.

<sup>(47)</sup> Istoriskai 1942 m. suteiktu atleidimu nuo mokesčio buvo siekiama pagreitinti karo metu suniokotų uostų atstatymą, o ne kažkaip kompensuoti už su viešosiomis paslaugomis susijusius įgaliojimus.

dydžiu, būtinu visoms ar daliai išlaidų, atsiradusių vykdant viešųjų paslaugų išsipareigojimus, padengti. Atleidimui nuo pelno mokesčio, kurio dydis proporcingas gautam pelnui, nėra taikoma viršutinė riba, todėl jis gali lemti pranašumą, neturintį nieko bendra su papildomomis išlaidomis, patirtomis vykdant viešųjų paslaugų išsipareigojimus. Galiausiai Diunkerko DJU tvirtinimo, kad su viešosiomis paslaugomis susijusių įgaliojimų išlaidos nuolat viršija teorinį pelno mokesčio dydį, neįrodo jokie skaičiai ar istoriniai duomenys; kadangi nėra jokios teisinės garantijos, kad kompensacijos permoka nėra (ir nebus) teikiama (net jei kompensacijos permoka nebuvo teikiama anksčiau), to neužtektų, kad būtų įvykdyta kompensacijos permokos nebuvimo sąlyga.

#### 5.1.4. Atrankumas

- (67) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ji turi būti atranki, t. y. ji turi teikti pirmenybę tam tikroms įmonėms ar tam tikrų prekių gamybai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį <sup>(48)</sup>.
- (68) Remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika <sup>(49)</sup>, mokestinės priemonės, kuria sumažinami paprastai iš įmonės biudžeto mokami mokesčiai, materialinio atrankumo vertinimą sudaro trys etapai: pirma, reikia identifikuoti bendrą arba įprastą mokesčių sistemą (vadinamą atskaitos sistema), taikomą atitinkamoje valstybėje narėje. Antra, reikia nustatyti, ar nagrinėjama priemonė nukrypsta nuo atskaitos sistemos taip, kad pagal šią priemonę diferencijuojami ūkio subjektai, kurie, atsižvelgiant į šios valstybės narės mokesčių sistemos tikslą, yra panašioje faktinėje ir teisinėje padėtyje. Jei taip ir yra, priemonė *a priori* yra atranki. Trečia, svarbu nustatyti, ar nukrypstančią priemonę galima pagrįsti tuo, kad atskaitos sistema yra bendro pobūdžio ar struktūros. Šiame trečiame etape valstybė narė privalo įrodyti, kad skirtingas mokestinis traktavimas atsiranda tiesiogiai iš pagrindinių ir svarbiausių jos mokesčių sistemos, kuri laikoma atskaitos sistema, principų <sup>(50)</sup>.

#### Atskaitos sistema

- (69) Atskaitos sistema yra Prancūzijos pelno mokestis, paprastai renkamas nuo viso pelno ar pajamų, kuriuos gauna bendrovės ar kiti juridiniai asmenys (Bendrojo mokesčių kodekso 205 straipsnis). Pagal Bendrojo mokesčių kodekso 206 straipsnio 1 dalies ir 1654 straipsnio nuostatas pelno mokestis taikomas privatinės ar viešosios teisės juridiniams asmenims, užsiimantiems veikla ar vykdančioms operacijas, kuriomis siekiama pelno. Pagal Bendrojo mokesčių kodekso 4 priedo 165 straipsnio nuostatas pramoninio ar komercinio pobūdžio viešosios įstaigos gali būti apmokestinamos visais tiesioginiais mokesčiais ir kitais panašioms privačiosioms įmonėms taikomais mokesčiais. To paties kodekso 4 priedo 167 straipsnyje patikslinta, kad šios nuostatos taikomos būtent prekybos ir pramonės rūmams ir autonominiams uostams. Priėmus sprendimą pradėti procedūrą, šio aspekto nekomentavo nei Prancūzijos institucijos, nei suinteresuotosios trečiosios šalys.

#### Nukrypimas nuo atskaitos sistemos

- (70) Remiantis jau minėtais 1942 m. ir 1943 m. ministrų sprendimais, *autonominiai uostai, jūrų prekybos rūmai, uostų įrangą administruojantys prekybos ir pramonės rūmai, valstybei nuosavybės teise priklausantių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčios savivaldybės ir vietoj jų šią įrangą eksploatuojančios įmonės* atleidžiami nuo pelno mokesčio. Priešingai, nei teigia kai kurie Prancūzijos uostai, uostų atleidimas nuo pelno mokesčio išplaukia ne iš bendrų Bendrojo mokesčių kodekso (būtent jo 4 priedo 165 straipsnio) nuostatų ir to, kad uostų veikla nesiekia pelno, o būtent iš 1942 m. ir 1943 m. ministrų sprendimų, kurie aiškiai nukrypsta nuo šių bendrų nuostatų ir kuriuose netiesiogiai laikoma, kad uostai vykdo ekonominę veiklą <sup>(51)</sup>. Tai patvirtinta Valstybės Tarybos sprendimu, kurį cituoja suinteresuotosios šalys <sup>(52)</sup>.

<sup>(48)</sup> 2005 m. gruodžio 15 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-66/02, ES:C:2005:768, 94 punktas.

<sup>(49)</sup> 2011 m. rugsėjo 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Paint Graphos ir kiti*, sujungtos bylos nuo C-78/08 iki C-80/08, ECLI:ES:C:2011:550, 49 punktas. 2006 m. rugsėjo 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Portugalija prieš Komisiją*, C-88/03, ECLI:ES:C:2006:511, 56 punktas.

<sup>(50)</sup> 2011 m. rugsėjo 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Paint Graphos ir kiti*, sujungtos bylos nuo C-78/08 iki C-80/08, ECLI:ES:C:2011:550, 65 punktas. 2006 m. rugsėjo 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Portugalija prieš Komisiją*, C-88/03, ECLI:ES:C:2006:511, 81 punktas.

<sup>(51)</sup> Žr. Viešųjų finansų ir mokesčių oficialųjį leidinį BOI-IS-CHAMP-30–60, II (240 dalis): „[...] keliais ministrų sprendimais uostai buvo atleisti nuo tiesioginių mokesčių [...]“.

<sup>(52)</sup> Valstybės Taryba, 2014 m. liepos 2 d., už biudžetą atsakingas ministras, Nr. 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) Tačiau atskaitos sistemos tikslas yra apmokestinti bendrovių ir kitų juridinių asmenų pelną, todėl įstaigų, dėl kurių priimti 1942 m. ir 1943 m. ministro sprendimai, faktinė ir teisinė padėtis yra panaši į kitų bendrovių ar juridinių asmenų, kuriems taikomas šis mokestis, nes visos šios įmonės gauna pelno. Vadinasi, nagrinėjamu atleidimu nuo mokesčio nukrypstama nuo atskaitos mokesčių sistemos taisyklių.
- (72) Todėl, Komisijos nuomone, minėtų įstaigų atleidimas nuo mokesčio yra *prima facie* atrankus.
- (73) Tai, kad priemonė taikoma visiems Prancūzijos uostams, neleistų abejoti šia išvada, net jei laikytume, kad tai tiesa <sup>(53)</sup>. Nagrinėjama priemonė iš tiesų nėra visuotinė atsižvelgiant į atskaitos sistemą, nes ji taikoma tik tam tikroms įmonėms (uostų operatoriams), nors jų faktinė ir teisinė padėtis yra panaši į kitų bendrovių ar juridinių asmenų, kuriems taikomas šis mokestis, t. y. visų pelną gaunančių įmonių. Priemonė yra bendra tik atsižvelgiant į tokią atskaitos sistemą, į kurią patektų tik patys uostai (1942 m. ir 1943 m. ministrų nutarimais sukurtos atskaitos sistemos), tačiau pirmiau šiame tekste buvo įrodyta, kad atskaitos sistemą sudaro bendros pelno mokesčio nuostatos, taikomos visų sektorių įmonėms.
- (74) Be to, kadangi atskaitos sistemos tikslas yra visam bet kurio juridinio asmens pelnui taikyti pajamų mokestį, Prancūzijos institucijų ir suinteresuotųjų šalių minėtų ypatybių (uostams suteiktų įgaliojimų teikti paslaugas kitoms įmonėms, specialių išpareigojimų, to, kad juos eksploatuoja PPR, konkurencijos nebuvimo, finansavimo uostų mokesčių būdu ir naudojimosi valdžios institucijos prerogatyvomis) neužtenka tam, kad būtų galima konstatuoti skirtingą faktinę ir teisinę situaciją. NET jei šios aplinkybės ir gali pagrįsti, kodėl uostų operatoriai, kuriems skirta vykdyti visuotinės svarbos įgaliojimus, yra ne tokie pelningi, todėl gauna mažiau apmokestinamų pajamų, jų neužtenka, kad gautam pelnui (neatsižvelgiant į išlaidas, atsirandančias vykdant visuotinės svarbos įgaliojimus) būtų netaikomas pelno mokestis.
- (75) Beje, Prancūzijos administracija, atsakydama į prašymą sukurti autonomines pramoginių laivų prieklaukas valdančioms valstybinėms įmonėms palankią išimtinę mokesčių sistemą, jau pripažino, kad *Europos Sąjungos konkurencijos taisyklės nenumato galimybės nukrypstančių mokesčių priemonių skirti konkrečiai veiklai* <sup>(54)</sup>.

#### *Priemonės pateisinimas sistemos pobūdžiu ir struktūra*

- (76) Prancūzijos institucijos nurodo, kad priemonė yra neatskiriama Prancūzijos mokesčių sistemos dalis jau daugiau kaip 70 metų, bet prabėgusio laiko neužtenka tam, kad nukrypimas nuo įprastų šios sistemos taisyklių būtų laikomas pateisinamu sistemos pobūdžiu ar struktūra. Tačiau prabėgęs laikas gali pateisinti procedūros taikymą esamoms pagalbos schemoms (žr. toliau). Beje, Komisija mano, kad nagrinėjamoju atveju atskaitos sistemos pagrindas yra pelno apmokestinimas. Tačiau atleidimas nuo mokesčio, grindžiamas tik priklausymu tam tikrai įmonių kategorijai arba pripažįstamas tik tam tikroms įstatyme numatytoms įstaigoms, neatitinka šio pagrindo.
- (77) Galiausiai, vertindama kai kurių suinteresuotųjų asmenų tvirtinimą, kad nagrinėjama priemonė nėra *akivaizdžiai pažeidžiamas lygybės principas*, Komisija pažymi, kad jei priemonė ir nebūtų Prancūzijos teisėje *akivaizdžiai pažeidžiamas lygybės principas*, tai nereiškia, kad ji *tiesiogiai kyla iš atskaitos sistemai būdingų pagrindinių ar svarbiausių principų arba [...] taikoma dėl sistemai būdingų mechanizmų, būtinų jos veikimui ir veiksmingumui užtikrinti* (\*\*\*) <sup>(55)</sup>, remiantis valstybės pagalbai taikytina teise. Todėl, kaip matyti iš Konstitucinio Teismo sprendimo <sup>(56)</sup>, vertinant lygybės principą Prancūzijos teisėje, atsižvelgiama į tikslus, kurių siekiama išimtinę priemonę, t. y. su mokesčių

<sup>(53)</sup> Kai kuriuos uostus eksploatuoja juridiniai asmenys, nepatenkantys į 1942 m. ir 1943 m. sprendimų taikymo sritį, pvz., Seto prekybos ir žvejybos uostas (kurį eksploatuoja viešoji regioninė įstaiga – žr. 2016 m. sausio 19 d. Marselio administracinio apeliacinio teismo sprendimą Nr. 13MA03445), Lorjano uostas (kurį administruoja mišraus kapitalo bendrovė, žr. 2013 m. balandžio 9 d. Prancūzijos Respublikos oficialiojo leidinio p. 3694 paskelbtą Parlamento klausimą Nr. 23815) arba Sen Siprieno pramoginių laivų prieklauka (kurį eksploatuoja viešoji Sen Siprieno uosto įstaiga, juridinio asmens statusą turinti savivaldybės įmonė, – žr. 2012 m. lapkričio 27 d. Marselio administracinio apeliacinio teismo sprendimą Nr. 12MA01312).

<sup>(54)</sup> Atsakymas į Parlamento klausimą Nr. 18664, paskelbtas 2009 m. kovo 3 d. Prancūzijos Respublikos oficialiajame leidinyje, p. 2040.

<sup>(55)</sup> 2011 m. rugsėjo 8 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Paint Graphos ir kiti*, sujungtos bylos nuo C-78/08 iki C-80/08, ECLI:ES:C:2011:550, 69 punktą.

<sup>(56)</sup> 2012 m. balandžio 20 d. Sprendimas Nr. 2012–238 QPC, 2012 m. balandžio 21 d. Prancūzijos Respublikos oficialusis leidinys, p. 7198.

sistema nesusijusius visuotinės svarbos tikslus, kuriais negali būti naudojama norint pateisinti priemonę mokesčių sistemos pobūdžiu ir struktūra. Nors į tikslus, nesusijusius su mokesčių sistema, galima atsižvelgti vertinant pagalbos suderinamumą, šie tikslai negali pateisinti nukrypti leidžiančios nuostatos atrankumo, todėl jie negali įrodyti ir valstybės pagalbos nebuvimo. Be to, Konstitucinio Teismo sprendimas, kurį mini suinteresuotosios šalys, susijęs ne su ministro sprendimais, kuriais uostai atleidžiami nuo pelno mokesčio, o su kitu teisės aktu, kuriuo sporto renginiai atleisti nuo mokesčio, kurio rinkimo pagrindas skiriasi nuo pelno mokesčio rinkimo pagrindo.

- (78) Todėl Komisija mano, kad atleidimas nuo pelno mokesčio negali būti pateisinamas Prancūzijos mokesčių sistemos pobūdžiu ir struktūra.

#### 5.1.5. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis tarpusavio prekybai

- (79) Kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ji turi daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją. Abu kriterijai glaudžiai susiję.
- (80) Kaip Teismas priminė Sprendime *Eventech* <sup>(57)</sup>,

„65 [...] pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką, siekiant nacionalinę priemonę kvalifikuoti kaip valstybės pagalbą, neprivaloma konstatuoti, kad ši pagalba turėjo realią įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ar kad realiai iškraipė konkurenciją; reikia tik išsiaiškinti, ar tokia pagalba gali daryti poveikį šiai prekybai ir iškraipyti konkurenciją (Sprendimo *Libert ir kt.*, C-197/11 ir C-203/11, ES:C:2013:288, 76 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

66. Konkrečiai kalbant, kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina tam tikrų įmonių padėtį, palyginti su kitomis Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančiomis įmonėmis, manytina, kad pagalba turėjo įtakos šiai prekybai (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Libert ir kt.*, ES:C:2013:288, 77 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

67. Šiuo atžvilgiu nebūtina, kad įmonės pagalbos gavėjos pačios dalyvautų Bendrijos vidaus prekyboje. Kai valstybė narė įmonėms suteikia pagalbą, veiklos mastai valstybės viduje gali būti išlaikyti arba išaugti, ir dėl to kitose valstybėse narėse įsteigtų įmonių galimybė patekti į šios valstybės narės rinką gali sumažėti (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Libert ir kt.*, ES:C:2013:288, 78 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

68. Be to, pagal Teisingumo Teismo praktiką nėra ribos ar procentinio dydžio, į kurį atsižvelgiant galima teigti, kad nedaroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai. Vien tai, kad gaunamos valstybės pagalbos dydis yra santykinai mažas arba įmonė, gaunanti paramą, yra nedidelė, nereiškia, kad negali būti daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai (Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsident Magdeburg*, C-280/00, ES:C:2003:415, 81 punktas).

69. Taigi sąlyga, kad pagalba turi galėti daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, nepriklauso nei nuo vietinio ar regioninio teikiamų transporto paslaugų pobūdžio, nei nuo susijusios veiklos srities masto (Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsident Magdeburg*, ES:C:2003:415, 82 punktas).“

- (81) Sprendime *Wam* <sup>(58)</sup> jis pabrėžė:

„53. [...] aplinkybė, kad ekonominis sektorius buvo liberalizuotas Bendrijos lygiu, gali reikšti realų ar potencialų pagalbos poveikį konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai (minėto sprendimo *Cassa di Risparmio di Firenze* ir kt. 142 punktas ir nurodyta Teismo praktika).

54. Dėl konkurencijos iškraipymo sąlygos reikia nurodyti, kad pagalba, kuri atleidžia įmonę nuo išlaidų, kurias įprastai ji patirtų pati valdydama ar vykdydama įprastinę veiklą, iš esmės iškraipo konkurencijos sąlygas (2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimo *Vokietija prieš Komisiją*, C1–56/98, Rink. p. I-6857, 30 punktas ir minėto sprendimo *Heiser* 55 punktas).“

<sup>(57)</sup> 2015 m. sausio 14 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Eventech*, C-518/13, ECLI:ES:C:2015:9, 65–69 punktai.

<sup>(58)</sup> 2009 m. balandžio 30 d. Teismo sprendimo *Komisija prieš Italiją ir Wam*, C-494/06, ECLI:ES:C:2009:272, 53 ir 54 punktai.

- (82) Tačiau nagrinėjamoju atveju susijusiems uostams taikoma mokesčio lengvata suteikia galimybę jiems nemokėti įprasto mokesčio, kurį jie paprastai turėtų mokėti. Jis suteikia jiems pranašumą, palyginti su Prancūzijos uostais, taip pat su kitose Europos Sąjungos šalyse esančiais uostais, kurie tokios lengvatos neturi. Todėl pagalbos schema gali daryti poveikį Sąjungos vidaus prekybai ir iškraipyti konkurenciją.
- (83) Iš tiesų konkurencija uostų sektoriuje egzistuoja ir ją paryškina paties transporto pobūdis bei charakteristikos – būtent tai, kad tai yra jūrų ir vidaus vandenų transportas. NET jei galima laikyti, kad uostai turi teisėtą monopolį teikti uostų paslaugas jų eksploatuojamuose uostuose, jų siūlomos transporto paslaugos bent tam tikru mastu konkuruoja su kitų uostų ir kitų transporto paslaugų teikėjų paslaugomis tiek Prancūzijoje <sup>(59)</sup>, tiek kitose valstybėse narėse.
- (84) Todėl viešos konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis dėl uostų srities reglamento projekto metu *visos suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad Europos Sąjungoje būtina užtikrinti stabilias ir sąžiningas konkurencijos tarp uostų ir uosto viduje (konkurencijos tarp tos pačios uosto paslaugos teikėjų uoste) sąlygas [...]* <sup>(60)</sup>. Be to, uostai, ypač vidaus vandenų uostai, o bendrąja prasme – vandens kelių transportas, kurio dalį sudaro šie uostai, konkuruoja su kitomis transporto rūšimis. Kadangi yra ar gali būti kitų prekių gabenimo į užjūrio regionus būdų, ši priemonė, taikoma toli nuo žemyninės Prancūzijos bei kitų Europos uostų esantiems uostams, taip pat gali iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (85) NET jei uosto patrauklumą sudaro įvairūs parametrai, ypač jų susisiekimas su atokiais rajonais <sup>(61)</sup>, uostų paslaugų kaina (uostų mokesčiai ir kitos laivų savininkų mokamos rinkliavos) tikrai yra vienas iš uostų konkurencingumo elementų <sup>(62)</sup>. Priešingai, nei teigia Prancūzijos institucijos ir kai kurios suinteresuotosios šalys, tai, kad šis elementas yra svarbesnis ar mažiau svarbus nei kiti uostų konkurencingumo elementai, neleidžia daryti išvados, jog nagrinėjama priemonė neturi įtakos konkurencijai, nes ši priemonė gali daryti įtaką uostų taikomoms kainoms ir, jei visi kiti aspektai būtų lygūs, ši kaina bus lemiamas veiksnys laivų savininkams renkantis maršrutą ar logistinį sprendimą, t. y. vieną uostą vietoj kito.
- (86) Be to, svarbu pažymėti, kad Europos uostai taip pat konkuruoja siekdami pritraukti veiklos vykdytojus (ar koncesininkus), laivų savininkams teikiančius kai kurias uostų paslaugas, kai uosto administracija pati tiesiogiai neužtikrina šių paslaugų teikimo. Uostų renkamos rinkliavos už leidimą koncesininkams naudotis sklypais ir infrastruktūra (uostų įranga) dydis taip pat yra svarbus koncesininkams sprendžiant, kuriame uoste įsikurti, ir renkantis priemones, kurias ten reikės panaudoti. Kalbant bendriau, uostai konkuruoja su kitais ekonominės veiklos vykdytojais finansų ir investicijų rinkoje, be to, kai visi kiti aspektai lygūs, investuotojams uostai, kuriems taikoma priemonė, patrauklesni nei kiti veiklos vykdytojai, kuriems ši priemonė netaikoma (į juos investuoti labiau apsimoka).
- (87) Be to, kadangi nagrinėjama priemonė yra pagalbos schema, taikoma labai skirtingo dydžio, geografinės padėties, tipo (vidaus vandenų, jūrų) ar veiklos uostams, siekiant nustatyti, ar nagrinėjama priemonė yra valstybės pagalba, nebūtina įrodyti, kad ši priemonė, taikoma kiekvienam konkrečiam uostui atskirai, iškraipo konkurenciją ir daro poveikį tarpusavio prekybai.
- (88) Šiuo atžvilgiu užtenka nurodyti, kad Prancūzijos institucijos ir suinteresuotosios šalys pripažįsta, jog kai kurie didieji uostai, tokie kaip Havro, Ruano ar Marselio uostai, konkuruoja su kitais Europos Sąjungos uostais, todėl priemonė daro poveikį tarpusavio prekybai. Panašūs argumentai minimi Roterdamo uosto komentaruose.

<sup>(59)</sup> Būtent Prancūzijos uostų, kurie nėra atleisti nuo pelno mokesčio. Žr. šio sprendimo 51 išnašą.

<sup>(60)</sup> Žr. reglamento dėl uostų paslaugų pasiūlymo 2.1 punktą. Taip pat žr. Komisijos komunikato dėl Europos uostams skirtos politikos COM (2007) 616 galutinis, II.4.2 punktą.

<sup>(61)</sup> Žr. Komisijos komunikato dėl Europos uostams skirtos politikos COM (2007) 616 galutinis, II.1 punktą.

<sup>(62)</sup> Visa uosto suteiktų transporto paslaugų kaina dažnai sudaro didelę viso transporto kainos dalį. Žr. dokumentą „Uždaviniai, kuriuos Europos uostams reikia spręsti iki 2030 m.“, 2013 m. gegužės 23 d. Europos Komisijos informacinis pranešimas: *Europos verslas labai priklauso nuo uosto paslaugų kainų ir kokybės. Išlaidos uosto paslaugoms gali sudaryti nemažą visų logistikos išlaidų dalį. Krovinių perkrovimo išlaidos, uostų mokesčiai ir uostų navigacijos paslaugų išlaidos gali sudaryti 40–60 % visų „nuo durų iki durų“ logistikos išlaidų įmonėms, transportuojančioms savo prekes trumpųjų nuotolių jūrų transportu.*

- (89) Be to, nei teiginys, kad panašių valstybės pagalbos priemonių esama ir kitose valstybėse narėse, nei veiksmai, kurių Komisija ėmėsi dėl šių priemonių, neturi įtakos nagrinėjamos priemonės laikymui valstybės pagalba<sup>(63)</sup>, nes Prancūzijos uostų atleidimas nuo pelno mokesčio pagerina jų konkurencinę padėtį, palyginti su situacija, kai jie būtų apmokestinami įprasta pelno mokesčio tvarka<sup>(64)</sup>. Taip pat pažymėtina, kad skirtingi pelno mokesčio dydžiai valstybėse narėse egzistuoja tik todėl, kad tarp valstybių narių nėra suderintas tiesioginis apmokestinimas; jie atspindi tik suverenių valstybių narių pasirinkimą mokesčiu finansuoti tam tikras paslaugas (ar tam tikrą paslaugų lygį) mokesčių mokėtojams.
- (90) Beje, nebūtina, kad konkurencijos iškraipymas ar poveikis tarpusavio prekybai būtų reikšmingas ar didelis. Todėl teiginys, kad konkuruojančio transporto apimtis esą nedidelė, toli gražu neįrodo, kad konkurencija nėra iškraipoma, o tik tai, kad yra daugmaž tvirtas konkurencinis ryšys tarp Prancūzijos ir kitų Sąjungos uostų. Be to, tai, kad bendra mažų Prancūzijos uostų veikla sudaro vos 1 % visos Sąjungos transporto apimties, nereiškia, jog jų rinkos dalis vienoje ar keliose atitinkamoje (-ose) rinkoje (-ose), daro tokį pat poveikį konkurencijos iškraipymui. Negana to, Prancūzijos institucijų ir suinteresuotųjų šalių minimas 2016 m. balandžio 11 d. sprendimas yra susijęs su investicinės pagalbos priemonės suderinamumu, o tai reiškia, kad nagrinėjama priemonė pripažįstama kaip valstybės pagalba, daranti įtaką konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (91) Be to, net jei Prancūzijos apibrėžti mažieji uostai<sup>(65)</sup> sudaro tik nedidelę dalį Sąjungos transporto, tai, kad naudą gaunanti įmonė yra nedidelio dydžio, savaime nereiškia, jog konkurencija vidaus rinkoje nėra iškraipoma ar kad nėra tokio iškraipymo rizikos, ypač kai naudos gavėjų veikla yra pasienio zonoje. Beje, Baskų krašto Bajonos PPR, turinčių Bajonos prekybos uosto ir Sen Žan de Liuzo/Sibūro žvejybos uosto, t. y. „mažųjų uostų“ pagal Prancūzijos siūlomą apibrėžtį, koncesiją, pastabos iliustruoja, kaip šie uostai, esantys greta sienos, vertina veiksmingą tarpvalstybinę konkurenciją<sup>(66)</sup>. Nors Komisija tam tikrais atvejais<sup>(67)</sup> pripažįsta, kad pranašumą suteikianti priemonė gali ir nedaryti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai, šiuo tikslu ji vadovaujasi ne tik naudą gaunančios įmonės dydžiu, bet ir atskirai įvertina keletą kriterijų<sup>(68)</sup>.
- (92) Komisija neatmeta galimybės, kad konkrečiu kai kurių uostų, kurie atitinka būtent jos sprendimuose nustatytas sąlygas, atveju nagrinėjama priemonė galėtų būti laikoma neturinčia poveikio tarpusavio prekybai.
- (93) Tačiau dėl pirmiau išvardytų priežasčių, kurios yra veikiau sisteminės, nagrinėjama priemonė, kaip bendra atleidimo nuo pelno mokesčio tvarka, taikoma visiems 1942 m. ir 1943 m. ministro sprendimuose nurodytiems gavėjams, daro poveikį Sąjungos tarpusavio prekybai ir iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją.

#### 5.1.6. Išvada

- (94) Todėl Komisija daro išvadą, kad autonominių uostų (kurių dalis tapo didžiaisiais jūrų uostais), jūrų prekybos rūmų, uostų įrangą administruojančių prekybos ir pramonės rūmų, valstybei nuosavybės teise priklausančių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčių savivaldybių ir vietoj jų šią įrangą eksploatuojančių įmonių atleidimas nuo mokesčio yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

<sup>(63)</sup> 1969 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, sujungtos bylos 6/69 ir 11/69, ECLI:ES:C:1969:68, 21 punktas. 1999 m. gegužės 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-6/97, ECLI:ES:C:1999:251, 21 punktas.

<sup>(64)</sup> 1974 m. liepos 2 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją*, 173/73, ECLI:ES:C:1974:71, 36 punktas.

<sup>(65)</sup> Uostai, kuriuose eismas yra mažesnis nei 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1), 20 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytas lygis (arba bendras metinis krovinių kiekis, viršijantis 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, perkrautų visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio).

<sup>(66)</sup> PPR nurodo, kad jei jie mokėtų pelno mokesčių, tai sukeltų grėsmę jų valdomiems uostams dėl jų geografinės padėties: jie netoli Ispanijos sienos ir Ispanijos uostų.

<sup>(67)</sup> Žr. būtent 2015 m. balandžio 29 d. Europos Komisijos sprendimus bylose SA.37432 Čekija. Viešosios ligoninės Hradec Kralovės regione (OL C 203, 2015 6 19, p. 1), SA.37904 Vokietija. Durmersheimio medicinos centras (OL C 188, 2015 6 26, p. 1), SA.33149 Vokietija. *Städtische Projektgesellschaft „Wirtschaftsbüro Gaarden – Kiel“* (OL C 188, 2015 6 5, p. 1).

<sup>(68)</sup> Naudą gaunantis uostas turi būti tik vietinės reikšmės, pvz., kai uostas tiekia prekes ir teikia paslaugas ribotoje teritorijoje, neišeinančioje už šalies teritorijos ribų, ir negali pritraukti klientų iš kitų valstybių narių. Kita vertus, priemonė neturi turėti jokio numatomo poveikio (arba tik nedidelį poveikį) tarpvalstybinėms investicijoms į atitinkamą sektorių ar įmonių steigimuisi bendrojoje rinkoje.

## 5.2. Priemonės suderinamumas su vidaus rinka

- (95) Atitinkama valstybė narė privalo įrodyti, kad valstybės pagalbos priemonės gali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka. Prancūzijos institucijos, siekdamos pagrįsti priemonės suderinamumą, mini tik SESV 106 straipsnio 2 dalyje ir 107 straipsnio 3 dalies a punkte numatytą kompensaciją už kai kuriuos uostų vykdomus įgaliojimus, o kai kurios suinteresuotosios šalys taip pat remiasi SESV 93 straipsniu (transporto koordinavimas) ir 107 straipsnio 3 dalies b punktu (bendriems Europos interesams svarbūs projektai).
- (96) Pirma, SESV 106 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad kompensacija už su viešosiomis paslaugomis susijusių įgaliojimų vykdymą gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, jei ji atitinka tam tikras sąlygas<sup>(69)</sup>. Šiuo tikslu Prancūzijos institucijos ir kai kurios suinteresuotosios šalys mano, kad nagrinėjama priemonė yra suderinama su vidaus rinka, nes ji suteikia galimybę kompensuoti kai kuriuos uostų finansuojamus įgaliojimus, kurios yra valdžios institucijos prerogatyva. Tačiau Komisija pažymi, kad nagrinėjama priemonė, kuria pagalbos dydis susiejamas su gautu pelnu, nėra susijusi su įgaliojimų, susijusių su viešosiomis paslaugomis, vykdymo grynosiomis sąnaudomis ar jomis ribojama<sup>(70)</sup>. Ji taip pat nėra numatyta aiškiam pavedime priemonės gavėjams užtikrinti šių įgaliojimų vykdymą<sup>(71)</sup>. Todėl priemonė negali būti laikoma su vidaus rinka suderinama kompensacija už viešąją paslaugą ir nėra suderinama remiantis SESV 106 straipsnio 2 dalimi.
- (97) Antra, SESV 93 straipsnyje nurodyta, kad pagalba, skirta transporto koordinavimo reikmėms tenkinti arba jei ji kompensuoja tam tikrus išpareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, taip pat gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka. Nors, kaip pabrėžia Prancūzijos vidaus vandenų uostus valdančių įstaigų atstovai, vidaus vandenų uostai ir vaidina svarbų vaidmenį vystant daugiarūšį transportą, visos uostų investicijos nepatenka į SESV 93 straipsnio, taikomo tik transporto koordinavimo reikmėms tenkinti skirtai pagalbai, sritį. Beje, atleidimas nuo pelno mokesčio yra ne investicinė pagalba, o į investicijas neorientuota veiklos pagalba. Priemonė palanki įmonėms, kurios gauna daugiausia pelno, vadinasi, turi didesnę pajėgumą kaupti pelną ir finansuoti investicijas. Priemonė taip pat neskirta kompensuoti tam tikriems išpareigojimams, siejamiems su viešosios paslaugos sąvoka, kaip nurodyta pirmiau. Be to, pranašumas, įgytas paprasčiausiai nesumokėjus pelno mokesčio, neapsiriboja nei suma, būtina transporto koordinavimui užtikrinti, nei tam tikrų išpareigojimų, siejamų su viešosios paslaugos sąvoka, kompensacija, vadinasi, ji neatitinka proporcingumo principo. Ji taip pat neturi aiškiai įvardyto skatinamojo poveikio būtent todėl, kad atleidimas nuo mokesčio naudingesnis pelningiausiems uostams, kurie turi daugiausiai išteklių ir kuriuos reikia mažiausiai skatinti. Todėl SESV 93 straipsnis netaikytinas.
- (98) Trečia, pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą pagalba, skirta bendriems Europos interesams svarbių projektų vykdymui skatinti, taip pat gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka. Šiuo tikslu Prancūzijos vidaus vandenų uostus valdančių įstaigų atstovai apskritai mano, kad atleidimas nuo pelno mokesčio patenka į šio straipsnio taikymo sritį. Tačiau pritariama šiam argumentui negalima dėl tų pačių pirmiau išdėstytų priežasčių. Nagrinėjama priemonė nėra orientuota į bendriems Europos interesams svarbaus projekto vykdymą ir nėra proporcinga tokio projekto sąnaudoms. Tai – pranašumas, kurį uostai įgyja tik todėl, kad jie gauna pelno, o tai, kad jie prisideda prie bendriems Europos interesams svarbaus projekto, šiuo atžvilgiu nėra aktualu.
- (99) Ketvirta, remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktu, su vidaus rinka gali būti laikoma suderinama pagalba, skirta būtent SESV 349 straipsnyje nurodytų regionų, atsižvelgiant į jų struktūrinę, ekonominę ir socialinę padėtį, ekonominei plėtrai skatinti. Šią nuostatą mini Prancūzijos institucijos ir įvairios užjūrio suinteresuotosios šalys, nagrinėdamos užjūrio uostų situaciją. Tačiau nagrinėjama priemonė nėra orientuota į šiuos regionus.

<sup>(69)</sup> Žr. Komisijos komunikatą dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (2012/C 8/02) (OL C 8, 2012 1 11, p. 4). Taip pat žr. 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimą 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

<sup>(70)</sup> Žr. generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje C-74/16, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania v Ayuntamiento de Getafe*, ECLI:ES:C:2017:135, 75 punktą.

<sup>(71)</sup> Transporto kodekso L. 5312–2 straipsnis, kuriame pateiktas uostams tenkančių įgaliojimų sąrašas, susijęs tik su didžiaisiais jūrų uostais. Juo nei apibrėžiami kompensacijos apskaičiavimo parametrai, nei apsaugos priemonės kompensacijos permokai išvengti.

- (100) NET jei priemonė būtų naudinga tik SESV 349 straipsnyje nurodytiems regionams, ja nėra nei siekiama šių regionų ekonominės plėtros, nei kompensuoti jų struktūriškai nepalankios padėties, nes ja yra suteikiamas sektoriaus pranašumas konkretaus tipo transporto srities įmonėms neatsižvelgiant į jų veiklą. Prancūzija neįrodo, kad priemonė turėtų poveikį importuotų prekių kainoms. Šiuo aspektu galima pažymėti, kad kai kurie užjūrio uostai gauna pajamų, perveda valstybei dividendus <sup>(72)</sup>, todėl jie *a priori* gauna pelno, kurį gali panaudoti tam, kad sumažintų uostų mokesčius, jei jie būtų laikomi atitinkamų regionų ekonominės plėtros kliūtimi; todėl atleidimas nuo pelno mokesčio gali turėti poveikį įvairaus kapitalo (būtent dividendų) judėjimui, bet nebūtinai importuotų prekių kainai. Prancūzija šiuo atžvilgiu nemano, kad uostai yra itin nepalankioje padėtyje, palyginti su kitomis įmonėmis, esančiomis 349 straipsnyje nurodytuose regionuose. Pats priemonės pobūdis ir veikimas (kai kurioms įmonėms neatsižvelgiant į jų veiklą suteiktas pranašumas, proporcingas gautam pelnui, o ne poreikiams ir neapsiribojantis tiksliai apibrėžtu tikslu, kurį pasiekus būtų suteikiamas finansinis paskatinimas) akivaizdžiai neatitinka suinteresuotųjų šalių minimų fiskalinių veiklos pagalbos priemonių, kurioms pritaria Komisija. Investicinės dotacijos arba nulinio tarifo PVM iš tiesų yra bendros fiskalinės pagalbos priemonės, vienodai taikomos visoms įmonėms, esančioms SESV 349 straipsnyje nurodytuose regionuose.
- (101) Be to, priešingai, nei teigia Gvadelupos DJU, iš dalies pakeistas Bendrasis bendrosios išimties reglamentas <sup>(73)</sup>, kuriame tam tikru mastu nagrinėjamos užjūrio transporto veiklos pagalbos priemonės, nėra taikytinas nagrinėjamai priemonei. Reglamento 15 straipsnio 4 dalis iš tiesų yra taikoma tik priemonėms, kurių dydį riboja tam tikri rodikliai (bendroji pridėtinė vertė, darbo sąnaudos, apyvarta). Atleidimui nuo pelno mokesčio šie ribojimai netaikomi.
- (102) Todėl nagrinėjama priemonė negali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktą.
- (103) Penkta, nors SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkto neminėjo nei Prancūzija, nei suinteresuotosios šalys, Komisija siekia išsiaiškinti, ar nagrinėjama priemonė gali skatinti *tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių* plėtrą netrikdydama prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Vis dėlto dėl pirmiau nurodytų priežasčių (proporcingumo nesilaikymo, skatinamojo poveikio ir ryšio su nustatytu visuotinės svarbos tikslu nebuvimo) Komisija mano, kad SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktas nėra taikytinas.
- (104) Ir galų gale, net jei kai kurios suinteresuotosios šalys mano, kad priemonės panaikinimas turės poveikį uostų investavimo galimybėms, Komisija pabrėžia, kad nagrinėjama priemonė nėra orientuota į investicijas <sup>(74)</sup>.

### 5.3. Esama pagalba arba nauja pagalba

- (105) Remiantis procedūros reglamento 1 straipsnio b punkto i papunkčiu, pagalbos schemos, kurios buvo skiriamos iki Sutarties įsigaliojimo, yra esamos pagalbos schemos.
- (106) Kadangi nagrinėjamas atleidimas nuo mokesčio įsigaliojo 1942 m. ir nuo to laiko iš esmės nebuvo pakeistas, Komisija šią priemonę laiko esama pagalbos schema.

## 6. DĖL PRAŠYMO SUSTABDYTI PROCEDŪRĄ

- (107) Kadangi SESV 107 ir 108 straipsniais Komisijai suteiktas įgaliojimas duoti nurodymus, ji turi kuo greičiau sustabdyti valstybės pagalbą, kuri laikoma nesuderinama su vidaus rinka, ir atkurti sąžiningos konkurencijos sąlygas.

<sup>(72)</sup> 1,196 mln. EUR suma, kurią 2016 m. turėjo pervesti didysis Gvadelupos uostas (žr. 2016 m. vasario 18 d. nutarimą, paskelbtą 2016 m. vasario 26 d. *Prancūzijos Respublikos oficialiajame leidinyje* Nr. 48).

<sup>(73)</sup> Reglamento pakeitimas paskelbtas 2017 m. birželio 20 d. (žr. 2017 m. birželio 14 d. Komisijos reglamentą (ES) 2017/1084, kuriuo dėl pagalbos uostų ir oro uostų infrastruktūrai, dėl pranešimo apie pagalbą kultūrai ir paveldo išsaugojimui ir pagalbą sporto ir daugiafunkcei laisvalaikio infrastruktūrai ribų ir dėl atokiausiems regionams skirtų regioninės veiklos pagalbos schemų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 651/2014 ir dėl tinkamų finansuoti išlaidų apskaičiavimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 702/2014 (OL L 156, 2017 6 20, p. 1).

<sup>(74)</sup> Kita vertus, kai kurios kitos į investicijas orientuotos priemonės, atitinkančios suderinamumo kriterijus (būtent priemonės visuotinės svarbos, tinkamumo ir proporcingumo), tam tikromis sąlygomis galėtų būtų paskelbtos suderinamomis su vidaus rinka.

- (108) Remiantis procedūros reglamento 9 straipsnio 6 dalimi, Komisija privalo priimti galutinį sprendimą iš karto, kai pašalinamos sprendime pradėti procedūrą nustatytos abejonės. Jei šiuo procedūros etapu Komisija mano, kad tam tikroms įmonėms teikiama nesuderinama pagalba, ji iš principo negali sustabdyti valstybės pagalbos tyrimo procedūros ar suteikti pereinamojo laikotarpio. Be to, tokiu žingsniu būtų dar ilgiau leidžiama teikti su vidaus rinka nesuderinamą pagalbą, o tai būtų nesąžininga prieš pagalbos negaunančius arba mažesnę pagalbą gaunančius konkurentus. Komisija šiuo tikslu pažymi, kad Nyderlandų uostai, kuriems taikomas pelno mokeskis nuo 2017 m. sausio 1 d., jos prašo Prancūzijos uostus skubiai apmokestinti pelno mokesčiu.
- (109) Kaip nurodyta pirmiau, tai, kad yra kitokių valstybės pagalbos schemų, taikomų kitiems uostams kitose valstybėse narėse, nepateisina procedūros sustabdymo, nes tokiu atveju nesuderinama pagalba ir toliau būtų teikiama. Pabrėžtina, kad *įvairių konkurencijos iškreipimų poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai negali neutralizuoti vienas kito; priešingai – jie yra kaupiamojo pobūdžio, vadinasi, jie didina neigiamas pasekmes bendrajai rinkai* <sup>(75)</sup>. Be to, sustabdyti procedūrą, kuria uždraudžiama Prancūzijos uostus atleisti nuo mokesčio, konkurencija tarp Šiaurės Europos uostų liktų ir toliau iškreipta, kaip ir šiuo metu, nes Nyderlandų uostai šias mokesčių lengvatas uždraudė nuo 2017 m. sausio 1 d.
- (110) Taip pat tai, kad Komisijos pradėta procedūra dėl Nyderlandų uostų mokesčių sistemos <sup>(76)</sup> truko ilgiau nei Prancūzijos uostų procedūra, nėra svarbu grindžiant pereinamojo laikotarpio prašymą šioje byloje. Komisija visus atvejus nagrinėja sąžiningai ir atsižvelgia į kiekvienos bylos ypatumus. Todėl Komisija stengiasi nustatyti tokį sprendimų įvykdymo terminą, kad valstybės narės galėtų juos įgyvendinti per pagrįstą laiką, atsižvelgiant į aplinkybes, o ne tam, kad atitinkamos įmonės galėtų ilgiau pelnytis iš pagalbos schemos, kuri buvo paskelbta nesuderinama.
- (111) Galiausiai Prancūzija nepatikslina, kodėl procedūrą reikėtų sustabdyti remiantis BBIR pakeitimu ir pasiūlymu dėl reglamento dėl uosto paslaugų. Bet kuriuo atveju atnaujinta BBIR versija, kurioje nekalbama apie paprastas atleidimo nuo pelno mokesčio priemones, buvo priimta 2017 m. gegužės 17 d. Vertinant reglamentą dėl uosto paslaugų, priimtą 2017 m. vasario 15 d. <sup>(77)</sup>, nei jo dalykas, nei tikslas nėra daryti poveikį Komisijos veiksmams pagal SESV 107 ir 108 straipsnius.
- (112) Todėl sustabdyti procedūrą nėra pagrindo.

## 7. DĖL NYDERLANDŲ UOSTŲ PRAŠYMŲ

- (113) Nagrinėdama Nyderlandų uostų prašymą nukelti jų apmokestinimą pelno mokesčiu, Komisija primena, kad ši procedūra susijusi ne su Nyderlandų, o su [Prancūzijos] <sup>(\*\*\*)</sup> uostais. Be to, savo bylos SA.25338 dėl Nyderlandų uostų galutiniame sprendime <sup>(78)</sup> Komisija atmetė prašymą nukelti Nyderlandų uostų apmokestinimą pelno mokesčiu dėl tų pačių principinių priežasčių, kurios nurodytos šiame sprendime. Beje, Nyderlandų uostų apmokestinimas pelno mokesčiu išplaukia iš nacionalinės Nyderlandų teisės, ir Komisija bet kuriuo atveju, remdamasi SESV 107 straipsniu, negali valstybės narės įpareigoti pakeisti savo teisės aktų, kad ji suteiktų valstybės pagalbą tam tikriems veiklos vykdytojams.

## 8. IŠVADA

- (114) 1942 m. rugpjūčio 11 d. ir 1943 m. balandžio 27 d. ministro sprendimuose nurodytų įstaigų (autonomių uostų (kurių dalis tapo didžiaisiais jūrų uostais), jūrų prekybos rūmų, uostų įrangą administruojančių prekybos ir pramonės rūmų, valstybei nuosavybės teise priklausančių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčių savivaldybių ir vietoj jų šią įrangą eksploatuojančių įmonių) atleidimas nuo mokesčio yra su vidaus rinka nesuderinama esama valstybės pagalba.

<sup>(75)</sup> 1977 m. kovo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje 78/76 *Steinike & Weinlig prieš Vokietijos Federacinę Respubliką*, ES:C:1977:52, 24 punktas.

<sup>(76)</sup> Žr. valstybės pagalbos bylos SA.25338 galutinį sprendimą (OL L 113, 2016 4 27, p. 148).

<sup>(77)</sup> 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

<sup>(78)</sup> 2016 m. sausio 21 d. Komisijos sprendimas dėl pagalbos priemonei SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) – Nyderlandai. *Corporate tax exemption for public undertakings* (OL L 113, 2016 4 27, p. 148).

(115) Todėl Prancūzijos institucijos privalo nebetaikyti šio atleidimo nuo mokesčio ir šias įstaigas apmokestinti pelno mokesčiu. Ši priemonė turi būti priimta iki kalendorinių metų, kuriais priimtas šis sprendimas, pabaigos. Ji turi būti taikoma pelnui, gautam iš ekonominės veiklos ne vėliau kaip prasidėjus kitiems metams po jos priėmimo dienos.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

*1 straipsnis*

Autonominių uostų (kurių dalis tapo didžiaisiais jūrų uostais), jūrų prekybos rūmų, uostų įrangą administruojančių prekybos ir pramonės rūmų, valstybei nuosavybės teise priklausančių jūrų uostų viešosios įrangos naudojimo koncesiją turinčių savivaldybių ir vietoj jų šią įrangą eksploatuojančių įmonių atleidimas nuo mokesčio yra su vidaus rinka nesuderinama esama valstybės pagalba.

*2 straipsnis*

1. Prancūzija privalo panaikinti 1 straipsnyje nurodytą atleidimą nuo pelno mokesčio ir pelno mokesčiu apmokestinti įstaigas, kurioms šis atleidimas yra taikomas.
2. Priemonė, kuria Prancūzija vykdo jai tenkančius 1 dalyje nurodytus įsipareigojimus, turi būti priimta iki kalendorinių metų, kuriais pateiktas pranešimas apie šį sprendimą, pabaigos. Ši priemonė turi būti taikoma pelnui, gautam iš ekonominės veiklos ne vėliau kaip prasidėjus kitiems metams po jos priėmimo dienos.

*3 straipsnis*

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Prancūzija informuoja Komisiją apie priemones, kurių imtasi šiam sprendimui vykdyti.

*4 straipsnis*

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2017 m. liepos 27 d.

*Komisijos vardu*  
Margrethe VESTAGER  
*Komisijos narė*

---