



2024/2467

30.9.2024 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2024/2467 НА КОМИСИЯТА

от 13 февруари 2024 година

относно мерки за държавна помощ SA.52162 (2019/C) (ex 2018/FC) — Дания, SA.52617 (2019/C) (ex 2018/FC) — Швеция, приведени в действие от Дания и Швеция в полза на Øresundsbro Konsortiet

(нотифицирано под номер C(2024) 959)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Официалната жалба

- (1) На 16 април 2013 г. ForSea⁽²⁾ („жалбоподателят“) подаде жалба до Комисията, в която твърди, че държавните гаранции, предоставени от Дания и Швеция (наричани заедно „държавите“) в полза на Øresundsbro Konsortiet I/S („консорциума“) по отношение на постоянната транспортна връзка Øresund („постоянната транспортна връзка“), представляват неправомерна държавна помощ и че тази държавна помощ е несъвместима с вътрешния пазар⁽³⁾. Жалбоподателят извършва фериботна услуга между Helsingør, Дания, и Helsingborg, Швеция, през северната и най-тесна част на протока Øresund.
- (2) На 13 май 2013 г. Комисията изпрати до държавите искане за информация. Държавите представиха съвместен отговор, регистриран на 28 юни 2013 г. На 15 октомври 2013 г. Комисията отправи искане за допълнителна информация, на което държавите отговориха на 11 декември 2013 г. и на 12 март 2014 г.
- (3) На 2 декември 2013 г. жалбоподателят представи допълнителна информация. С писмо от 8 януари 2014 г. жалбоподателят предостави допълнителни документи относно държавните гаранции и заяви, че освен гаранциите на консорциума е бил предоставен благоприятен режим за данъчно облагане в Дания⁽⁴⁾. След като получи документите от жалбоподателя, Комисията изпрати на 21 февруари 2014 г. искане за информация до държавите. На 11 март 2014 г. Швеция информира Комисията, че няма забележки относно твърдените данъчни предимства. Дания представи своя отговор на 24 април 2014 г.
- (4) На 15 май 2014 г. Комисията изпрати на Дания ново искане за информация, на което държавата отговори на 13 юни 2014 г.

⁽¹⁾ ОВ С 109, 22.3.2019 г., стр. 46, и ОВ С 109, 22.3.2019 г., стр. 72.

⁽²⁾ Дружеството, което е подало жалбата до Комисията на 16 април 2013 г., е Scandlines Øresund I/S. През януари 2015 г. Scandlines Øresund I/S беше купено от HH Ferries Group и беше преименувано на HH Ferries I/S. На 9 ноември 2018 г. HH Ferries Group обяви, че ще смени наименованието си на ForSea.

⁽³⁾ Тази жалба е регистрирана под номер SA.36558 за Дания и под номер SA.36662 за Швеция.

⁽⁴⁾ Тази част от жалбата беше заведена под номер SA.38371.

- (5) На 24 март и на 2, 3, 24 и 28 април 2014 г. жалбоподателят предостави допълнителна информация под формата на годишен доклад на консорциума, статии в печата и бележка относно твърдените данъчни предимства. Комисията не препрати тази информация на Дания и Швеция.
- (6) На 20 май 2014 г. жалбоподателят предостави допълнителна информация. На 4 юни 2014 г. Комисията прикани държавите да представят коментари по предоставената от жалбоподателя информация от 20 май 2014 г. На 26 юни 2014 г. държавите представиха съвместен отговор.
- (7) На 30 май и на 3 и 17 юни 2014 г. жалбоподателят предостави допълнителна информация, свързана със статии в печата. Комисията не препрати тази информация на Дания и Швеция.
- (8) На 18 юни 2014 г. жалбоподателят представи допълнителна информация. Комисията препрати тази информация на държавите на 30 юни 2014 г. На 1 септември 2014 г. държавите представиха съвместен отговор.
- (9) На 27 август и отново на 8 и 9 септември 2014 г. жалбоподателят предоставя допълнителна информация, свързана със статии в печата. Комисията не препрати тази информация на Дания и Швеция.
- (10) На 15 септември 2014 г. държавите представиха съвместно изявление и допълнителна информация.

1.2. Решението от 2014 г.

- (11) На 15 октомври 2014 г. Комисията прие решение⁽³⁾ (наричано по-нататък „решението от 2014 г.“), в което се констатира, на първо място, че публичното финансиране на вътрешните автомобилни и железопътни връзки на постоянната транспортна връзка и датският „режим на съвместно данъчно облагане“ не следва да се считат за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. На второ място, Комисията реши да не повдига възражения срещу „датските специални данъчни мерки за амортизацията на активи и пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, както и срещу гаранциите, предоставени от Дания в полза на консорциума“, с мотива, че макар тези мерки да представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, те са съвместими с вътрешния пазар на основание на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС. В същото решение Комисията сче, че „гаранцията, предоставена от Швеция в полза на консорциума“, е съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), подточка i) от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета⁽⁴⁾ („Регламент (ЕО) № 659/1999“) и на член 144 от Акта за присъединяване на Норвегия, Австрия, Финландия и Швеция⁽⁵⁾ („Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция“), по отношение на която няма основание за започване на процедура за предлагане на подходящи мерки във връзка със съществуващите схеми за помощ⁽⁶⁾. Комисията също така констатира, че „държавите и консорциумът биха могли да имат оправдани правни очаквания, че Комисията няма да постави под въпрос държавните гаранции и данъчните мерки въз основа на правилата за държавна помощ“. Комисията обоснова тази констатация с конкретните обстоятелства по делото и с възприетата от нея обща политика, според която мерките за финансиране на изграждането и експлоатацията на инфраструктурата, окончателно приети преди постановяването на решението на Общия съд от 12 декември 2000 г. по делото *Aéroports de Paris*⁽⁷⁾ („решението по делото *Aéroports de Paris*“), вече не могат да бъдат поставяни под въпрос въз основа на правилата за държавна помощ, тъй като публичните органи могат с основание да считат, че тези мерки не представляват държавна помощ и поради това не е необходимо да уведомяват Комисията за тях (вж. съображение 504 по-долу). Освен това в решението от 2014 г. Комисията констатира, че предвид факта, че „държавните гаранции и данъчните облекчения във всички случаи са съвместими с вътрешния пазар“, не е необходимо да се определя дали тези оправдани правни очаквания се разпростират извън обхвата на решението по делото *Aéroports de Paris*.

⁽³⁾ Решение на Комисията C(2014) 7358 final от 15 октомври 2014 г. по мерки за държавна помощ SA.36558 (2014/NN) и SA.38371 (2014/NN) — Дания, и SA.36662 (2014/NN) — Швеция — Помощ, предоставена в полза на Øresundsbro Konsortiet (ОВ С 418, 21.11.2014 г., стр. 1 и ОВ С 437, 5.12.2014 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Акт за условията за присъединяване на Кралство Норвегия, Република Австрия, Република Финландия и Кралство Швеция и за адаптацията на основополагащите договори на Европейския съюз (ОВ С 241, 29.8.1994 г., стр. 21).

⁽⁶⁾ Член 18 от Регламент (ЕО) № 659/1999 гласи следното: „Когато Комисията, в светлината на информацията, предоставена от държавата членка съгласно член 17, заключи, че съществуващата схема за помощи не е или вече не е съвместима с Общия пазар, тя издава препоръка, предлагаща подходящи мерки на съответната държава членка.“

⁽⁷⁾ Решение на Общия съд от 12 декември 2000 г. по дело *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

1.3. Частична отмяна на решението от 2014 г.

- (12) На 12 февруари 2015 г. жалбоподателят подаде пред Общия съд жалба за отмяна на решението от 2014 г. по реда на член 263 от ДФЕС. В решението си от 19 септември 2018 г. Общият съд отмени отчасти решението от 2014 г. („решението по делото *Øresund*“) ⁽¹⁰⁾, доколкото Комисията взе решение да не повдига възражения по отношение на гаранциите, предоставени от държавите в полза на консорциума, или на помощта, свързана с амортизацията на активи и пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, предоставена от Дания в полза на консорциума.
- (13) Общият съд отхвърли жалбата в останалата ѝ част. По-специално той отхвърли доводите на жалбоподателя във връзка с констатацията на Комисията, че мерките за публично финансиране на вътрешните автомобилни и железопътни връзки и датският „режим на съвместно данъчно облагане“ не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Общият съд отхвърли също така довода, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, като е приела, че консорциумът и държавите могат да се позовават на оправдани правни очаквания, които изключват възстановяването, в случай че помощта, предоставена на консорциума, бъде счетена за несъвместима с вътрешния пазар, по отношение на периода преди постановяване на решението по делото *Aéroports de Paris*.
- (14) Решението по делото *Øresund* не е обжалвано.

1.4. Обмен на информация след решението по делото *Øresund*

- (15) На 22 октомври 2018 г. Комисията изпрати до държавите искане за информация с цел да получи фактологична информация и доказателства за гаранциите, предоставени в полза на консорциума, на което държавите отговориха на 10 декември 2018 г.
- (16) На 10 декември 2018 г. службите на Комисията проведеха среща с жалбоподателя.
- (17) На 11 декември 2018 г. държавите предоставиха на Комисията бележка относно възможните последици от решението по делото *Øresund* и бъдещо решение на Комисията.
- (18) На 17 декември 2018 г. службите на Комисията проведеха среща с държавите и с консорциума, за да обсъдят икономическите и финансовите аспекти на постоянната транспортна връзка, за които на 10 декември 2018 г. бяха изпратили подготвителни въпроси на държавите.
- (19) На 21 декември 2018 г. Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH (наричани заедно „Scandlines“) изпратиха писмо до Комисията относно решението по делото *Øresund* и връзката му с решението на Общия съд от 13 декември 2018 г. по делото за постоянната железопътно-автомобилна връзка във Фемарнския пролив, *Scandlines/Комисия* („решението по делото *Scandlines Fehmarn Belt*“) ⁽¹¹⁾.
- (20) На 21 декември 2018 г. държавите представиха допълнителна информация във връзка със срещата, проведена на 17 декември 2018 г. Дания представи допълнителна информация на 17 януари 2019 г., а държавите предоставиха допълнителна информация в това отношение на 21 януари 2019 г.
- (21) На 30 януари и на 1 февруари 2019 г. Stena Line Scandinavia AB (наричано по-нататък „Stena Line“) представи на Комисията информация във връзка с решението по делото *Øresund* и връзката му с решението на Общия съд от 13 декември 2018 г. по делото за постоянната железопътно-автомобилна връзка във Фемарнския пролив, *Stena Line/Комисия* (наричано по-нататък „решението по делото *Stena Line Fehmarn Belt*“) ⁽¹²⁾.
- (22) На 6 февруари 2019 г. Комисията поиска допълнителна информация от държавите с оглед на срещата, проведена на 17 декември 2018 г., и информацията, подадена на 21 декември 2018 г., която беше предоставена на 29 март 2019 г.

⁽¹⁰⁾ Решение на Общия съд от 19 септември 2018 г., *HH Ferries и други/Комисия*, T-68/15, ECLI:EU:T:2018:563.

⁽¹¹⁾ Решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942.

⁽¹²⁾ Решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Stena Line Scandinavia AB/Комисия*, T-631/15, EU:T:2018:944.

1.5. Решението за откриване на процедура

- (23) С писмо от 28 февруари 2019 г. Комисията уведоми държавите, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на държавните гаранции, предоставени от държавите в полза на консорциума за финансиране на постоянната транспортна връзка, и по отношение на специалните данъчни правила за амортизацията на активи и пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, които Дания е предоставила в полза на консорциума („решението за откриване на процедурата“).
- (24) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз на 22 март 2019 г. ⁽¹³⁾. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си в срок от един месец.

1.6. Официална процедура по разследване

- (25) На 23 април 2019 г. жалбоподателят, Scandlines и Stena Line представиха мнения във връзка с решението за откриване на процедурата. На 2 и 8 май 2019 г. Комисията препрати тези мнения на държавите. На 17 май 2019 г. още три заинтересовани страни (Föreningen Svensk Sjöfart (FSS), Grimaldi Group (Grimaldi) и Trelleborg Hamn AB (пристанище Trelleborg)) представиха мнения във връзка с решението за откриване на процедурата. На 7 юни 2019 г. Комисията препрати тези мнения на държавите. Държавите включиха отговора си на тези становища в мненията си от 8 юли 2019 г. относно решението за откриване на процедурата (съображение 28).
- (26) На 24 април 2019 г. държавите представиха на Комисията неофициално предложение за взаимно съгласуван график за официалната процедура по разследване.
- (27) На 24 юни 2019 г. Stena Line представи допълнителни мнения. На 25 юни 2019 г. Комисията препрати тези допълнителни мнения на държавите. Държавите не представиха отговор, свързан конкретно с тези мнения.
- (28) На 8 юли 2019 г. държавите изпратиха на Комисията своите мнения във връзка с решението за откриване на процедурата.
- (29) На 28 август и 9 октомври 2019 г. службите на Комисията проведоха телефонни конференции с държавите и с консорциума.
- (30) На 18 ноември и 9 декември 2019 г. жалбоподателят представи допълнителна информация, която Комисията препрати на Дания на 16 декември, а на Швеция — на 20 декември 2019 г. На 20 декември 2019 г. жалбоподателят представи допълнителна информация. На 4 февруари 2020 г. Комисията препрати тези допълнителни мнения на държавите. Държавите не представиха отговор, конкретно свързан с допълнителната информация от 18 ноември, 9 декември и 20 декември 2019 г.
- (31) На 22 април 2020 г. държавите представиха на Комисията бележка, въз основа на която на 23 април 2020 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с държавите и с консорциума.
- (32) На 28 май 2020 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с държавите и с консорциума. На 29 май 2020 г. Комисията отправи към държавите въпроси, на които те отговориха на 2, 17 и 18 юни 2020 г. На 17 юни 2020 г. държавите представиха на Комисията бележка относно бъдещите нужди от рефинансиране на консорциума.
- (33) На 17 юни 2020 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с жалбоподателя.
- (34) На 1 юли 2020 г. жалбоподателят представи на Комисията допълнителни мнения.
- (35) На 1 юли 2020 г. държавите представиха на Комисията допълнителна информация относно бъдещото рефинансиране на консорциума.
- (36) На 13 юли 2020 г. държавите представиха на Комисията допълнителни мнения, въз основа на които на 17 септември 2020 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с държавите и с консорциума. На 21 септември 2020 г. Дания представи допълнителна информация.

⁽¹³⁾ Вж. бележка под линия 1 по-горе.

- (37) На 1 септември 2020 г. държавите представиха на Комисията допълнителна информация относно бъдещото рефинансиране на консорциума.
- (38) На 17 септември 2020 г. жалбоподателят представи допълнителни мнения. На 18 септември 2020 г. и на 14 октомври 2020 г. Комисията препрати на държавите тези допълнителни мнения, както и мненията от 1 юли 2020 г. (съображение 34), на които те отговориха на 11 ноември 2020 г.
- (39) На 28 септември 2020 г. държавите представиха допълнителна информация на Комисията.
- (40) На 14 октомври 2020 г. Комисията изпрати на Дания въпроси. На 16 декември 2020 г. Дания предостави отговор на тези въпроси. На 29 януари 2021 г. службите на Комисията поискаха от Дания допълнителни разяснения, които бяха обсъдени на 3 февруари 2021 г. по време на виртуална среща между службите на Комисията, държавите и консорциума. На 4 февруари и 7 април 2021 г. Дания предостави на Комисията допълнителна информация.
- (41) На 29 април 2021 г. жалбоподателят предостави на Комисията допълнителни забележки.
- (42) На 10 май 2021 г. службите на Комисията поискаха от Дания допълнителни разяснения, които бяха обсъдени на 27 май 2021 г. по време на виртуална среща между службите на Комисията, Дания и консорциума.
- (43) На 3 юни 2021 г. Комисията изпрати на държавите въпроси, на които те отговориха на 16 юни 2021 г. На 23 юни 2021 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с държавите и с консорциума.
- (44) На 4 юни 2021 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с жалбоподателя. На 10 юни 2021 г. жалбоподателят представи на Комисията отговори на въпросите, повдигнати в хода на виртуалната среща от 4 юни 2021 г.
- (45) На 5 октомври 2021 г. жалбоподателят предостави на Комисията информация.
- (46) На 22 ноември 2021 г. службите на Комисията проведоха виртуална среща с държавите.
- (47) На 25 ноември 2021 г. държавите предоставиха допълнителна информация.
- (48) На 20 февруари 2022 г. Комисията изпрати на Дания въпроси. На 28 май 2022 г. Дания отговори на тези въпроси.
- (49) На 28 октомври 2022 г. службите на Комисията изпратиха на държавите някои предварителни забележки във връзка с официалното си разследване, които бяха обсъдени по време на виртуална среща между службите на Комисията, консорциума и държавите, проведена на 5 декември 2022 г. На 6 декември 2022 г. като последващи действия службите на Комисията изпратиха на Дания допълнителна справочна информация. На 3 и 16 май 2023 г. държавите отговориха на предварителните забележки на службите на Комисията от 28 октомври 2022 г. На 9 юни 2023 г. службите на Комисията проведоха с държавите и с консорциума виртуална среща, във връзка с която на 20 юли 2023 г. службите на Комисията изпратиха на държавите допълнителни предварителни наблюдения.
- (50) На 3 юли 2023 г. държавите предоставиха на Комисията информация за потенциален ангажимент по отношение на бъдещите държавни гаранции.
- (51) На 22 септември 2023 г. службите на Комисията проведоха с държавите и с консорциума виртуална среща.
- (52) На 2, 11 и 27 октомври 2023 г. Комисията поиска от държавите допълнителна информация, като те отговориха на искането ѝ на 7 ноември 2023 г.
- (53) На 3 януари 2024 г. пристанище Trelleborg изпрати писмо до Комисията, в което заяви, че ако в срок от два месеца Комисията не определи позицията си, дружеството незабавно ще предяви пред Общия съд иск за бездействие на Комисията.
- (54) На 29 януари 2024 г. държавите поеха ангажимент консорциумът да финансира нов дълг и да рефинансира съществуващия дълг при пазарни условия.

- (55) С писма от 15 август 2023 г. и от 22 септември 2023 г. държавите по изключение се съгласиха да се откажат от правата си, произтичащи от член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958⁽¹⁴⁾, и се съгласиха настоящото решение да бъде прието и нотифицирано само на английски език.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПРОЕКТА И НА ТВЪРДЕНИТЕ МЕРКИ ЗА ПОМОЩ

2.1. Постоянната транспортна връзка

- (56) Постоянната транспортна връзка представлява 16-километрова постоянна връзка за автомобилен и железопътен транспорт между шведското крайбрежие и датския остров Amager и се състои от мост, финансиран от такси за изминатото разстояние, изкуствения остров Peberholm и подводен тунел. Тя осигурява пряка свързаност между Копенхаген в Дания и Малмьо в Швеция и е построена като най-дългият комбиниран автомобилен и железопътен мост в Европа.
- (57) Постоянната транспортна връзка е изградена между 1995 и 2000 г. и е в експлоатация от юли 2000 г. насам.
- (58) Постоянната транспортна връзка беше включена в първия списък с приоритетни проекти в рамките на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), одобрен от Европейския съвет през 1994 г. Държавите се позоваха на анализ от 2010 г. относно приоритетните проекти в рамките на TEN-T, в който Комисията посочва, че постоянната транспортна връзка „е допринесла за голямото увеличение на движението и има много важно положително въздействие върху развитието на регионите на Копенхаген и Сконе“⁽¹⁵⁾. Постоянната транспортна връзка свързва автомобилните и железопътните връзки на „Северния триъгълник“ (приоритетен проект 12 в рамките на TEN-T) — през Дания и през Фемарнския пролив (приоритетен проект 20 в рамките на TEN-T) — с Германия и Централна Европа.
- (59) Целта на държавите беше с изграждането на постоянната транспортна връзка да се създаде по-добра свързаност на автомобилния и железопътния транспорт между Дания и Швеция и по този начин да се осигурят необходимите условия за по-интензивно и широкообхватно културно и икономическо сътрудничество, както и за развитието на общ пазар на труда и на жилищата в района на Øresund в полза на двете държави. Постоянната транспортна връзка би подобрила значително и достъпността на летищата в Копенхаген и Малмьо, разположени от двете страни на протока Øresund.
- (60) В допълнение и в двете държави е било необходимо изграждането на вътрешни автомобилни и железопътни връзки, за да се осигури функционирането на постоянната транспортна връзка. Тази инфраструктура във вътрешността на страната свързва постоянната транспортна връзка със съответните национални автомобилни и железопътни мрежови системи в Дания и Швеция. Дания и Швеция се съгласиха, че е тяхна отговорност да изградят тези връзки на съответните си територии⁽¹⁶⁾.

2.1.1. Правна структура и задачи на консорциума

- (61) На 23 март 1991 г. държавите определят правните и оперативните аспекти на изграждането, управлението и експлоатацията на постоянната транспортна връзка в „Договора от 23 март 1991 г. между правителството на Дания и правителството на Швеция относно постоянна транспортна връзка през протока Øresund“ („междуправителственото споразумение“). Междуправителственото споразумение включва като приложение допълнителен протокол, в който се определят подробностите относно задължението за солидарна гаранция на държавите (вж. съображение 85 по-долу) („допълнителен протокол към междуправителственото споразумение“). Междуправителственото споразумение, включително допълнителния протокол към него, е ратифицирано от Швеция на 8 август 1991 г. и от Дания на 24 август 1991 г. Междуправителственото споразумение и допълнителният протокол към междуправителственото споразумение влизат в сила при размяната на ратификационните инструменти в Стокхолм на 24 август 1991 г.

⁽¹⁴⁾ Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ L 7, 6.10.1958 г., стр. 385/58).

⁽¹⁵⁾ Приоритетни проекти в рамките на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) — доклад за напредъка от 2010 г., Европейска комисия, генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, 2010 г.

⁽¹⁶⁾ Член 8 от Договора от 23 март 1991 г. между правителството на Дания и правителството на Швеция относно постоянна транспортна връзка през протока Øresund.

- (62) С междуправителственото споразумение държавите се съгласяват да финансират, изграждат и експлоатират съвместно постоянната транспортна връзка. За тази цел в член 10 от междуправителственото споразумение е предвидено Дания и Швеция да учредят дружество с ограничена отговорност, което да бъде изцяло собственост на съответните държави. Освен това в член 10 от междуправителственото споразумение е предвидено и че тези дружества на свой ред следва да сформират консорциум, който да бъде собственик на постоянната транспортна връзка и да бъде „отговорен за тяхна обща сметка и като едно цяло за изготвянето на проекта и за всички други подготвителни дейности за постоянната транспортна връзка, както и за нейното финансиране, изграждане и експлоатация“. Тази структура е избрана така, че държавите да останат крайни собственици на участващите дружества и по този начин всички печалби и загуби, генерирани от постоянната транспортна връзка, да бъдат за сметка на държавите.
- (63) Междуправителственото споразумение се прилага от държавите в техните национални законодателства: i) в Швеция — чрез Законопроект 1990/91:158 относно споразумение между Швеция и Дания за постоянна транспортна връзка през Øresund („Законопроект 1990/91:158“) от 25 март 1991 г., приет с решение на шведския парламент от 12 юни 1991 г. ⁽¹⁷⁾ („решението на шведския парламент“), и ii) в Дания — чрез „Закона за изграждането на постоянната транспортна връзка през Øresund“ (Закон № 590 от 19 август 1991 г.) („Закона за изграждането на връзката“) ⁽¹⁸⁾.
- (64) Член 5 от Закона за изграждането на връзката предвижда датският министър на транспорта да създаде холдингово дружество. В член 6 от Закона за изграждането на връзката се посочва, че това холдингово дружество ще учреди акционерно дружество, което ще отговаря за датските вътрешни автомобилни и железопътни връзки. Това акционерно дружество ще сключи споразумение за консорциум с акционерно дружество, създадено от Швеция. Дружеството Sund & Bælt Holding A/S (Sund & Bælt) е учредено на 4 декември 1991 г. като холдингово дружество, което е 100 % собственост на датската държава. На 9 декември 1991 г. Sund & Bælt учредява акционерно дружество, A/S Øresundsforbindelsen (A/S Øresund).
- (65) В член 4 от Законопроект 1990/91:158, приет с решение на шведския парламент, се предвижда Шведската национална агенция по автомобилен транспорт и Шведската национална агенция по железопътен транспорт ⁽¹⁹⁾ да създадат шведско дружество, което да отговаря за шведските вътрешни автомобилни и железопътни връзки и да сключи споразумение за консорциум с датско държавно предприятие. На 30 август 1991 г. Швеция учредява акционерно дружество: Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB), което е 100 % собственост на шведската държава посредством Шведската национална агенция по автомобилен транспорт (50 %) и Шведската национална агенция по железопътен транспорт (50 %) ⁽²⁰⁾.
- (66) Чрез споразумение за консорциум и допълнителен протокол към него от 27 януари 1992 г. („споразумението за консорциум“) A/S Øresund и SVEDAB сформираха консорциума (т.е. Øresundsbro Konsortiet I/S) ⁽²¹⁾ и определиха структурата на собствеността му. Споразумението за консорциум влезе в сила след одобрението му от правителствата на Дания и Швеция на 13 февруари 1992 г. В съответствие с междуправителственото споразумение споразумението за консорциум предвижда, че консорциумът притежава и отговаря за планирането, изготвянето на проекта, финансирането, изграждането, експлоатацията и поддръжката на постоянната транспортна връзка, както и за други операции, свързани с нея ⁽²²⁾. A/S Øresund и SVEDAB притежават съвместно, в съотношение петдесет на петдесет процента, всички активи на консорциума и всички свързани с него права ⁽²³⁾. Както печалбите, така и загубите, произтичащи от дейностите на консорциума, се разпределят поравно между двете партньорски дружества, A/S Øresund и SVEDAB. По отношение на всяка трета страна A/S Øresund и SVEDAB носят солидарна отговорност за задълженията на консорциума ⁽²⁴⁾.

⁽¹⁷⁾ Riksdagsskrivelse 1990/91:379.

⁽¹⁸⁾ Законът за изграждането на връзката, заедно със Закона за изграждане на постоянна транспортна връзка през Storebælt (Консолидиран закон № 260 от 4 май 1998 г.), е заменен със Закон № 588 от 24 юни 2005 г. относно Sund & Bælt Holding A/S.

⁽¹⁹⁾ През 2010 г. Шведската национална агенция по автомобилен транспорт (Vägverket) и Шведската национална агенция по железопътен транспорт (Banverket) се сляха в органа Trafikverket (Шведска агенция по транспорта).

⁽²⁰⁾ Считано от 1 януари 2008 г., след решение на шведското правителство, Шведската национална агенция по автомобилен транспорт и Шведската национална агенция по железопътен транспорт предадоха мандата за упражняване на правата на собственост на SVEDAB на шведското Министерство на предприятията, енергетиката и комуникациите.

⁽²¹⁾ Създаден под наименованието Øresundskonsortiet, той го промени на Øresundsbro Konsortiet, считано от януари 2000 г.

⁽²²⁾ Член 10 от междуправителственото споразумение и член 1 от споразумението за консорциум.

⁽²³⁾ Член 11 от междуправителственото споразумение и член 3 от споразумението за консорциум.

⁽²⁴⁾ Член 11 от междуправителственото споразумение и член 3 от споразумението за консорциум.

- (67) Консорциумът не може да извършва дейности, различни от тези, свързани с постоянната транспортна връзка, както е определено в член 1 от споразумението за консорциум. Консорциумът не носи отговорност за изграждането на вътрешните автомобилни и железопътни връзки към постоянната транспортна връзка. Държавите са делегирали тази задача на дружествата майки на консорциума, т.е. на A/S Øresund и SVEDAB, които отговарят за планирането, изготвянето на проекта, финансирането, изграждането, експлоатацията и поддръжката на тези връзки в съответните си държави ⁽²⁵⁾.
- (68) Както вече беше изяснено в съображение 48 от решението за откриване на процедурата, официалното разследване, а оттам и настоящото решение, не се отнасят до мерките в полза на A/S Øresund и SVEDAB, свързани с финансирането на вътрешните автомобилни и железопътни връзки. В решението от 2014 г. Комисията установява, че тези мерки не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, а в решението по делото Øresund Общият съд отхвърля жалбата за отмяна, подадена от жалбоподателя по отношение на тези мерки. В това отношение Комисията отбелязва, че жалбоподателят не е обжалвал решението по делото Øresund.

2.1.2. Модел на финансиране на постоянната транспортна връзка

- (69) В член 1 от междуправителственото споразумение се говори за „финансирана от такси за изминатото разстояние“ постоянна транспортна връзка. В член 14 от междуправителственото споразумение също така се посочва, че разходите за изготвянето на проекта и други подготвителни дейности за постоянната транспортна връзка, както и за нейното изграждане, поддръжка и експлоатация, се покриват изцяло от консорциума чрез такси за ползване. Освен това в член 14 се постановява, че Дания и Швеция се съгласяват да не се отпускат субсидии за дейностите на консорциума от бюджетите на съответните държави.
- (70) В член 4, параграф 6 от споразумението за консорциум по същество се предвижда, че таксите за изминатото разстояние, които ще се събират от ползвателите на постоянната транспортна връзка, са предназначени за покриване на разходите за планирането, изготвянето на проекта, изграждането, експлоатацията и поддръжката на постоянната транспортна връзка. Консорциумът трябва да определя и събира таксите за изминатото разстояние съгласно принципите, договорени между шведското и датското правителство. Както е посочено в уводните бележки към Закона за изграждането на връзката ⁽²⁶⁾ („уводните бележки към Закона за изграждането“) и в Законопроект 1990/91:158, приходите от автомобилни и релсови пътища, събрани от консорциума за използването на постоянната транспортна връзка, са предназначени за финансиране също и на вътрешните автомобилни и железопътни връзки. На практика това става чрез изплащането на дивиденди от страна на консорциума на дружествата майки.
- (71) Финансирането от такси за изминатото разстояние включва такси от ползвателите за използването на платения път и такси, плащани от Trafikverket („Шведската агенция по транспорта“) и Banedanmark („Датската държавна агенция по железопътен транспорт“) за използването на железопътната линия Øresund. Шведската агенция по транспорта и Датската държавна агенция по железопътен транспорт плащат на консорциума фиксирана годишна сума, определена в допълнителния протокол към междуправителственото споразумение и възлизаща на 150 милиона датски крони (20,10 милиона евро ⁽²⁷⁾) ⁽²⁸⁾ ⁽²⁹⁾ за всяка от тях, коригирана с общото изменение на цените.
- (72) Уводните бележки към Закона за изграждането на връзката включват оценка на разходите за планирането, изготвянето на проекта и изграждането на постоянната транспортна връзка и на датските вътрешни автомобилни и железопътни връзки, които възлизат съответно на 11,7 милиарда датски крони ⁽³⁰⁾ (1,57 милиарда евро) и 3,2 милиарда датски крони (0,43 милиарда евро). Законопроект 1990/91:158 включва диапазон на разходите за постоянната транспортна връзка от 10 до 12 милиарда шведски крони ⁽³¹⁾ (от 1,33 до 1,60 милиарда евро) ⁽³²⁾ и максимална сума за разходите за връзките с вътрешността от 1,9 милиарда шведски крони (0,25 милиарда евро). В

⁽²⁵⁾ Член 2, параграф 5 от споразумението за консорциум.

⁽²⁶⁾ Предложение за Закон за изграждането на постоянната транспортна връзка през Øresund, LFF1990-1991.2.178, внесено на 2 май 1991 г. от датския министър на транспорта.

⁽²⁷⁾ Дания провежда политика на фиксиран обменен курс на датската крона (DKK) спрямо еврото при курс 1 EUR = 7,46038 DKK. Този обменен курс се прилага в настоящото решение при изчисляване на приблизителния еквивалент на датските крони в евро.

⁽²⁸⁾ По цени към 1 януари 1991 г.

⁽²⁹⁾ Точка 4 от допълнителния протокол към междуправителственото споразумение.

⁽³⁰⁾ При равнище на цените от 1990 г.

⁽³¹⁾ При равнище на цените от 1990 г.

⁽³²⁾ По данни на Евростат през 1990 г. средният обменен курс между екюто и шведската крона е бил 1 екю = 7,5205 шведски крони. Този обменен курс се прилага при изчисляването на приблизителната равностойност на шведските крони в евро.

Законопроект 1990/91:158 се уточнява, че най-ниската стойност на диапазона съответства на шведската оценка, а най-високата стойност — на датската оценка. Към тези суми трябва да се добавят разходите по заеми. Постоянната транспортна връзка е частично съфинансирана от Съюза с безвъзмездни средства в размер на 127 милиона евро по рамката за TEN-T. След завършването на постоянната транспортна връзка през 2000 г. нетният лихвоносен дълг на консорциума е възлизал на 19,6 милиарда датски крони ⁽³³⁾ (2,63 милиарда евро). Държавите обясниха, че след откриването на постоянната транспортна връзка приходите винаги са надвишавали оперативните разходи и експлоатацията на постоянната транспортна връзка не е била финансирана с дълг.

- (73) При основаването си консорциумът е получил първоначален капитал от своите дружества майки на обща стойност 50 милиона датски крони (6,70 милиона евро) в съответствие с член 4, параграф 1 от споразумението за консорциум и както е предвидено в член 11 от междуправителственото споразумение. В член 11 от междуправителственото споразумение се предвижда също така, че консорциумът ще набира заеми за финансиране на постоянната транспортна връзка, а в член 12 от междуправителственото споразумение се предвижда, че държавите „съвместно и солидарно гарантират задълженията по отношение на заемите на [консорциума] и други финансови инструменти, използвани във връзка с финансирането“. Това е отразено в член 4, параграф 3 от споразумението за консорциум, който предвижда, че капиталовите изисквания към консорциума „се удовлетворяват чрез получаване на заеми или емитиране на финансови инструменти на свободния пазар, като обезпечението е под формата на шведски и датски държавни гаранции“.
- (74) Когато възниква необходимост от ликвидни средства по време на етапа на планиране и изграждане, консорциумът привлича заеми. Дългът редовно се рефинансира, както обясняват държавите, с цел да се намалят общите разходи по заеми. Консорциумът е сключил няколко вида финансови сделки: за облигации по определени програми за облигации (съображения 75—78), за отделни заеми (съображение 79), за кредитни линии (съображение 80) и за деривати (съображения 81—83). Всяка от тези сделки има своя собствена дата на падеж.
- (75) Консорциумът е създал две стандартни програми за средносрочни облигации („MTN“), едната насочена към европейския пазар на облигации („програмата EMTN“), а другата — към шведския пазар на облигации („шведската програма MTN“). Чрез тези програми за средносрочни облигации (MTN) Консорциумът е набрал по-голямата част от необходимите му капитали. Държавите обясниха, че основното предимство на програмите за облигации е, че консорциумът може да пусне няколко емисии на дългови инструменти по една и съща програма по съвременен и икономически ефективен начин. Програмите за облигации се състоят от поредица от документи, включително информационен меморандум ⁽³⁴⁾, който е основният документ за програмата. Създаването на програма за облигации само по себе си не означава, че е взет дълг. В този смисъл е възможно да има програма за облигации без никакви базови облигации. Дълг е наличен само когато бъдат емитирани облигации за инвеститорите.
- (76) Първата програма за облигации на консорциума е била програмата EMTN, създадена на 21 септември 1995 г., която е актуализирана ежегодно. Държавите обясниха, че тези актуализации се извършват, за да се отрази актуалното състояние на рисковите фактори и да се предостави на пазара точна информация за консорциума, неговото управление, някои важни събития и т.н. Тези актуализации се изискват като част от текущите задължения за предоставяне на информация на финансовите пазари. Максималният съвкупен размер на главницата по програмата EMTN е увеличен от 1 милиард щатски долара (0,76 милиарда евро) ⁽³⁵⁾ на 2 милиарда щатски долара (2,17 милиарда евро) ⁽³⁶⁾ през 2000 г. и на 3 милиарда щатски долара (2,41 милиарда евро) ⁽³⁷⁾ през 2004 г.

⁽³³⁾ Разходите за изграждане и разходите по заеми за постоянната транспортна връзка, изразени като нетен дълг по цени от 2000 г.

⁽³⁴⁾ В информационния меморандум се описва програмата, включително сроковете и условията, които ще се прилагат към дълговите инструменти, емитирани по програмата, и се включва описателна информация за емитента (в настоящия случай — консорциума).

⁽³⁵⁾ По данни на Евростат през 1995 г. средният обменен курс между екто и щатския долар е бил 1 екто = 1,3080 щатски долара (източник: Евростат). Този обменен курс се прилага при изчисляване на приблизителния еквивалент на щатските долари в евро.

⁽³⁶⁾ По данни на Евростат през 2000 г. средният обменен курс между еврото и щатския долар е бил 1 евро = 0,9236 щатски долара. Този обменен курс се прилага при изчисляване на приблизителния еквивалент на щатските долари в евро.

⁽³⁷⁾ По данни на Евростат през 2004 г. средният обменен курс между еврото и щатския долар е бил 1 евро = 1,2439 щатски долара. Този обменен курс се прилага при изчисляване на приблизителния еквивалент на щатските долари в евро.

- (77) Шведската програма MTN, в рамките на която консорциумът е можел да взема заеми в шведски крони със съвкупен размер на главницата от 3 милиарда шведски крони (0,35 милиарда евро) ⁽³⁸⁾, е създадена на 2 декември 1996 г. Шведската програма MTN се актуализира на *ad hoc* основа. Актуализациите ⁽³⁹⁾ включват например добавяне на кредитни институции, които емитират облигации по програмата, или право на консорциума да емитира дългови книжа в евро вместо в крони. Съвкупният размер на главницата по шведската програма MTN е актуализиран два пъти и от 2000 г. нататък възлиза на 10 милиарда шведски крони (1,17 милиарда евро) ⁽⁴⁰⁾.
- (78) Консорциумът е получил облигации по тези програми EMTN и по шведските програми MTN, за да финансира и рефинансира разходите за планиране и изграждане на постоянната транспортна връзка. След като дадена облигация по програмата EMTN или по шведската програма MTN стане дължима и трябва да бъде рефинансирана, започва процесът на инициране и се постигат договорености с банка относно конкретните подробности за тази облигация, които се посочват в документа с ценовите условия на тази облигация (сума, лихвен процент, подробности за плащането и т.н.).
- (79) Както е посочено в съображение 74, консорциумът също така е получил директно няколко заема извън контекста на тези програми MTN. По-конкретно през етапа на изграждане на постоянната транспортна връзка консорциумът е получил няколко заема от Европейската инвестиционна банка („ЕИБ“) чрез сключване на договори за финансиране, които съдържат сроковете и условията на заема, и е получил заеми пряко от частни кредитори чрез сключване на самостоятелни договори за заем.
- (80) Освен това консорциумът е разполагал с кредитни линии в определени банки за целите на овърнайт плащанията и на краткосрочните колебания в ликвидността. Кредитните линии са създадени през 1994 г. и се подновяват на всеки четири години.
- (81) И накрая, заемите обикновено, но не задължително, се комбинират със сделка с деривативен финансов инструмент за преразпределяне и намаляване на финансовия риск, свързан със заема (като например излагане на риск, свързан с лихвения процент, или на валутен риск), или за оптимизиране на целия портфейл от финансови сделки. Такива инструменти, най-вече сделки със суапове, се сключват между консорциума и съответните банки, предлагащи тези финансови продукти. Обикновено сделката с деривативен финансов инструмент се сключва със същата банка, която е уредила заема, но това не е задължително.
- (82) За да се сключи такава сделка, с всеки контрагент се подписва рамково споразумение на Международната асоциация за суапове и деривативи (ISDA) („рамково споразумение на ISDA“). Рамковото споразумение на ISDA е рамково споразумение, издадено от ISDA. Рамката се състои от стандартна базова документация, която гарантира, че всички сделки между консорциума и конкретната банка контрагент са съобразени с една и съща документация и че всички сделки ще подлежат на нетиране, в случай че някоя от страните изпадне в несъстоятелност или изпадне в неизпълнение по друг начин.
- (83) Консорциумът е подписал и глобални рамкови споразумения за обратно изкупуване с определени банки с цел сключване на репо сделки ⁽⁴¹⁾, предимно за използване като обезпечение по сделки с деривативни финансови инструменти. Въпреки това не са били сключени никакви сделки в изпълнение на тези споразумения и съответно споразуменията никога не са били използвани.

2.2. Описание на твърдените мерки за помощ

- (84) Както е отбелязано в съображение 50 от решението за откриване на процедурата, официалната процедура по разследване обхваща следните мерки, предприети за финансиране на изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка: i) държавните гаранции, предоставени от Швеция и Дания по заеми и финансови инструменти, взети от консорциума, ii) датските правила, приложими за консорциума по отношение на пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, и iii) датските правила, приложими за консорциума по отношение на амортизацията на

⁽³⁸⁾ По данни на Евростат през 1996 г. средният обменен курс между екюто и шведската крона е бил 1 екю = 8,5147 шведски крони. Този обменен курс се прилага при изчисляване на приблизителния еквивалент на шведските крони в евро.

⁽³⁹⁾ Приложени са например с допълнително споразумение от 22 септември 1998 г. и с допълнително споразумение от 3 февруари 2000 г.

⁽⁴⁰⁾ Беше възможно също така заеми да се отпускат в евро до съответния максимален размер.

⁽⁴¹⁾ Споразумението за обратно изкупуване е вид финансова сделка, при която заемополучателят продава финансова ценна книга на заемодателя в замяна на пари в брой с едновременния ангажимент да я изкупи обратно в краткосрочен план.

активи. В раздел 2.2.1 се разглежда допълнително точка i), а в раздел 2.2.2 се разглеждат точки ii) и iii). Както е отбелязано в съображение 51 от решението за откриване на процедурата, официалната процедура по разследване не обхваща други възможни мерки, предоставени от Дания или Швеция в полза на консорциума, A/S Øresund, SVEDAB, Sund & Bælt или друго свързано дружество. В съображение 48 от решението за откриване на процедурата се пояснява, че мерките в полза на SVEDAB и A/S Øresund, свързани с финансирането на вътрешните автомобилни и железопътни връзки, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

2.2.1. Моделът на държавна гаранция

2.2.1.1. Правна структура на модела на държавна гаранция

- (85) В съответствие с член 12 от междуправителственото споразумение държавите се задължават да гарантират солидарно всички заеми и други финансови инструменти, взети от консорциума във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка. В допълнителния протокол към междуправителственото споразумение се посочва, че тези гаранционни споразумения следва да се предоставят без начисляване на гаранционна премия⁽⁴²⁾. За целите на настоящото решение Комисията използва понятието „модел на държавна гаранция“ за обозначаване на цялостното споразумение, състоящо се от задължението за солидарна държавна гаранция, произтичащо от член 12 от междуправителственото споразумение и въведено в датското и шведското законодателство (вж. съображения 86—90 по-долу), администрирането на това задължение от Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг (вж. по-нататък съображения 91—102) и изпълнението на това задължение посредством специфични гаранционни споразумения, свързани например с програми за облигации и отделни заеми (вж. съображения 103—116 по-долу).
- (86) Както е описано в съображение 63, задължението за солидарна държавна гаранция за заемите на консорциума, произтичащо от междуправителственото споразумение, е въведено в националното законодателство на Швеция и Дания през 1991 г. с решението на шведския парламент и Закона за изграждането на връзката.
- (87) В Дания задължението за солидарна държавна гаранция за заемите на консорциума е въведено с член 8 от Закона за изграждането на връзката. Впоследствие той е заменен с член 11 от Закон № 588 от 24 юни 2005 г.⁽⁴³⁾ („Закона Sund & Bælt“). Двете разпоредби са по същество идентични и предвиждат, че датската държава гарантира задълженията, свързани със заемите на консорциума и с други финансови инструменти, които се използват във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка⁽⁴⁴⁾.
- (88) В уводните бележки към Закона за изграждането на връзката се посочва, че член 8 от Закона за изграждането на връзката предполага, че датската държава гарантира плащанията по лихви и главници и други задължения, свързани със заеми и финансови инструменти, които консорциумът използва за финансиране на постоянната транспортна връзка. В тези уводни бележки се пояснява още, че в основата на член 8 от Закона за изграждането на връзката е член 12 от междуправителственото споразумение, от който следва, че държавите поемат солидарна гаранция за тези задължения и че държавите взаимно носят еднаква отговорност една към друга. В тези уводни бележки се посочва също така, че при вземането на решение относно организационната структура (съображение 62) държавите не са имали намерение да ограничат отговорността си като икономически гарант за финансирането на постоянната транспортна връзка.

⁽⁴²⁾ Параграф 1 от допълнителния протокол към междуправителственото споразумение предвижда: „Дания и Швеция се споразумяха, че двете държави няма да събират никакви такси или други подобни за поетите от тях гаранционни задължения по отношение на заемите на консорциума и други финансови инструменти, използвани във връзка с финансирането“.

⁽⁴³⁾ Закон № 588 от 24 юни 2005 г. относно Sund and Bælt Holding A/S.

⁽⁴⁴⁾ Първоначалният текст на член 8 от Закона за изграждането на връзката гласи следното: „Den danske stat garanterer for forpligtelser vedrørende konsortiets lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af Øresundsforbindelsen“. Текстът на член 11 от Закона Sund & Bælt гласи следното: „Den danske stat garanterer for forpligtelser vedrørende Øre sundsbro Konsortiet I/S' lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes i forbindelse med finansieringen af den faste forbindelse over Øresund“.

(89) В Швеция разпоредбата на член 7 от Законопроект 1990/91:158, приет с решението на шведския парламент, включва искане шведският парламент да упълномощи правителството или определен от него орган да поеме от името на шведската държава, солидарно с датската държава, гаранция по заемите на консорциума и по други финансови инструменти, които се използват във връзка с финансирането на планирането, изготвянето на проекта, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка. Член 4 от Законопроект 1990/91:158, приет с решение на шведския парламент, включва предложената организационна структура и финансиране на постоянната транспортна връзка, включително задължението за гаранция. В него се предвижда, че консорциумът първоначално ще се нуждае от значително финансиране с парични средства, което той следва да получи чрез сключване на заеми на пазара. Тези заеми трябва да бъдат гарантирани солидарно от държавите, което означава, че двете държави поотделно гарантират цялата сума, с право на регресен иск една към друга за половината от сумата. В член 4 от Законопроект 1990/91:158, приет с решението на шведския парламент, се предвижда още, че по този начин консорциумът следва да може да финансира постоянната транспортна връзка при благоприятни условия. Общият размер на гаранционните задължения, свързани с постоянната транспортна връзка, е оценен на приблизително 15 милиарда шведски крони (2,01 милиарда евро) ⁽⁴⁵⁾ ⁽⁴⁶⁾ към момента на завършването ѝ и включва разходите за изграждането и разходите по заеми. Отбелязано е също така, че за проекти като постоянната транспортна връзка — с големи инвестиции в продължение на няколко години, е изключително трудно да се оцени точната сума, тъй като разходите по проекта в текущи цени зависят, наред с другото, от бъдещите лихвени проценти и общите тенденции при цените. Поради това правителството е възнамерявало да върне темата в парламента с доклад за предвиждания напредък по проекта. Освен това е заявено, че през първите години от етапа на експлоатация консорциумът ще има отрицателни резултати, тъй като приходите от таксите за изминато разстояние за ползване на пътищата ще бъдат недостатъчни, за да покрият напълно разходите на консорциума. Този дефицит ще бъде покрит или от холдинговите дружества чрез вноски, или от консорциума чрез заеми. В Законопроект 1990/91:158 се посочва, че най-доброто решение би било консорциумът сам да набави необходимите средства със солидарна гаранция от страна на държавите. Съответно общият размер на гаранционните задължения в това отношение е оценен на около 1,8 милиарда шведски крони (0,24 милиарда евро) ⁽⁴⁷⁾ ⁽⁴⁸⁾. Именно в тази връзка правителството възнамерява да докладва пред парламента за напредъка по проекта.

(90) В споразумението за консорциум се припомня това задължение за солидарна държавна гаранция по заемите на консорциума. В член 4, параграф 3 от него се предвижда, че: „изискванията по отношение на капитала на консорциума за планирането и изготвянето на проекта и за изграждането на [постоянната транспортна връзка], включително разходите по обслужване на заемите и за спазване на изискванията по отношение на капитала, които са резултат от очакваните счетоводни загуби през определен брой години след отварянето за движение на [постоянната транспортна връзка], трябва съгласно договореното в [междуправителственото споразумение] да бъдат изпълнени посредством получаването на заеми или емитиране на финансови инструменти на открития пазар с обезпечения под формата на гаранции от страна на шведското и датското правителство“.

2.2.1.2. Управление на модела на държавна гаранция

(91) В Швеция компетентността и задължението за съвместно предоставяне на гаранции за цялостното финансиране, необходимо на консорциума във връзка с постоянната транспортна връзка, са делегирани на Riksgäldskontoret („Шведската служба за държавния дълг“) с решения на шведското правителство от 13 февруари 1992 г. (K91/1443/3, K92/320/3), от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) и от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3).

(92) С Решението на шведското правителство от 13 февруари 1992 г. (K91/1443/3, K92/320/3) е одобрено споразумението за консорциум.

⁽⁴⁵⁾ По данни на Евростат през 1991 г. средният обменен курс между екюто и кроната е бил 1 екю = 7,4793 шведски крони. Този обменен курс се прилага при изчисляване на приблизителния еквивалент на шведските крони в евро.

⁽⁴⁶⁾ При равнище на цените от 1991 г.

⁽⁴⁷⁾ Вж. по-горе, бележка под линия 45.

⁽⁴⁸⁾ При равнище на цените от 1991 г.

- (93) С Решението на шведското правителство от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) Шведската служба за държавния дълг е упълномощена да издаде, солидарно с датската държава, гаранции в размер на 600 милиона шведски крони (65,78 милиона евро) и 600 милиона датски крони (80,42 милиона евро) ⁽⁴⁹⁾. Това е свързано с финансирането на планирането и изготвянето на проекта от страна на консорциума.
- (94) С Решението на шведското правителство от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3) на Шведската служба за държавния дълг се разрешава и се налага задължението да управлява и да издава гаранции от името на шведската държава и солидарно с датската държава да покрива всички нужди на консорциума от финансиране на разходите, свързани с планирането, изготвянето на проекта, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка в съответствие с междуправителственото споразумение. Решението на шведското правителство от 23 юни 1994 г. не е изменено.
- (95) В Дания на Nationalbanken („Датската национална банка“) са делегирани съответстващи правомощия със Закона за изграждането на връзката. В Дания държавният дълг се управлява от Датската национална банка от името на Министерството на финансите въз основа на пълномощно. Следователно, когато със Закона за изграждането на връзката датското министерство на финансите се упълномощава да поеме — солидарно с шведската държава — гаранция от името на датската държава за финансирането на постоянната транспортна връзка, с този закон също така се упълномощава Датската национална банка да поеме това задължение за солидарна държавна гаранция.
- (96) Както е отбелязано в съображение 30 от решението за откриване на процедурата, Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг определят общата рамка за финансовата политика на консорциума (вж. съображения 97—102 по-долу) и контролират изпълнението на модела на държавна гаранция, когато консорциумът подписва нови споразумения за заем или използва други финансови инструменти във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка. (вж. съображения 103—116 по-долу). В своите мнения в отговор на решението за откриване на процедурата ⁽⁵⁰⁾ държавите предоставиха допълнителна информация относно тези елементи, която е включена в прегледа, представен по-долу.
- (97) На 16 декември 1997 г. Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг (от името на двете държави), и консорциумът, подписват тристранно споразумение за сътрудничество („споразумението за сътрудничество от 1997 г.“), с което се регламентират някои от взаимоотношенията на страните, включително правото на регресен иск на Датската национална банка и на Шведската служба за държавния дълг срещу консорциума, както и задълженията на консорциума за отчитане пред тях и за предоставяне на информация (вж. съображение 99 по-долу). Това споразумение е допълнено със споразумение между консорциума и шведската държава (чрез Шведската служба за държавния дълг), сключено на 23 октомври 2000 г. (вж. съображение 100 по-долу). Споразумението за сътрудничество от 1997 г. е заменено с ново тристранно споразумение за сътрудничество, сключено на 8 ноември 2004 г. („Споразумението за сътрудничество от 2004 г.“) (вж. съображение 101 по-долу). Това споразумение е допълнено със споразумение между консорциума и шведската държава (чрез Шведската служба за държавния дълг), сключено на 14 ноември 2012 г. (вж. съображение 102 по-долу).
- (98) В споразуменията за сътрудничество от 1997 г. и от 2004 г. се съдържат редица официални условия, права и задължения на страните. Държавите обясниха, че тези практически административни мерки от страна на Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка са били въведени, за да се даде възможност на държавите да наблюдават и влияят върху финансовата политика на консорциума и да се гарантира, че консорциумът не надхвърля мандата си и че се следва финансова политика, която свежда до минимум дългосрочния риск за държавите. Според държавите този механизъм освен това гарантира, че предоставената на консорциума помощ не надхвърля необходимото.

⁽⁴⁹⁾ По данни на Евростат през 1993 г. средният обменен курс между екото и шведската крона е бил 1 еко = 9,1215 шведски крони. Този обменен курс се прилага при изчисляване на приблизителния еквивалент на шведските крони в евро.

⁽⁵⁰⁾ Мненията на държавите в отговор на решението за откриване на процедурата се отнасят и до информацията, предоставена от шведските и датските органи в решенията по мерки SA.36558, SA.36662, SA.51262 и SA.52617, преди държавите да бъдат уведомени за официалната процедура по разследване.

- (99) В споразумението за сътрудничество от 1997 г. се уточнява, че Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг възнамеряват да ограничат правото си на регресен иск — в случай на активиране на гаранциите — до консорциума и следователно да не го използват срещу дружествата майки. То съдържа погасителен план, който може да бъде коригиран периодично, ограничения на риска за инвестициите на ликвидни средства и сделките с деривативни финансови инструменти, сключвани от консорциума, и в него се установяват определени задължения за предоставяне на информация и отчитане. В това споразумение са предвидени и някои подробности относно сделките със заеми и с деривативни финансови инструменти, които са гарантирани от държавата. В този смисъл консорциумът трябва да получи одобрение от Датската национална банка и от Шведската служба за държавния дълг за всички свои сделки, като например заеми и рамкови споразумения на ISDA. Консорциумът не може да сключва сделки с контрагенти, които не са получили предварителното одобрение на Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг. Консорциумът трябва да получи одобрение от Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг за цялата договорна документация във връзка със заемите на консорциума. Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг ще преценят дали отделните споразумения са от значение или могат да придобият такова значение за обхвата на тяхното задължение за солидарна държавна гаранция, за поемания от тях риск и за всички други обстоятелства, които може да засегнат задължението за гаранция или доставчиците на гаранция.
- (100) В допълнителното споразумение от октомври 2000 г. между консорциума и шведската държава се определят насоките за гарантираните от държавата заеми и управлението на портфейла на консорциума и се посочва, че ако консорциумът спазва тези насоки, няма да е необходимо отделните сделки да бъдат одобрявани от Шведската служба за държавния дълг, преди да бъдат сключени от консорциума. За сделки, при които спазването на насоките може да се окаже неясно, консорциумът следва първо да се свърже с Шведската служба за държавния дълг и да обясни защо тези сделки може да се считат за обхванати от споразумението.
- (101) В Споразумението за сътрудничество от 2004 г. са изброени някои задължения и рискове, свързани с финансовото управление на консорциума. Консорциумът има финансова политика, съдържаща насоки и правила за финансово управление и управление на финансовия риск. Финансовата политика и финансовата стратегия се приемат всяка година от съвета на директорите на консорциума и се съобразяват със становищата на Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг. В Споразумението за сътрудничество от 2004 г. се съдържа раздел относно задължението за предоставяне на информация и отчитане, припомня се правото на регресен иск на Датската национална банка и на Шведската служба за държавния дълг, припомня се задължението на консорциума да получи одобрение на цялата договорна документация във връзка със заемането на средства и сключването на рамкови споразумения на ISDA, както и необходимостта от писмено съгласие от Датската национална банка и от Шведската служба за държавния дълг за промяна на сроковете или условията на гарантирана сделка. В случай че консорциумът сключи сделки, които не отговарят на насоките, посочени във финансовата политика на консорциума, Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг имат съвместното и отделно право да изискат от консорциума да прекрати, намали или да се въздържа от сделки като част от финансовото му управление. Консорциумът също така изготвя и непрекъснато актуализира план за дългосрочното развитие на финансовите задължения на консорциума, включително представяне на планираните погашения и дивиденди.
- (102) В допълнителното споразумение от ноември 2012 г. между консорциума и шведската държава се посочва, че ако консорциумът спазва финансовата си политика по смисъла на Споразумението за сътрудничество от 2004 г., не е необходимо отделните сделки да бъдат одобрявани от Шведската служба за държавния дълг, преди консорциумът да ги сключи. За други сделки, които не са в съответствие с финансовата политика, консорциумът следва да получи писмено одобрение от Шведската служба за държавния дълг, за да се гарантира, че конкретната сделка е обхваната от задължението за солидарна държавна гаранция.

2.2.1.3. Изпълнение на модела на държавна гаранция

- (103) Комисията първо ще опише изпълнението на модела на държавна гаранция, както той е прилаган до приемането на решението по делото *Øresund* от 19 септември 2018 г. (вж. съображения 104—115 по-долу). Съображение 116 съдържа допълнителни подробности за периода след това.

- (104) През периода преди решението по делото *Øresund* всички дългови инструменти (като например облигации), емитирани по линия на програмата EMTN ⁽⁵¹⁾, са гарантирани от държавата. Това е формализирано под формата на гаранционен документ, подписан от държавите на 21 септември 1995 г. по отношение на програмата EMTN, създадена на същия ден. С подписа си държавите гарантират солидарно на притежателите на инструментите, че ако по някаква причина консорциумът не успее да плати някоя защитена с гаранция сума, когато тя е дължима и платима, държавите ще платят безусловно тази сума в рамките на четири работни дни след писмено искане от страна на притежател до държавите и консорциума. Гаранционният документ е неразделна част от информационния меморандум. Гаранционният документ, подписан на 21 септември 1995 г., не съдържа пряко позоваване на междуправителственото споразумение или последващото законодателство за прилагане, но в програмата EMTN се признава създаването на консорциума по силата на междуправителственото споразумение.
- (105) Последващите актуализации на програмата EMTN също се позовават на гаранционния документ от 21 септември 1995 г., а валидността на този гаранционен документ е потвърдена от държавите с писма от 10 февруари 2000 г. На 22 май 2001 г. е подписан нов гаранционен документ по отношение на актуализацията на програмата EMTN, публикувана на същата дата. Гаранционният документ, подписан от тях на 21 септември 1995 г., има по същество същите условия като гаранционния документ, подписан от тях на 21 септември 1995 г. Всички последващи годишни актуализации на програмата EMTN се позовават на този гаранционен документ от 22 май 2001 г.
- (106) Всеки път, когато консорциумът емитира облигации по програмата EMTN, Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг са потвърждавали, че тези облигации са предмет на гаранционния документ. Гаранционният документ от 21 септември 1995 г. се прилага за облигациите по програмата EMTN до 2000 г., докато гаранционният документ от 22 май 2001 г. се прилага за облигациите по програмата EMTN от 2001 г. насам.
- (107) Държавите обясниха, че това означава, че Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг не са издавали конкретна гаранция за всяка отделна облигация, а са потвърждавали, че вече издаден гаранционен документ покрива отделната облигация по програмата EMTN, чрез съгласието си с ценовите условия на този заем и потвърждението си за тяхното приемане.
- (108) Облигациите, емитирани по линия на шведската програма MTN, също са били предмет на гаранция от държавата. На 2 декември 1996 г. е издаден гаранционен документ в полза на притежателите на дългови инструменти, емитирани по шведската програма MTN. Отделните облигации, емитирани по шведската програма MTN, са били предмет на това гаранционно споразумение. Шведската програма MTN на свой ред се позовава на междуправителственото споразумение. Всеки път при емитирането на отделна облигация по линия на шведската програма MTN облигациите са били одобрявани от Датската национална банка и от Шведската служба за държавния дълг, без изрично да се споменава, че гаранционният документ обхваща отделната облигация.
- (109) За самостоятелните споразумения за заем, като тези от ЕИБ, консорциумът е подписвал договори за финансиране с финансовата институция. Към всеки договор за финансиране е прилаган документ за гаранционно споразумение. Тези гаранционни споразумения между държавите и финансовите институции обхващат целия механизъм за отпускане на заеми съгласно съответния договор за финансиране. В гаранционното споразумение се прави позоваване на междуправителственото споразумение. Последното гаранционно споразумение, свързано със заеми от ЕИБ, е сключено от Швеция и Дания на 22 октомври 2001 г..
- (110) Консорциумът е получил заеми и директно от частни кредитори, като е сключил самостоятелни споразумения за заем. Всички тези заеми са гарантирани от държавите въз основа на индивидуални гаранционни споразумения и в съответствие със задълженията по междуправителственото споразумение и споразумението за консорциум.

⁽⁵¹⁾ „Програма“ означава програмата за емитиране на дългови инструменти, създадена от консорциума.

- (111) Що се отнася до кредитните линии, с които консорциумът е разполагал в дадена банка за целите на овърнайт плащанията и на краткосрочните колебания в ликвидността, Дания и Швеция са сключвали ново гаранционно споразумение за всяко рефинансиране. Кредитните линии са създадени през 1994 г. и се подновяват на всеки четири години. Тези гаранционни споразумения на свой ред се позовават на междуправителственото споразумение, на Закона за изграждането на връзката, на решението на шведския парламент и на решенията на правителството от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) и от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3).
- (112) Освен това към всяко рамково споразумение на ISDA е било прикрепено гаранционно споразумение между Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка и съответния контрагент — в изпълнение на междуправителственото споразумение, Закона за изграждането на връзката, решението на шведския парламент и решенията на правителството от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) и от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3). Това гаранционно споразумение обхваща отделните сделки по рамковото споразумение на ISDA. Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка не са издавали отделни гаранционни споразумения на равнище сделка и не са потвърждавали изрично, че гаранцията, свързана с рамковото споразумение на ISDA, се прилага.
- (113) И накрая, глобалните рамкови споразумения за обратно изкупуване са били придружени и от гаранционно споразумение между Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка, и съответния контрагент — в изпълнение на междуправителственото споразумение, Закона за изграждането на връзката, решението на шведския парламент и решенията на правителството от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) и от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3). Както е посочено в съображение 83, не са били сключени никакви сделки в изпълнение на тези споразумения и съответно — никакви отделни гаранционни споразумения.
- (114) Всички отделни гаранционни споразумения създават пряко приложими и общи задължения за Швеция и Дания и имат ранг *pari passu* с всички други необезпечени неподчинени задължения и дългове на Шведската служба за държавния дълг и на Датската национална банка. Гаранционните споразумения са безусловни; инвеститорите не са задължени да търсят принудително изпълнение на вземането от консорциума, но при неизпълнение могат да отправят претенции директно към Шведската служба за държавния дълг и към Датската национална банка.
- (115) Гаранциите са безсрочни, но са де факто ограничени до срока на заема или сделката, която гаранцията обезпечава. В случай че няма осъществени сделки по дадено основно споразумение, например с определен контрагент, то този контрагент не може да отправя претенции към Шведската служба за държавния дълг или Датската национална банка, независимо от съществуването на гаранция; следователно гаранцията може да покрива само действителния дълг на консорциума до момента на изплащането на пълния му размер.
- (116) Що се отнася до периода след решението по делото *Øresund*, държавите информираха Комисията, че не са емитирани други гарантирани от държавата дългови инструменти. Следователно последното гарантирано от държавата рефинансиране е извършено на 24 август 2018 г. Това се дължи на решението на съвета на директорите на консорциума да избягва, доколкото е възможно, гарантираните от държавата заеми през периода до излизането на окончателното решение на Комисията. За рефинансирането, което е било необходимо до края на 2020 г., за да се избегне автоматичното обхващане на това рефинансиране от съществуващите гаранционни споразумения, през юни 2020 г. консорциумът предприема изменения в годишната актуализация на програмата EMTN. За да се запазят възможностите за избор, в съответните ценови условия на програмата вече се посочва дали инструментите, които ще бъдат емитирани, са обезпечени с гаранция, или не.

2.2.2. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията

2.2.2.1. Датската система за корпоративно подоходно облагане

- (117) В Дания корпоративният подоходен данък се събира в съответствие с датския Закон за корпоративното подоходно облагане⁽⁵²⁾. Други правила, отнасящи се до целите на корпоративното подоходно облагане, се съдържат в други датски закони, като например датския Закон за определяне на данъчните задължения⁽⁵³⁾, датския Закон за данъчното облагане на доходите и имуществото⁽⁵⁴⁾ и датския Закон за данъчната амортизация⁽⁵⁵⁾. В датския Закон за определяне на данъчните задължения се предвиждат правилата за прилагане на данъчните закони по отношение на физически лица и дружества. В датския Закон за корпоративното подоходно облагане се определя данъчната ставка, приложима за дружествата, и подробно се описват правилата, които са свързани по-специално с данъчното облагане

⁽⁵²⁾ Датския закон за корпоративното подоходно облагане *Selskabsskatteloven*.

⁽⁵³⁾ Датският Закон за определяне на данъчните задължения *Ligningsloven*.

⁽⁵⁴⁾ Датският Закон за данъчното облагане на доходите и имуществото *Statsskatteloven*.

⁽⁵⁵⁾ Датският Закон за данъчната амортизация *Afskrivningsloven*.

на дружествата. В датския Закон за данъчната амортизация се предвиждат правила относно амортизацията на активи, използвани за търговски цели.

- (118) Правните субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, са изброени в член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане. В датската система за корпоративно подоходно облагане се прави разграничение между данъчно облагане на отделни субекти и данъчно облагане на прозрачни субекти. По принцип само корпорациите подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък (т.е. те са отделни субекти за данъчни цели), докато партньорствата се третираят като прозрачни субекти за данъчни цели. Дружествата с ограничена отговорност, като A/S Øresund, датският партньор в консорциума, са описани в член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане. Партньорствата, като например консорциума, не са включени в член 1 и се третираят като прозрачни субекти за данъчни цели. Това означава, че правилата за корпоративно подоходно облагане в Дания се прилагат само за датския партньор в консорциума, A/S Øresund, а не за самия консорциум. В раздел 12.4 от споразумението за консорциум се потвърждава, че A/S Øresund и SVEDAB трябва да декларират печалбата или загубата на консорциума за данъчни цели.
- (119) За правните субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, правилата относно пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията са определени съответно в датския Закон за определяне на данъчните задължения, датския Закон за корпоративното подоходно облагане и датския Закон за данъчната амортизация.
- (120) За партньорството между A/S Øresund и SVEDAB в консорциума всеки партньор признава своя дял от 50 % от облагаемия доход или от загубата на партньорството. A/S Øresund, което подлежи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, има пропорционално право на i) амортизация въз основа на активите на партньорството и на ii) приспадане и пренасяне (за бъдещо приспадане) на своята част от загубите на партньорството в следващи данъчни периоди, за да определи облагаемия доход.
- (121) За определянето на облагаемия доход („данъчната основа“) трябва да се направи позоваване на член 4 от датския Закон за данъчното облагане на доходите и имуществото. В този член са изброени елементите, които представляват облагаем доход. Разпоредбата на члена е формулирана в широк смисъл и включва почти всички доходи, независимо дали са основни или допълнителни по своя характер и дали са получени в пари или в парична равностойност. При изчисляването на облагаемия брутен доход се взема предвид съвкупността от всички доходи. По принцип за целите на приспадането на разходи или прихващането на загуби, генерирани от един източник на доходи, от печалби от друг източник на доходи, както и за целите на пренасянето на загуби, не се прилага тарифна (schedular) или категорийна (basket) система.
- (122) По принцип отчетът за приходите и разходите в годишния отчет е отправна точка за определяне на облагаемия доход, въпреки че трябва да се изготви отделен отчет за приходите и разходите за данъчни цели. Приходите и разходите обикновено се признават на принципа на текущото начисляване. По отношение на доходите това означава, че те се облагат в годината, в която данъкоплатецът има право на тях. Обикновено разходите се приспадат в годината, в която е възникнало задължението за тяхното плащане.
- (123) Разходите, направени за придобиване, осигуряване или поддържане на доходи, подлежат на приспадане (член 6, буква а) от датския Закон за данъчното облагане на доходите и имуществото). Правилата на корпоративния подоходен данък позволяват пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди. През съответния период (1991—2016 г.) обаче условията и ограниченията на правилата за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди са се променили (вж. съображения 135—142 по-долу). Не се разрешава пренасянето на загуби към минали периоди.
- (124) Съгласно датската система за корпоративно подоходно облагане не се изисква амортизацията, приспаданата за данъчни цели, да съответства на амортизацията, посочена в годишните финансови отчети. Нормата и методът на амортизация за данъчни цели зависят от амортизираната група активи (недвижими имоти, машини, съоръжения, оборудване и т.н.).
- (125) Датските правила за амортизация за данъчни цели не предписват задължително изискване за данъчна амортизация. По-скоро правилата на датския Закон за данъчната амортизация определят максималната годишна амортизация, разрешена за данъчни цели. Съответно дружествата, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, могат да отложат прилагането на амортизационните отчисления за данъчни цели, без да губят правото си на амортизация. За сградите амортизацията може да бъде начислена за първи път в годината на придобиване или в

годината, в която е завършено строителството. Амортизируемите активи се оценяват по цена на придобиване за целите на амортизацията.

- (126) В Дания цифровата система за подаване на данъчни декларации се нарича DIAS ⁽⁵⁶⁾ и се прилага от 2014 г.
- (127) Поради задължителния режим на съвместно данъчно облагане в Дания предприятието, което ръководи групата за съвместно данъчно облагане (управляващото дружество), е предприятието, което подава информация за облагаемия доход и данъчните загуби за всички членове на тази група. Отделните членове на групата за съвместно данъчно облагане все пак подават собствена данъчна декларация, която съдържа информация за вътрешнофирмените сделки. Когато управляващото дружество подава данъчна декларация за дадена данъчна година, която включва загуби за един или повече членове на групата за съвместно данъчно облагане, управляващото дружество трябва да посочи: облагаемия доход (независимо дали е положителен или отрицателен) за всеки член на групата за съвместно данъчно облагане, което означава, че загубата се регистрира в годината, в която е възникнала; използването от страна на всеки член на собствените му пренесени загуби; прихващането за годината между предприятията с печалба и предприятията със загуба; използването от всяко предприятие на пренесени загуби от други предприятия, които са на тяхно разположение (съвместни загуби за данъчни цели); и останалите данъчни загуби в края на данъчната година, посочени за всеки член на групата за съвместно данъчно облагане и за годината, в която е възникнала данъчната загуба. За оползотворяването на данъчните загуби се прилага принципът „първа входяща — първа изходяща стойност“ (FIFO), което означава, че най-старите загуби трябва да бъдат оползотворени първи. Пренесената данъчна загуба, която може да бъде използвана през дадена данъчна година, трябва да бъде използвана през въпросната година, в противен случай тя се губи ⁽⁵⁷⁾. Следователно използването на пренесените загуби в годишните данъчни декларации на дружеството е по същество автоматично.
- (128) В рамките на системата DIAS има валидации, за да се гарантира, че регистрираните данни са в съответствие с очакванията на системата.
- (129) Обичайният срок ⁽⁵⁸⁾ за подаване на данъчна декларация е шест месеца след края на данъчната година ⁽⁵⁹⁾. След подаването на данъчната декларация данъчните органи издават установяване на размера на дължимия данък. Няма фиксиран краен срок за издаване на установяването на размера на дължимия данък, тъй като издаването му зависи от подадената данъчна декларация. Установяването на размера обаче обикновено се издава през октомври следващата година, а окончателното плащане трябва да се извърши на 20 ноември. Данъкът, който трябва да се плати, вече е видим в подадената данъчна декларация. Установяването на размера на дължимия данък представлява само приемане на данните, предоставени чрез данъчната декларация. Установяването на размера на дължимия данък се генерира автоматично, с изключение на случаите, в които то може да бъде изменено след ръчна проверка от страна на данъчните органи.

2.2.2.2. Правна структура на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията

- (130) Както е посочено в съображение 84, официалната процедура по разследване — и следователно настоящото решение — обхващат специалните датски правила, приложими към консорциума, по отношение на пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и на амортизацията. В този смисъл в настоящото решение специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията ще бъдат анализирани поради позицията на A/S Øresund като партньор в консорциума. Собствените дейности на A/S Øresund, независими от участието му в консорциума, са свързани с датските вътрешни автомобилни и железопътни връзки и не се считат за държавна помощ (съображение 48 от решението за откриване на процедурата); следователно специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, приложими към собствените дейности на A/S Øresund, са извън обхвата на настоящото решение.
- (131) В съображение 49 от решението за откриване на процедурата се споменава и режимът на съвместно данъчно облагане с дружеството Sund & Bælt. Тъй като обаче в решението от 2014 г. Комисията е установила, че тази мярка не представлява държавна помощ, а в решението по делото Øresund Общият съд е потвърдил решението от 2014 г. по отношение на тази мярка, режимът на съвместно данъчно облагане не попада в обхвата на официалната процедура по разследване.

⁽⁵⁶⁾ До 2014 г. данъчните декларации се попълваха на хартия, но се прилагаха същите принципи.

⁽⁵⁷⁾ Съгласно член 12, параграф 3 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане.

⁽⁵⁸⁾ Възможно е да подадете молба за удължаване на обичайния срок за подаване на декларацията, ако има основателна причина за това. Такова заявление се преценява индивидуално от датските данъчни органи и ако причината се счита за уместна, се предоставя удължаване на срока. Обикновено не е възможно да се получи удължаване на срока след 30 септември на следващата година. През някои години датските данъчни органи са предоставяли удължаване на обичайния срок за подаване на декларации на общо основание за всички субекти, например по време на пандемията от COVID-19.

⁽⁵⁹⁾ Следователно за A/S Øresund крайният срок е 30 юни следващата година.

- (132) При учредяването на A/S Øresund, въпреки че подлежи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, за него не важат датските правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията съгласно датския Закон за определяне на данъчните задължения и датския Закон за данъчната амортизация. По-скоро в член 11 от Закона за изграждането на връзката е предвидено специално правило относно приложимия период за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, а в членове 12 и 13 от Закона за изграждането на връзката е предвидено специално правило за максималните амортизационни норми. Тези специални правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията се прилагат както към облагаемия доход от собствените дейности на A/S Øresund (които не са обхванати от настоящото решение (съображение 130)), така и към облагаемия доход с оглед на 50 % от собствеността му в консорциума.
- (133) През 2005 г. Законът за изграждането на връзката, включващ специалните датски правила относно пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и относно амортизацията, е включен в Закона Sund & Bælt. Специалното правило за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди може да бъде намерено в член 12 от Закона Sund & Bælt, а специалното правило за амортизацията може да бъде намерено в членове 13 и 14 от Закона Sund & Bælt. И двете разпоредби остават непроменени в сравнение с разпоредбите на Закона за изграждането на връзката.
- (134) Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията бяха отменени със Закон № 581 от 4 май 2015 г., влязъл в сила на 1 януари 2016 г., с който се изменя Законът Sund & Bælt, така че от 1 януари 2016 г. A/S Øresund се подчинява на обичайната датска система за корпоративно подоходно облагане, включително по отношение на пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и амортизацията в датския Закон за корпоративното подоходно облагане, датския Закон за определяне на данъчните задължения и датския Закон за данъчната амортизация.

2.2.2.3. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди

- (135) В член 11 от Закона за изграждането на връзката е предвидено, че A/S Øresund би могло да пренесе своите загуби в следващи данъчни периоди за срок от 15 данъчни години, а загубите, понесени преди пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка — за срок от 30 данъчни години⁽⁶⁰⁾. Това правило е наричано в настоящото решение „ПЗСДП за периода 1991—2001 г.“. За периода от влизането в сила на Закона за изграждането на връзката през 1991 г. до и включително данъчната 2001 година, съгласно член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения⁽⁶¹⁾, общото правило, приложимо по отношение на правни субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, е, че те могат да пренесат в следващи данъчни периоди загубите, възникнали през определена данъчна година, и да ги приспаднат от облагаемия си доход, в рамките на пет следващи години⁽⁶²⁾. В рамките на посочените периоди съгласно двата закона обаче загубата може да бъде пренесена за следваща данъчна година, само ако не е могла да бъде приспадната от облагаемия доход през предходна данъчна година. И по двата закона данъчните загуби не могат да бъдат пренасяни към минали периоди за използване в предходни данъчни години.
- (136) С член 8 от Закон № 313 от 21 май 2002 г. член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения⁽⁶³⁾ беше изменен и общоприложимият давностен срок от пет години за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди беше отменен⁽⁶⁴⁾. С член 14 от Закон № 313 от 21 май 2002 г. беше изменен и Законът за изграждането на връзката⁽⁶⁵⁾, за да се премахне 15-годишният давностен срок⁽⁶⁶⁾. Измененията имат ефект върху загуби, възникнали през данъчната 2002 година или по-късно, както е предвидено в член 19, параграф 3 от Закон № 313 от 21 май 2002 г. Произтичащото от това правило за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, приложимо за A/S Øresund, считано от данъчната 2002 година, е наричано в настоящото решение „ПЗСДП за периода 2002—2012 г.“.

⁽⁶⁰⁾ В съображение 37 от решението за откриване на процедурата неправилно е посочено, че член 11 от Закона за изграждането на връзката позволява на консорциума да включи в общия размер на загубите, които могат да бъдат пренесени, загубите, произтичащи от приспадането на оперативните разходи, направени преди началото на експлоатацията на постоянната транспортна връзка.

⁽⁶¹⁾ Датският Закон за определяне на данъчните задължения, приложим за този период: Закон № 660 от 19 октомври 1989 г.

⁽⁶²⁾ Член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения гласи, че „[а]ко облагаемият доход, изчислен за дадена данъчна година, показва загуба, тази загуба може да бъде приспадната от облагаемия доход за следващите пет последователни години. През този период обаче приспадането може да бъде пренесено за следваща година само ако не може да бъде включено в облагаемия доход за предходна година.“.

⁽⁶³⁾ Консолидиран закон № 887 от 8 октомври 2001 г., последно изменен с член 5 от Закон № 271 от 8 май 2002 г., в чиято разпоредба член 15 остава непроменен по отношение на петгодишния давностен срок в сравнение със Закон № 660 от 19 октомври 1989 г.

⁽⁶⁴⁾ В член 8 от Закон № 313 от 21 май 2002 г. думите „следващите пет“ се заменят със „следващите“.

⁽⁶⁵⁾ Закон № 313 от 21 май 2002 г. изменя Закон № 353 от 16 май 2001 г., който представлява консолидираната версия на Закона за изграждането на връзката, изменен със Закон № 894 от 3 декември 1997 г., Закон № 986 от 20 декември 1999 г. и Закон № 217 от 28 март 2001 г. Тези изменения не засягат член 11.

⁽⁶⁶⁾ Закон № 313 от 21 май 2002 г. не изменя второто изречение на член 11 относно загубите, възникнали преди пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка или на датските вътрешни автомобилни и железопътни връзки.

- (137) Следователно правните субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, включително A/S Øresund, могат да пренасят своите загуби, възникнали през периода от данъчната 2002 г. до данъчната 2012 г. ⁽⁶⁷⁾ включително (съображение 138), без ограничения във времето или размера.
- (138) Със Закон № 591 от 18 юни 2012 г. ⁽⁶⁸⁾ член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения беше отменен. В същото време със Закон № 591 от 18 юни 2012 г. чрез добавянето на член 12 към датския Закон за корпоративното подоходно облагане ⁽⁶⁹⁾ беше въведено ограничение върху използването на пренесените загуби за следващи данъчни периоди. Член 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане се прилага за данъчните години, считано от или след 1 юли 2012 г.
- (139) Ограничението в новия член 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане предвижда, че правни субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, все още имат право да приспадат загуби от предходни данъчни години от бъдещия си облагаем доход за неограничен период от време; през дадена данъчна година обаче може да бъде приспадната само загуба в размер на 7 500 000 DKK (1 005 311 EUR) ⁽⁷⁰⁾ ⁽⁷¹⁾ плюс, ако е останала допълнителна загуба, сума, съответстваща на най-много 60 % от облагаемия доход над 7 500 000 DKK (1 005 311 EUR) ⁽⁷²⁾. Следователно правните субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, са нямали право да прихващат със загуби всички свои печалби през определена данъчна година. Въпреки това ограничението не води до изтичането на използваемостта на техните загуби; оставащите загуби могат да бъдат приспадани през следващите данъчни години. По отношение на правните субекти, подлежащи на групово данъчно облагане, този праг се прилага за цялата група на консолидирана основа, т.е. не за всеки субект поотделно.
- (140) По отношение на A/S Øresund правилото за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, предвидено в член 12 от Закона Sund & Bælt ⁽⁷³⁾ и изменено на 21 май 2002 г. (съображение 136), не се е променило и е продължило да се прилага за A/S Øresund дори и след въвеждането на новия член 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане ⁽⁷⁴⁾. Това правило не се отнася до никакво ограничение по отношение на използването на загубите, пренесени в следващи данъчни периоди. Първата данъчна година на A/S Øresund, за която се прилага ПЗСДП за периода 2013—2015 г., е данъчната 2013 година.
- (141) Със Закон № 581 от 4 май 2015 г. член 12 от Закона Sund & Bælt е отменен, считано от 1 януари 2016 г., и A/S Øresund се подчинява на обичайните правила на датския Закон за корпоративното подоходно облагане.
- (142) Обобщение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди е представено в таблица 1.

Таблица 1

Специални датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди

Година	Наименование на мярката	A/S Øresund	Други субекти, подлежащи на датски корпоративен подоходен данък
1991 г.	ПЗСДП за периода 1991—200-001 г.	Загубите не могат да се използват след i) 15 години ii) 30 години за разходи, направени преди пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка Няма давностни срокове за използване на загубите Приложимо правило: Член 11 от Закона за изграждането на връзката	Загубите не могат да се използват след пет години Няма давностни срокове за използване на загубите Приложимо правило: Член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения

⁽⁶⁷⁾ При условие че данъчната 2012 година е започнала преди 1 юли 2012 г.

⁽⁶⁸⁾ Закон за изменение на датския Закон за корпоративното подоходно облагане, на Закона за данъка при източника, на Закона за данъчния контрол, на Закона за данъчната администрация и на различни други закони (измежду които и датския Закон за определяне на данъчните задължения).

⁽⁶⁹⁾ Член 12, параграф 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане гласи: „Ако облагаемият доход показва загуба, тази загуба може да бъде приспадната при изчисляването на облагаемия доход за следващите данъчни години в съответствие с правилата, установени в параграфи 2 и 3.“

⁽⁷⁰⁾ Индексирана на годишна база.

⁽⁷¹⁾ По цени от 2012 г.

⁽⁷²⁾ По цени от 2012 г.

⁽⁷³⁾ През 2005 г. Законът за изграждането на връзката беше заменен от Закона Sund & Bælt (съображение 87).

⁽⁷⁴⁾ Тъй като на 18 юни 2012 г. общоприложимото правило беше променено (и остана в сила до 2016 г., както е обяснено в съображение 141), Комисията ще нарича правилото, приложимо за A/S Øresund през този период, „ПЗСДП за периода 2013—2015 г.“.

Година	Наименование на мярката	A/S Øresund	Други субекти, подлежащи на датски корпоративен подоходен данък
2002 г.	ПЗСДП за периода 2002—2012 г.	Загубите могат да се използват безсрочно Няма давностни срокове за използване на загубите Приложимо правило: Член 11 от Закона за изграждането на връзката, изменен с член 14 от Закон №313 от 21 май 2002 г.	Загубите могат да се използват безсрочно Няма давностни срокове за използване на загубите Приложимо правило: Член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения, изменен с член 8 от Закон №313 от 21 май 2002 г.
2013 г.	ПЗСДП за периода 2013—2015 г.	Без промяна Приложимо правило: Член 12 от Закона Sund & Bælt (който заменя член 11 от Закона за изграждането на връзката)	Загубите могат да се използват безсрочно Давностни срокове за използване на загубите: i) пренесена загуба в размер на 7,5 милиона датски крони винаги може да бъде приспадната от облагаемия доход ii) оставащите загуби не може да намаляват облагаемия доход с повече от 60 % през всяка следваща година Приложимо правило: Член 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане (отмяна на горепосочения член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения)
2016 г.	Не е приложимо.	Загубите могат да се използват безсрочно Давностни срокове за използване на загубите: i) пренесена загуба в размер на 7,5 милиона датски крони винаги може да бъде приспадната от облагаемия доход ii) оставащите загуби не може да намаляват облагаемия доход с повече от 60 % през всяка следваща година Приложимо правило: отмяна на член 12 от Закона Sund & Bælt	Без промяна Приложимо правило: Член 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане

2.2.2.4. Специални датски правила за амортизацията

(143) Съгласно членове 12 и 13 от Закона за изграждането на връзката максималната годишна амортизационна норма, приложима за всички активи на A/S Øresund, е определена на 6 % от първоначалните разходи за придобиване по линейния метод ⁽⁷⁵⁾. Когато общата амортизация достигне 60 % от разходите за придобиване, амортизационната норма се ограничава до максимум 2 % от разходите за придобиване годишно. Разходите за придобиване са определени като съвкупните разходи за изграждане. Специалното датско правило за амортизация се прилага както за собствените активи на A/S Øresund ⁽⁷⁶⁾, така и за правото му на амортизация на 50 % от активите на консорциума ⁽⁷⁷⁾. Както е отбелязано в съображение 84, официалната процедура по разследване — и следователно настоящото решение — е ограничена в това отношение до анализ на ефекта от правото на амортизация на A/S Øresund върху 50 % от активите на консорциума (съображение 48 от решението за откриване на процедурата). Амортизацията с максимална амортизационна норма от 6 % може да започне от данъчната година, в която постоянната транспортна връзка е пусната в експлоатация — преди пускането в експлоатация не се допуска амортизация.

⁽⁷⁵⁾ По линейния метод активите се амортизират с фиксирана сума всяка година до пълното им амортизиране.

⁽⁷⁶⁾ Разходите за изграждане на инсталациите за датските вътрешни автомобилни и железопътни връзки са капитализирани като активи в счетоводния баланс на A/S Øresund.

⁽⁷⁷⁾ Разходите за изграждане на постоянната транспортна връзка са капитализирани като активи в счетоводния баланс на консорциума.

- (144) Когато е създаден Законът за изграждането на връзката, до данъчната 1998 г. включително амортизационната норма от 6 %/2 % съответства на амортизационните норми от 6 %/2 % и линейния метод, приложими за класа „сгради и инсталации“, съгласно член 22 от датския Закон за данъчната амортизация ⁽⁷⁸⁾, който се прилага за правните субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък през този период. Съгласно датския Закон за данъчната амортизация се изисква правните субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, да използват конкретен метод на амортизация, в зависимост от класа активи, включително максимални амортизационни норми ⁽⁷⁹⁾. Съгласно датския Закон за данъчната амортизация класът „сгради и инсталации“ има по-ниска максимална амортизационна норма в сравнение с другите класове активи, за да се отрази дългият експлоатационен живот на активите от клас „сгради и инсталации“. В Закона за изграждането на връзката обаче е установена единна годишна амортизационна норма от максимум 6 %/2 % на база на линейния метод, която се прилага за всички активи на A/S Øresund, без да се прави разграничение по класове активи. Правилото, приложимо за A/S Øresund, е наричано в настоящото решение „правилата във връзка с амортизация за периода 1991—1998 г.“.
- (145) За данъчните години, започващи от 1999 г. нататък, нормалната амортизационна норма за „сгради и инсталации“, определена в датския Закон за данъчната амортизация, е намалена на 5 % ⁽⁸⁰⁾, а за данъчните години, започващи от 1 юли 2007 г. нататък — на 4 % ⁽⁸¹⁾. Тези максимални амортизационни норми се прилагат до пълното амортизиране на актива (без ограничението на 2 % след 10-годишния период, както е в датския Закон за данъчната амортизация, приложим дотогава ⁽⁸²⁾). Амортизационната норма за A/S Øresund обаче остава в размер на 6 %/2 % съгласно членове 12 и 13 от Закона за изграждането на връзката, и членове 13 и 14 от Закона Sund & Bælt ⁽⁸³⁾, ⁽⁸⁴⁾.
- (146) Амортизацията по принцип не е задължителна за правни субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, тъй като не съществува задължение за ползване на амортизационни отчисления за данъчни цели. Амортизационната норма може да варира през отделните години по преценка на данъкоплатеца в рамките на определената максимална норма. Това гъвкаво правило се прилага и за A/S Øresund.
- (147) Със Закон № 581 от 4 май 2015 г. член 12 от Закона Sund & Bælt е отменен, считано от 1 януари 2016 г., и A/S Øresund се подчинява на обичайните правила на датския Закон за данъчната амортизация.
- (148) Обобщение на специалните датски правила за амортизацията е представено в таблица 2.

Таблица 2

Специални датски правила за амортизацията

Година	Наименование на мярката	A/S Øresund	Други субекти, подлежащи на датски корпоративен подоходен данък
1991 г.	Правила във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г.	Всички активи се амортизират с амортизационна норма до 6 % по линейния метод, докато общата сума на амортизациите достигне 60 % от разходите за придобиване, а след това с амортизационна норма до 2 % по линейния метод. Приложимо правило: членове 12 и 13 от Закона за изграждането на връзката.	Клас „Сгради и инсталации“ се амортизира с амортизационна норма до 6 % по линейния метод, докато общата сума на амортизациите достигне 60 % от разходите за придобиване, а след това с амортизационна норма до 2 % по линейния метод. Клас „машини и оборудване“ се амортизира с амортизационна норма до 30 % по регресивния метод. Приложимо правило (за клас „сгради и инсталации“): член 22 от датския Закон за данъчната амортизация.

⁽⁷⁸⁾ Консолидиран закон № 597 от 16 август 1991 г.

⁽⁷⁹⁾ Единственият друг клас активи, свързан с постоянната транспортна връзка, е „машини и оборудване“. Съгласно консолидирания Закон № 597 от 16 август 1991 г. максималната амортизационна норма за този клас е 30 %, изчислявана по регресивния метод (намалена от 2001 г. на 25 %). При регресивния метод активите се амортизират всяка година пропорционално на стойността им след приспаданата амортизация, което означава, че амортизацията се намалява с приближаването на нетната стойност на актива към нулата. Датските органи допълнително обясниха, че до данъчната 2008 година железопътни съоръжения, като линии, сигнализация и въздушни кабели, обикновено са били третираны като „машини и оборудване“. От 2008 г. амортизационната норма за железопътни съоръжения в датския Закон за данъчната амортизация се променя на 7 %, изчислявана по регресивния метод.

⁽⁸⁰⁾ Член 17 от Закон № 433 от 26 юни 1998 г. за изменение на датския Закон за данъчната амортизация (Консолидиран закон № 932 от 24 октомври 1996 г.).

⁽⁸¹⁾ Член 2 от Закон № 540 от 6 юни 2007 г. за изменение на датския Закон за данъчната амортизация (Консолидиран закон № 856 от 8 август 2006 г.).

⁽⁸²⁾ Вж. бележка под линия 78.

⁽⁸³⁾ Въпреки че максималната амортизационна норма, приложима за A/S Øresund, остава 6 % до данъчната 2015 г. включително, в настоящото решение Комисията използва понятието „правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г.“ за обозначаване на правилото, приложимо за A/S Øresund в периода, в който нормалната амортизационна норма е била 5 %, и понятието „правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.“ за обозначаване на правилото, приложимо за A/S Øresund в периода, в който нормалната амортизационна норма е била 4 %.

⁽⁸⁴⁾ През този период са въведени някои изменения и за класа „машини и оборудване“. Амортизационните норми обаче остават по-високи от 6-те процента, приложими за A/S Øresund.

Година	Наименование на мярката	A/S Øresund	Други субекти, подлежащи на датски корпоративен подоходен данък
1999 г.	Правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г.	Без промяна Приложимо правило: Членове 12 и 13 от Закона за изграждането на връзката, след това членове 13 и 14 от Закона Sund & Bælt	Клас „сгради и инсталации“ се амортизира по линейния метод при норма до 5 %. Клас „машини и оборудване“ се амортизира с амортизационна норма до 30 % по регресивния метод. (През 2001 г. тази амортизационна норма е намалена на 25 % по регресивния метод). Приложимо правило (за клас „сгради и инсталации“): член 17 от датския Закон за данъчната амортизация, изменен със Закон №433 от 26 юни 1998 г.
2007 г.	Правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.	Без промяна Приложимо правило: членове 13 и 14 от Закона Sund & Bælt.	Клас „сгради и инсталации“ се амортизира по линейния метод при амортизационна норма до 4 %. Клас „машини и оборудване, използвани изключително за търговски дейности“, се амортизира при амортизационна норма от 25 % по регресивния метод, а клас „инфраструктурни съоръжения“ (като железопътни съоръжения) — при амортизационна норма от 7 %. Приложимо правило (за клас „сгради и инсталации“): член 17 от датския Закон за данъчната амортизация, изменен със Закон №540 от 6 юни 2007 г.
2016 г.	Не е приложимо.	Прилагат се обичайните правила на датския Закон за данъчната амортизация: клас „сгради и инсталации“ се амортизира по линейния метод при амортизационна норма до 4 %. Клас „машини и оборудване, използвани изключително за търговски дейности“, се амортизира при амортизационна норма от 25 % по регресивния метод, а клас „инфраструктурни съоръжения“ (като железопътни съоръжения) — при амортизационна норма от 7 %. Приложимо правило (за клас „сгради и инсталации“): член 17 от датския Закон за данъчната амортизация, изменен със Закон №540 от 6 юни 2007 г. (отмяна на членове 13 и 14 от Закона Sund & Bælt).	Без промяна

2.3. Предишни контакти между Комисията и консорциума

- (149) С писмо от 1 август 1995 г. консорциумът информира Комисията за модела на държавна гаранция, предоставена безвъзмездно от държавите в негова полза за финансиране на постоянната транспортна връзка. Консорциумът поиска от Комисията да потвърди, че моделът на държавна гаранция не следва да се счита за държавна помощ, или, ако Комисията има резерви по отношение на валидността на това тълкуване, да одобри модела на държавна гаранция като съвместима държавна помощ.
- (150) С писма до датските и шведските органи от 27 октомври 1995 г. („писмата от 1995 г.“) службите на Комисията ⁽⁸⁵⁾ потвърдиха, че изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка не представляват икономическа дейност и че не е необходимо за модела на държавна гаранция да се подава уведомление като за държавна помощ ⁽⁸⁶⁾.
- (151) След тези писма държавите не предприеха никакви по-нататъшни стъпки, за да получат одобрението на Комисията за модела на финансиране на постоянната транспортна връзка.

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

- (152) Комисията започна официалната процедура по разследване на 28 февруари 2019 г. В приетото на тази дата решение за откриване на процедурата тя представи предварителната си оценка на мерките и изрази съмненията си по отношение на съвместимостта им с вътрешния пазар.

3.1. Квалифициране на предполагаемите мерки за помощ

- (153) Въз основа на предварителното разследване Комисията стигна до предварителното заключение, че Дания и Швеция са предоставили държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС в полза на консорциума за финансирането на постоянната транспортна връзка под формата на държавни гаранции и че Дания е предоставила допълнителна държавна помощ в полза на консорциума под формата на специални датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията (съображение 100 от решението за откриване на процедурата).
- (154) Въпреки това Комисията не беше в състояние да направи окончателна оценка на това дали мерките могат да бъдат квалифицирани като индивидуална помощ или като схема за помощ и не можа да установи броя на мерките или датата(ите), на която(ито) са били предоставени (съображение 108 от решението за откриване на процедурата).
- (155) По-конкретно, Комисията имаше съмнения относно това дали държавните гаранции следва да се разглеждат като схема за помощ, или следва да се считат за индивидуална помощ, предоставена при учредяването на консорциума, или за индивидуална помощ, предоставяна всеки път, когато дадена финансова сделка на консорциума трябва да бъде одобрена от националните органи (съображение 110 от решението за откриване на процедурата).

⁽⁸⁵⁾ Генералният директор на генерална дирекция „Транспорт“.

⁽⁸⁶⁾ В писмото от 1995 г. се посочва следното:

„След като проучиха договореностите, предприети от двете [д]ържави по отношение на връзката Øresund, службите на Комисията са на мнение, че гаранцията е свързана с инфраструктурен проект от обществен интерес, с който се подобряват инфраструктурата и транспортните услуги на държавите. Предоставянето на гаранции по инвестиции в обществени блага по правило не може да се счита за [д]ържавна помощ по смисъла на член 92, параграф 1: правителствата предоставят много такива блага и услуги поради невъзможността на пазарната система да осигури ефективно тези блага. Тези блага обикновено са неделими и колективно потребявани от всички граждани, независимо дали те плащат за тях, или не. Едно обществено благо, като например настоящият инфраструктурен проект, по който двете правителства предоставят гаранции, носи колективна полза за обществото. Тъй като не се предоставя на конкретно предприятие или отрасъл, гаранцията не попада в обхвата на член 92, параграф 1, а представлява обща мярка на икономическата политика и териториалното устройство. Следователно, въз основа на информацията, с която разполагат, службите на Генерална дирекция „Транспорт“ считат, че гаранцията, издадена от Вашето правителство за изграждането на връзката Øresund, не попада в обхвата на член 92, параграф 1 и [...] за нея не следва да бъде подавано уведомление до Комисията.“.

- (156) Шо се отнася до специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, Комисията стигна до предварителното заключение, че тези мерки са били предоставени със същата цел и обхват като държавните гаранции, и поради това не можа да направи заключение относно техния конкретен характер, брой или дата(и) на предоставяне (съображения 109 и 110 от решението за откриване на процедурата).
- (157) Вследствие на това Комисията също така изрази съмнения дали всички или някои от мерките представляват съществуваща или нова помощ (съображение 117 от решението за откриване на процедурата).

3.2. Оценка на съвместимостта

- (158) Държавите твърдяха, че ако според Комисията мерките представляват помощ, тя трябва да оцени тяхната съвместимост въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, съгласно който се допускат помощи за насърчаване изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес. През 2014 г. Комисията установи принципите, според които оценява публичното финансиране по такива проекти, с приемането на Съобщението относно анализа на съвместимостта с вътрешния пазар на държавна помощ за насърчаване изпълнението на важни проекти от общоевропейски интерес⁽⁸⁷⁾ („Съобщението за ВПОИ“)⁽⁸⁸⁾. Въпреки че по време на предварителното разследване Комисията не стигна до заключение относно датата на предоставяне на мерките, тя счете за очевидно, че държавните гаранции и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията са били въведени за първи път преди влизането в сила на Съобщението за ВПОИ. Поради това Комисията счете, че само по себе си Съобщението за ВПОИ не е приложимо, но отбеляза, че тъй като с него се консолидира практиката на Комисията по отношение на оценката на съвместимостта на помощта въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, основните ръководни принципи, изложени в него, ще бъдат от полза за оценката на Комисията (съображение 129 от решението за откриване на процедурата).
- (159) Комисията изрази предварителното становище, че мерките са предназначени за насърчаване на важен проект от общ европейски интерес (съображение 127 от решението за откриване на процедурата). Въпреки това, в светлината на решението по делото *Ozesind*, Комисията сметна за уместно да прецени до каква степен мерките включват само инвестиционна помощ или едновременно инвестиционна и оперативна помощ — въпрос, по който Комисията не можа да стигне до заключение в рамките на предварителното разследване (съображение 134 от решението за откриване на процедурата). Освен това Комисията изрази съмнения относно необходимостта (съображение 143 от решението за откриване на процедурата) и пропорционалността (съображение 152 от решението за откриване на процедурата) на мерките, тъй като не разполагаше с цялата необходима информация, за да определи разумните граници на размера и продължителността на държавните гаранции и на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. Освен това Комисията не беше в състояние да направи окончателно заключение дали мерките са довели до неоправдано нарушаване на конкуренцията, което не може да бъде компенсирано с положителните ефекти от тях (съображение 157 от решението за откриване на процедурата), и не можеше да оцени наличието или условията за мобилизиране на тези гаранции (съображение 160 от решението за откриване на процедурата).

3.3. Оправдани правни очаквания

- (160) И накрая, Комисията отбеляза, че в контекста на официалната процедура по разследване ще разгледа допълнително точния период, през който консорциумът, Швеция и/или Дания могат да се позоват на принципа на оправданите правни очаквания, ако бъде установено, че мерките представляват несъвместима държавна помощ (съображение 181 от решението за откриване на процедурата).

4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (161) В настоящия раздел са обобщени мненията, представени на Комисията относно решението за откриване на процедурата от шест заинтересовани страни⁽⁸⁹⁾. Всички тези заинтересовани страни са участници в корабоплавателната промишленост (фериботни оператори, пристанища и асоциации). Те изразиха загриженост във връзка с предполагаемата държавна помощ в полза на консорциума. Като цяло те смятат, че мерките представляват индивидуална и отчасти нова помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар и за която държавите не могат да претендират за оправдани правни очаквания.

⁽⁸⁷⁾ Съобщение на Комисията — Критерии за анализа на съвместимостта с вътрешния пазар на държавна помощ за насърчаване изпълнението на важни проекти от общоевропейски интерес (ОВ С 188, 20.6.2014 г., стр. 4).

⁽⁸⁸⁾ Заменено от Съобщение на Комисията C(2021)8481 от 25 ноември 2021 г.

⁽⁸⁹⁾ Жалбоподателят, Scandlines, Stena Line, FSS, Grimaldi и Trelleborg Port.

- (162) Няколко от тези заинтересовани страни твърдят, че в решението по делото *Øresund* Общият съд е ограничил свободата на преценка на Комисията по отношение на резултата от официалната процедура по разследване, тъй като мотивите на Общия съд представляват *prima facie* констатация относно незаконосъобразността на помощта. Според въпросните заинтересовани страни тези ограничения са свързани както с определянето на мерките за помощ като индивидуална помощ или схеми за помощ, така и с тяхната съвместимост с вътрешния пазар. В това отношение те припомнят, че решенията на Съда са със задължителен за Комисията характер съгласно член 266, първа алинея от ДФЕС.
- (163) Тъй като смятат, че моделът на финансиране на постоянната транспортна връзка е сравним с този на постоянната транспортна връзка между Дания и Германия във Фемарнския пролив, няколко заинтересовани страни твърдят още, че мотивите на Общия съд в решението по делото *Scandlines Fehmarn Belt* и в решението по делото *Stena Line Fehmarn Belt* също трябва да бъдат взети предвид от Комисията, понеже тези дела засягат същите въпроси.
- (164) Мненията на *Scandlines*, *Stena Line*, *FSS*, *Grimaldi Group* и *Trelleborg Port* до голяма степен се припокриват. Поради това за улеснение тези мнения ще бъдат наричани по-долу мненията на „*Scandlines et al.*“.

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

- (165) Жалбоподателят потвърди, че счита, че както моделът на държавната гаранция, така и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията представляват държавна помощ, тъй като консорциумът следва да се разглежда като предприятие, мерките могат да бъдат приписани на датската и/или шведската държава (както е приложимо), могат да засегнат търговията между държавите членки, да предоставят изборително предимство на бенефициера и да нарушат конкуренцията. За по-голяма яснота жалбоподателят припомня, че данъчното облагане на финансовия резултат на консорциума се извършва на равнището на двете му дружества майки, което от страната на Дания е A/S *Øresund*.
- (166) Въпреки че това не е включено в обхвата на решението за откриване на процедурата, жалбоподателят добави също така, че фактът, че Дания и Швеция директно са определили консорциума за единствен строител и оператор на постоянната транспортна връзка, без да провеждат процедура за възлагане на обществена поръчка за предоставяне на концесия за експлоатация на инфраструктурата, сам по себе си би представлявал икономическо предимство и би се считал за държавна помощ.
- (167) Освен това *Stena Line*, *Scandlines*, *Grimaldi* и *FSS* изрично заявиха, че считат консорциума за предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като той извършва стопанска дейност, като предлага транспортни услуги срещу възнаграждение. В тази връзка те добавят, че според тях за определянето на това дали консорциумът извършва стопанска дейност е без значение, че консорциумът сам определя цените си.

4.2. Класифициране като схема за помощ или като индивидуална помощ

- (168) Жалбоподателят и *Scandlines et al.* коментираха мотивите в решението за откриване на процедурата, според които съществуват три възможни начина за класифициране на предполагаемата помощ, свързана с модела на държавна гаранция, а именно: i) като схема за помощ, ii) като индивидуална помощ, предоставена при създаването на консорциума, или iii) като индивидуална помощ, предоставяна при всяка финансова сделка на консорциума, която е одобрена от националните органи.
- (169) Жалбоподателят и *Scandlines et al.* твърдят, че моделът на държавната гаранция и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията не могат да бъдат квалифицирани като схеми за помощ по смисъла на член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз⁽⁹⁰⁾ (наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2015/1589“), тъй като помощта се предоставя конкретно на консорциума, за конкретен проект, и тъй като освен това не е изпълнено условието, че предоставянето на помощ трябва да е възможно, „без да се изискват допълнителни мерки за изпълнение“, след като всяка държавна гаранция трябва да бъде специално одобрена от датската или шведската държава преди издаването ѝ. Следователно помощта следва да се разглежда като индивидуална помощ (т.е. помощ *ad hoc*). В това отношение жалбоподателят и *Scandlines et al.* се позовават на решението по делото *Øresund*⁽⁹¹⁾, а жалбоподателят отбелязва, че според точка 83 от решението по делото *Øresund* преписката е била върната на Комисията единствено „за пълен анализ на въпроса за датата на предоставяне на държавните гаранции, техния брой и качеството им на нова или съществуваща помощ, а не за да се определи дали представляват схеми за помощ“.

⁽⁹⁰⁾ ОВ Л 248, 24.9.2015 г., стр. 9.

⁽⁹¹⁾ Точки 77, 80 и 83.

- (170) Жалбоподателят твърди, че раздел 2.1 от Известието на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции ⁽⁹²⁾ („Известието относно гаранциите от 2008 г.“) предполага, че размерът на държавната помощ в дадена гаранция трябва да бъде оценен в момента на нейното издаване, т.е. в момента, в който рискът, свързан с гаранцията, се поема от държавата. Жалбоподателят твърди, че държавите не са поели никакъв риск, свързан с гаранцията, чрез междуправителственото споразумение или споразумението за консорциум, че член 12 от междуправителственото споразумение не представлява юридически упражняемо право и че за да се счита, че дадена гаранция е предоставена, трябва да е възможно да се измери нейният размер, което не е възможно въз основа на тези споразумения, тъй като няма ограничение по отношение на времето и сумата ⁽⁹³⁾.
- (171) В тази връзка жалбоподателят твърди, че от консорциума се изисква да получи съгласието на държавите за всички договорни задължения, свързани със заеми и сделки с ценни книжа, които трябва да бъдат покрити от гаранции, издадени от държавите ⁽⁹⁴⁾. Например жалбоподателят твърди, че в програмите MTN изрично е посочено, че всяка дългова сделка, договорена по тези програми, която трябва да бъде подкрепена с гаранция, изисква консорциумът да получи индивидуално одобрение от всеки от поръчителите за тази конкретна дългова сделка. По този начин, въпреки че жалбоподателят признава, че междуправителственото споразумение представлява обещание или ангажимент между държавите, че ще издават гаранции, той твърди, че това обещание или ангажимент не е безусловен. Жалбоподателят твърди, че в програмите MTN са определени рамковите условия за издаване на гаранции, за да бъде улеснен консорциумът в получаването на заеми, като му се дава възможност да покаже на потенциалните кредитори условията, при които може да бъде издадена гаранция. Освен това жалбоподателят твърди, че в гаранционния документ, подписан от държавите през 1996 г., се посочва, че държавите гарантират само дългови инструменти, които са били предмет на одобрение от държавите преди съответната им емисия — такива одобрения са били направени във връзка с всяка емисия на дългови инструменти в рамките на шведската програма MTN.
- (172) Като друг пример жалбоподателят посочва, че за да се прилагат разпоредбите на гаранционния документ от 22 май 2001 г. за всеки транш от дългови инструменти, емитирани от консорциума в рамките на програмата EMTN, този транш от дългови инструменти трябва да бъде одобрен писмено от всяка от държавите преди момента на емитиране на въпросния транш от дългови инструменти.
- (173) Жалбоподателят твърди, че до ноември 2019 г. държавите са издали близо 250 конкретни гаранции. Това включва 96 гаранции по програмата EMTN, 34 гаранции по шведската програма MTN, 44 гаранции по заеми от частни кредитори, 14 гаранции по кредитни линии за краткосрочни заеми в търговски банки, 60 гаранции за задължения по рамкови споразумения на ISDA и 1 гаранция по глобално рамково споразумение за обратно изкупуване. Жалбоподателят представи подробен преглед на различните финансови инструменти и различните държавни гаранции във връзка с тях.
- (174) Като част от този преглед жалбоподателят твърди също така, че гаранционните документи съдържат разпоредби, които предвиждат, че гаранцията може да бъде оттеглена от държавите. В това отношение жалбоподателят споменава например раздел 2.3 от гаранционния документ от 22 май 2001 г., в който се посочва, че държавите имат право да отменят гаранцията при определени обстоятелства, въпреки че тази отмяна не освобождава държавите от съответните им задължения по гаранционния документ от 2001 г., съществуващи преди датата на отмяната.
- (175) Освен това жалбоподателят твърди, че ако се приеме, че член 12 от междуправителственото споразумение предоставя законно право на помощ под формата на държавни гаранции, то оттогава тази мярка за помощ се е променила, тъй като условията, свързани с гаранциите, са коренно променени. Например чрез промяна в условията на гаранциите по шведската програма MTN ангажиментите на държавите са били променени от предоставяне на вторични гаранции на предоставяне на лични гаранции. Ако се приеме, че с междуправителственото споразумение на консорциума се предоставя държавна гаранция, гаранцията ще се счита за вторична гаранция съгласно шведското законодателство, тъй като няма ясно основание гаранцията да се тълкува като лична гаранция. Общият принцип на шведското право е, че гаранцията трябва да се тълкува като вторична гаранция, освен ако не съществува ясно основание за тълкуване на гаранцията като лична гаранция. Квалифицирането на гаранцията като вторична

⁽⁹²⁾ ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10.

⁽⁹³⁾ В това отношение жалбоподателят се позовава на раздел 3.2 от Известието относно гаранциите от 2008 г.

⁽⁹⁴⁾ Жалбоподателят се позовава на Споразумението за сътрудничество от 1997 г. и последвалото го Споразумение за сътрудничество от 2004 г., във всяко от които според него се съдържа такава разпоредба.

означава, че отговорността на поръчителя е субсидиарна и задължението за плащане възниква само когато самият длъжник не е в състояние да изпълни задълженията си. Следователно кредиторът трябва да докаже невъзможността на длъжника да плати, преди да може да предяви иск към поръчителя. Вторичната гаранция по принцип също така не се счита за пречка за обявяване в несъстоятелност съгласно шведското законодателство. Личната гаранция изисква ясен писмен или устен ангажимент, в който обикновено се посочва, че поръчителят отговаря „за собствения си дълг“ и по този начин носи основната отговорност. Кредиторът не трябва да доказва невъзможността на длъжника да плаща. Съгласно шведското законодателство личната гаранция се счита за пречка за обявяване на несъстоятелност, тъй като условията, уреждащи гаранцията, забраняват на кредитора да подаде молба за обявяване на длъжника в несъстоятелност. Жалбоподателят твърди, че гаранциите, свързани с шведската програма MTN, са лични гаранции. Следователно, ако Комисията е установила, че междуправителственото споразумение предоставя на консорциума законно право на държавна гаранция, то условията за тази държавна гаранция са били съществено променени чрез шведската програма MTN. Следователно гаранциите, свързани с шведската програма MTN, както и всички гаранции, издадени от държавите при такива променени условия, представляват нова помощ.

- (176) Освен това, след като на 20 март 2020 г. Комисията прие окончателното решение по делото Fehmarn Belt ⁽⁹⁵⁾ („окончателното решение по делото Fehmarn Belt“), жалбоподателят представи анализ на последиците от това дело за оценката на постоянната транспортна връзка. Жалбоподателят счита, че за разлика от делото Fehmarn Belt, националните режими, които дават на консорциума право на държавни гаранции, не се състоят само от един законодателен текст и едно споразумение, а от няколко различни акта и споразумения, които заедно формират условията, уреждащи гаранциите. Освен това междуправителственото споразумение е международно споразумение между две единомислещи държави, които не признават прякото прилагане *per se* на международните споразумения. Също така консорциумът все още не е бил създаден нито при сключването на междуправителственото споразумение на 23 март 1991 г., нито при подписването на споразумението за консорциум на 27 януари 1992 г. Консорциумът е регистриран в шведската служба за регистрация на дружества едва на 23 юли 1993 г. Докато няма бенефициер, не може да бъде предоставено законно право. Изпълнението на тези споразумения на национално равнище също не води до заключението, че влизането в сила на актовете за изпълнение е предоставило на консорциума законовото право да финансира постоянната транспортна връзка чрез гарантирани от държавата заеми. Освен това жалбоподателят твърди, че Споразумението за сътрудничество от 1997 г. се различава от Споразумението от 29 май 2017 г. между Femern A/S и Датската централна банка, Министерството на финансите и Министерството на транспорта ⁽⁹⁶⁾, тъй като първото съдържа подробни разпоредби ⁽⁹⁷⁾ относно отношенията между страните във връзка с издаването на гаранции.

- (177) В този смисъл жалбоподателят счита, че всяко отделно споразумение за държавна гаранция представлява отделна помощ *ad hoc*.

- (178) Според Scandlines et al. Комисията не спазва Регламент (ЕС) 2015/1589 и нарушава принципа на върховенство на правото на Съюза в областта на държавните помощи над националното право, когато в съображение 107 от решението за откриване на процедурата посочва, че позицията на жалбоподателя трябва да се съпостави с довода на държавите, че техните органи изпълняват държавните гаранции, предвидени в междуправителственото споразумение, споразумението за консорциум и тяхното национално право. Според Scandlines et al. Комисията трябва да прилага стриктно правните разпоредби на Регламент (ЕС) 2015/1589.

⁽⁹⁵⁾ Решение (ЕС) 2020/1472 на Комисията от 20 март 2020 г. относно Държавна помощ SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N), приведена в действие от Дания в полза на Femern A/S (ОВ L 339, 15.10.2020 г., стр. 1).

⁽⁹⁶⁾ Вж. съображение 256 от окончателното решение по делото Fehmarn Belt.

⁽⁹⁷⁾ Жалбоподателят представи следните цитати: Параграф 14: „[к]онсорциумът трябва във възможно най-кратък срок да получи одобрението на двамата поръчители за всички сделки на консорциума, като например заеми, включително банкови кредити и сделки с деривативни финансови инструменти. В тази връзка поръчителите преценяват дали сделките имат или биха могли да имат значение за обхвата на гаранционната отговорност, риска на поръчителя и всички обстоятелства, които могат да повлияят на гаранцията/поръчителите. Поръчителите ще поддържат необходимата готовност, за да гарантират, че одобрението им за дадена сделка може да бъде дадено преди крайния срок за приемане, освен в случай на извънредни обстоятелства“. Параграф 15: „[к]онсорциумът не трябва да сключва деривативни сделки с контрагенти, които не са предварително одобрени от поръчителите.“ Параграф 16: „[к]онсорциумът трябва да получи одобрението на поръчителите за цялата договорна документация във връзка с неговите заеми и сделки с деривативни финансови инструменти.“

- (179) Освен това Scandlines et al. смята, че Комисията третира помощта като попадаща в обхвата на схема за помощ и не отчита *ad hoc* характера на помощта, като твърди, че мерките за помощ биха могли да представляват индивидуална помощ, предоставена в един момент във времето — през 1992 г., което противоречи на член 1, букви г) и д) от Регламент (ЕС) 2015/1589 и на решението по делото *Øresund*. Дружеството смята, че не може да се приеме, че толкова много отделни държавни гаранции — над 100, предоставени за различни финансови сделки, суми и срокове, за период от повече от 25 години, чиито условия или необходимост не са могли да бъдат предвидени през 1992 г., са били предоставени наведнъж. Подобно заключение предполага съществуването на обща разпоредба, разрешаваща предоставянето на многобройни мерки за помощ, което според дружеството би било възможно само в рамките на схема за помощ. FSS и Trelleborg Port се позовават и на позицията на Съда по дело C-438/16 P ⁽⁹⁸⁾, в което той отхвърля концепцията за „схема на схеми за помощи“.

4.3. Класифициране като нова помощ или като съществуваща помощ

- (180) Според жалбоподателя давностният срок по отношение на модела на държавна гаранция е прекъснат на 13 май 2013 г., когато след подаването на жалбата Комисията е поискала информация от Дания и Швеция. Следователно, тъй като моделът на държавна гаранция се състои от няколко индивидуални мерки за помощ, всички гаранции, предоставени след 13 май 2003 г., представляват нова помощ. Жалбоподателят твърди, че моментът на предоставяне е моментът, в който държавите поемат риска, свързан с гаранциите. Преди този момент няма прехвърляне на държавни ресурси. Следователно жалбоподателят стига до заключението, че нова гаранция се предоставя всеки път, когато държавите издават одобрение за конкретен заем или финансов инструмент. Според жалбоподателя близо 90 от тези одобрения (вж. съображение 173) са издадени след 13 май 2003 г. и следователно представляват нова помощ.
- (181) Освен това помощта, съдържаща се в специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, предоставена през периода от 10 години, предхождащ прекъсването на давностния срок, представлява нова помощ.
- (182) Stena Line, Scandlines и Grimaldi също изхождат от позицията, че е налице помощ *ad hoc* при всяко договаряне на нов заем или сделка по кредитна линия. В този контекст те се позовават на решението на Съда по делото *France Télécom* („решението по делото *France Télécom*“) ⁽⁹⁹⁾, в което се посочва, че член 15, параграф 2 от Регламент (ЕО) 659/1999 „се позовава на предоставянето на помощта на получателя, а не на датата на приемане на схема за помощи. В това отношение определянето на датата, на която е отпусната помощта, може да варира в зависимост от характера на обсъжданата помощ. Така например в хипотезата на схема от няколко години, която се изразява в плащания или в периодично предоставяне на предимства, датата на приемането на акта, който е правното основание за помощта, и датата, на която предприятията действително започват да се ползват от нея, могат да бъдат разделени от значителен отрязък от време. В такива случаи за целите на определянето на срока на погасителната давност помощта следва да се счита за предоставена на получателя единствено от датата, на която тя действително е била предоставена на последния.“ Stena Line, Scandlines и Grimaldi смятат, че е очевидно, че този принцип се прилага и за помощите *ad hoc*. Те считат, че помощта под формата на държавни гаранции се предоставя по два начина: първо, всеки път, когато консорциумът вземе заем, покрит от държавна гаранция, и второ, всеки път, когато консорциумът не плати пазарната премия за такива заеми. Помощта, съдържаща се в специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, се предоставя всеки път, когато датските органи се възползват от специалните разпоредби, за да предоставят наново предвидените в тях предимства. Следователно, според Stena Line, Scandlines и Grimaldi, всички държавни гаранции и предимствата, съдържащи се в специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, предоставени след 2003 г., представляват нова помощ.

4.4. Съвместимост на мерките за помощ

4.4.1. Квалификация на проекта с оглед на Съобщението за ВПОИ

- (183) Жалбоподателят не възразява Комисията да използва основните ръководни принципи, изложени в Съобщението за ВПОИ, за да направи оценка на съвместимостта. Той припомня, че елементът на помощ трябва да бъде количествено определен, че всяка оперативна помощ трябва да бъде отделена от инвестиционната помощ, че трябва да бъде установена необходимостта и пропорционалността на мерките, както и че условията за мобилизиране трябва да бъдат определени и доказани като достатъчни.

⁽⁹⁸⁾ Решение на Съда на ЕС от 19 септември 2018 г., *Комисия/Франция и IFP Energies Nouvelles*, C-438/16 P, EU:C:2018:737, точка 71.

⁽⁹⁹⁾ Решение на Съда от 8 декември 2011 г., *France Télécom SA/Европейска комисия*, дело C-81/10 P, EU:C:2011:811, точки 80—82.

4.4.2. *Определяне на елемента на помощ*

- (184) Жалбоподателят подчертава, че елементът на помощ трябва да бъде определен, както за държавните гаранции, така и за специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, и че познаването на начина за определяне на елемента на помощ, въпреки че няма изискване за окончателна точна цифра, е съществена предпоставка за оценка на необходимостта и пропорционалността на помощта.
- (185) Stena Line, Scandlines и Grimaldi твърдят, че за тях е трудно да изчислят размера на помощта, предоставена по модела на държавна гаранция и съгласно специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. Що се отнася до държавните гаранции, помощта ще се състои не само в липсата на изискване за плащане на (пазарна) премия, но и в целия размер на гарантираните заеми, тъй като е малко вероятно някой частен субект да предложи такива гаранции поради много високия риск, свързан с проекта.
- (186) Trelleborg Port твърди, че не е възможно да се определи размерът на помощта, като се има предвид, че в решението от 2014 г. няма параметри, които да позволяват нейното количествено определяне. Тъй като към момента на предоставяне на държавните гаранции перспективите за рентабилност на консорциума са били такива, че никой не е искал да му предостави каквато и да е гаранция, елементът на помощ не се състои само от разликата между пазарната премия за гаранцията и действително платената премия, но и от самата държавна гаранция. Стойността на държавната гаранция съответства на стойността на базовия заем. Trelleborg Port добавя, че по отношение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията елементът на помощ съответства на разликата между сумата, която консорциумът би платил, ако се прилагали обичайните данъчни правила, и сумата, която той действително е платил.

4.4.3. *Предоставянето на оперативна помощ*

- (187) Жалбоподателят се позовава на решението по делото *Øresund* ⁽¹⁰⁰⁾, член 10 от междуправителственото споразумение, член 4, параграф 3 от споразумението за консорциум, съображение 50 от Решението от 2014 г. ⁽¹⁰¹⁾ и споразуменията за сътрудничество от 1997 г. и от 2004 г., като твърди, че е общоприето, че държавните гаранции покриват както разходите за изграждане, така и оперативните разходи за постоянната транспортна връзка. Жалбоподателят и Stena Line смятат, че държавните гаранции позволяват на консорциума да не се съобразява с разходите при определянето на своите цени ⁽¹⁰²⁾. Жалбоподателят счита, че е необходимо, както за държавните гаранции, така и за специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, да се направи разграничение между помощта за изграждане на постоянната транспортна връзка и помощта за експлоатация на постоянната транспортна връзка.
- (188) Жалбоподателят се позовава и на решението по делото *Scandlines Fehmarn Belt* ⁽¹⁰³⁾, като припомня, че помощта, предоставена след момента, в който размерът на дълга на бенефициера е достигнал равнище, при което приходите му вероятно ще надхвърлят оперативните разходи и погасяването на дълга при нормални пазарни условия, и следователно преди дългът да е изплатен изцяло, може да се счита за оперативна помощ. Освен това жалбоподателят коментира съображение 124 от решението за откриване на процедурата и отбелязва, че след пускането на проекта за постоянната транспортна връзка в експлоатация свързаните с него рискове са били ограничени. Той счита, че държавните гаранции за заемите, взети за покриване на оперативните разходи на консорциума, са неподходящи и не са необходими за осъществяване на инвестицията в постоянната транспортна връзка (което отличава този случай от проекта *Hinkley Point C* ⁽¹⁰⁴⁾). За да бъде оправдана оперативната помощ, тя трябва да бъде ограничена във времето и да намалява.

⁽¹⁰⁰⁾ Точки 108, 111 и 116.

⁽¹⁰¹⁾ В тази връзка жалбоподателят се позовава и на параграф 107 от решението по делото *Øresund*.

⁽¹⁰²⁾ Например жалбоподателят счита, че намалението на цените на консорциума в сегмента на товарните превози, въведено на 29 ноември 2019 г., не би било възможно без държавните гаранции. Примерът се отнася по-специално за всички превозни средства с дължина от 9 метра, които според жалбоподателя са получили намаление на цената от 15 % от нормалната тарифа през нощта, и за всички превозни средства с дължина над 20 метра, които са били таксувани по същата тарифа като превозните средства с дължина между 9 и 20 метра. В този смисъл жалбоподателят твърди, че намалението на цената е насочено единствено към пренасочване на товарното движение от фериботната услуга на жалбоподателите към постоянната транспортна връзка. Stena Line твърди, че малко след откриването на постоянната транспортна връзка през 2000 г. консорциумът е свалил цените на таксите за изминатото разстояние за леки и товарни автомобили съответно с 40 % и с 50 %.

⁽¹⁰³⁾ Точка 242.

⁽¹⁰⁴⁾ Решение на Общия съд от 12 юли 2018 г., *Република Австрия/Европейска комисия*, T-356/15, EU:T:2018:439.

- (189) Stena Line, Scandlines и Grimaldi считат, че оперативната помощ, която е забранена, не е само помощта, предоставена по време на етапа на експлоатация на проекта, а всяка помощ, свързана с оперативните разходи, включително по време на етапа на изграждане на проекта ⁽¹⁰⁵⁾. Това означава, че помощта, предоставена на консорциума, не може да покрива заеми за рефинансиране, тъй като такива заеми, според тяхното тълкуване на параграф 111 от решението по делото *Øresund*, представляват забранена оперативна помощ. Жалбоподателят счита, че подобно на държавните гаранции, за държавната помощ, произтичаща от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, трябва да се прави разграничение между помощта за изграждане на постоянната транспортна връзка и помощта за експлоатацията на тази връзка.
- (190) Stena Line, Scandlines и Grimaldi не смятат, че инфраструктурни проекти като постоянната транспортна връзка оправдават размишаването на границата между инвестиционна и оперативна помощ, както се твърди в съображение 131 от решението за откриване на процедурата. Освен това не бива да се позволява именно мащабни проекти да се възползват от оперативна помощ ⁽¹⁰⁶⁾. Stena Line, Scandlines и Grimaldi също така представят няколко довода, за да докажат, че решението по делото *Hinkley Point C* не е приложимо към настоящия случай. И накрая, те категорично се противопоставят на предположението на Комисията, съдържащо се в съображение 132 от решението за откриване на процедурата, относно възможната еквивалентност на държавните гаранции и авансовото вливане на капитал.
- (191) Според жалбоподателя икономическата оценка на вътрешната норма на възвръщаемост („ВНВ“) и нетната настояща стойност („ННС“) на консорциума ⁽¹⁰⁷⁾ (вж. съображение 201 по-долу) показва, че консорциумът би бил в състояние да финансира постоянната транспортна връзка при търговски условия без държавните гаранции от 2003 г. нататък, което според него също така показва, че помощта от този момент нататък представлява оперативна помощ.

4.4.4. *Необходимост от помощта*

- (192) Жалбоподателят счита, че за да прецени дали помощта е необходима, Комисията следва да извърши изчисление, подобно на това, включено в решението ѝ от 2015 г. по делото *Fehmarn Belt* ⁽¹⁰⁸⁾, ⁽¹⁰⁹⁾, където тя изчислява вътрешната норма на възвръщаемост на проекта и я сравнява със средната претеглена цена на капитала (WACC). В този смисъл помощта може да бъде необходима само ако вътрешната норма на възвръщаемост на капитала е по-ниска от WACC. За целите на това изчисление жалбоподателят отбелязва, че самият консорциум счита, че експлоатационният срок на постоянната транспортна връзка е най-малко 100 години. Трябва да се извърши отделен анализ на необходимостта от помощта по отношение на етапа на експлоатация на постоянната транспортна връзка. Според жалбоподателя за оценката на необходимостта от помощта не е от значение да се преценява дали мерките са били приети по време, когато по принцип се е считало, че публичното финансиране на инфраструктурни проекти не попада в обхвата на правилата на Съюза за държавните помощи. Що се отнася до въпроса дали широкомащабен инфраструктурен проект като постоянната транспортна връзка може да бъде осъществен без публична подкрепа, жалбоподателят посочва, че разработването, финансирането, строителството и експлоатацията на тунела под Ламанша ⁽¹¹⁰⁾ са били извършени от частни дружества в рамките на публичен конкурс, при който частните дружества са получили концесия.

⁽¹⁰⁵⁾ В този контекст те се позовават на точки 106 и 108 от решението по делото *Øresund*.

⁽¹⁰⁶⁾ Заинтересованите страни се позовават по-специално на точка 14 от Насоките на Комисията относно регионалната държавна помощ за периода 2014—2020 г. (ОВ С 209, 23.7.2013 г., стр. 1), в които се предвижда, че „...[е] много вероятно [...] големите предприятия да играят важна роля на съответния пазар и в резултат на това инвестицията, за която е отпусната помощта, може да наруши конкуренцията и търговията на вътрешния пазар“.

⁽¹⁰⁷⁾ Доклад, изготвен от д-р Sten Nyberg, професор по икономика в Стокхолмския университет и председател на Центъра за европейско право и икономика, Стокхолм, и д-р Mattias Ganslandt, доцент по икономика във Факултета по икономика и мениджмънт в Университета в Лунд и директор на Центъра за европейско право и икономика, Стокхолм.

⁽¹⁰⁸⁾ Решение на Комисията от 23 юли 2015 г. относно държавна помощ SA.39078 (2014/N) (Дания) за финансиране на проекта за постоянната транспортна връзка *Fehmarn Belt* (C(2015) 5023 final), (ОВ С 325, 2.10.2015 г., стр. 1), съображение 103, и решение по делото *Scandlines Fehmarn Belt*, точка 211.

⁽¹⁰⁹⁾ Първоначално жалбоподателят се позовава на решението, посочено в бележка под линия 108, но когато е прието окончателното решение по това дело, жалбоподателят представя допълнителни забележки (вж. съображение 199 по-долу).

⁽¹¹⁰⁾ Решение 88/568/ЕИО на Комисията от 24 октомври 1988 г. относно процедура по член 85 от Договора за ЕИО (IV/32.437/8 — Eurotunnel) (ОВ L 311, 17.11.1988 г., стр. 36) и Решение C(2015)1816 final на Комисията от 22 юни 2005 г. по дело за държавна помощ N 159/2005 — Обединено кралство — EWSI Channel Tunnel Freight Support Funding (ОВ С 314, 10.12.2005 г., стр. 2).

- (193) Резултатите от икономическата оценка на постоянната транспортна връзка, която жалбоподателят е поръчал през септември 2019 г. (съображение 191), и по-специално на вътрешната норма на възвръщаемост и WACC на консорциума при различни сценарии, са обобщени в съображения 201—206.

4.4.5. Пропорционалност на помощта

- (194) Жалбоподателят и Scandlines et al., като се позовават на решението по делото *Øresund* ⁽¹¹¹⁾, твърдят, че помощта не е пропорционална, тъй като държавните гаранции и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията не са ограничени по време, размер или брой и не са свързани с конкретни финансови сделки. Освен това срокът за погасяване на дълга е неясен и варира.
- (195) Освен това жалбоподателят и Scandlines et al. смятат, че е важно да се отбележи, че Общият съд е постановил в своите решения по делото *Scandlines Fehmarn Belt* ⁽¹¹²⁾ и по делото *Stena Line Fehmarn Belt* ⁽¹¹³⁾, че помощта може да бъде необходима и пропорционална само до „момента, в който бенефициерът би бил в състояние въз основа на паричния си поток да взема заеми на конкурентния пазар без помощта на държавни гаранции или заеми“. Този момент обикновено се достига, когато размерът на дълга на бенефициера е намалял до равнище, при което приходите биха могли да надхвърлят оперативните разходи и погасяването на дълга при пазарни условия и следователно преди пълното погасяване на дълга. Някои от заинтересованите страни добавят, че „превишаването на това равнище може да се разглежда като оперативна помощ, за която Комисията не е представила никакво основание в обжалваното решение“. Според заинтересованите страни следователно е очевидно, че помощта трябва да бъде ограничена до момента, в който бенефициерът е в състояние сам да вземе заем на свободния пазар.
- (196) Жалбоподателят се позовава на констатациите на Общия съд в неговото решение по делото *Scandlines Fehmarn Belt* ⁽¹¹⁴⁾, като твърди, че помощта е пропорционална до размера, при който проектът става рентабилен. Освен това в решението по делото *Øresund* Общият съд констатира, че за преценката на пропорционалността не е от значение фактът, че други форми на финансиране от държавите биха имали по-голяма финансова тежест за държавния бюджет ⁽¹¹⁵⁾ или че по-преки форми на помощ биха могли да генерират по-значителна помощ ⁽¹¹⁶⁾. В допълнение жалбоподателят твърди, като се позовава на годишния доклад на SVEDAB за 2014 г., че най-късно през 2012 г. консорциумът е достигнал точката на рентабилност, при която не е имало нетна печалба или загуба, и че през следващата година консорциумът е можел да разпредели дивидент или дял от печалбата на своите дружества майки. Освен това жалбоподателят се позовава на актуализираното проучване „Global Ratings“ на Standard&Poor от 18 ноември 2016 г., в което се отбелязва, че консорциумът е започнал да изплаща дълга си през 2004 г., пет години по-рано от предвиденото, и че от 2000 г. насам оперативната печалба на консорциума е била и е останала положителна. Жалбоподателят отбелязва, че собственият капитал на консорциума е станал положителен през 2016 г. и че според консорциума той е започнал да разпределя дивиденди на дружествата майки през 2018 г., когато е бил изплатен дивидент в размер на 1,1 милиарда датски крони (0,15 милиарда евро) за данъчната 2017 г., и че през 2018 г. дружествата майки са решили да увеличат годишното плащане на дивиденди, в резултат на което дългът на консорциума се очаква да бъде изплатен едва през 2050 г., което е значително по-късно от очакваната преди това 2033 г. Освен това датската държава взема пари от A/S Øresund за цели, различни от погасяването на дълга, свързан с разходите за датските вътрешни автомобилни и железопътни връзки. Вследствие на това срокът за погасяване на задълженията на консорциума е бил удължен. Въз основа на тези наблюдения жалбоподателят счита, че е очевидно, че приходите на консорциума са доста значителни, очевидно дори достатъчни за финансиране на други проекти, и вероятно ще надхвърлят оперативните разходи и погасяването на дълга при нормални пазарни условия.

⁽¹¹¹⁾ Точки 118—139.

⁽¹¹²⁾ Точка 242.

⁽¹¹³⁾ Точка 213.

⁽¹¹⁴⁾ Точка 224.

⁽¹¹⁵⁾ Точки 191 и 153.

⁽¹¹⁶⁾ Точка 153.

- (197) В тази връзка жалбоподателят припомня също така, че сред големите датски публични дружества, на които датската държава е предоставила гаранции, включително тези, които отговарят за изграждането и експлоатацията на моста Great Belt и за постоянната транспортна връзка Fehmarn Belt, консорциумът е единственият, който не плаща никакви премии за държавните гаранции, докато почти всички останали плащат 0,15 % върху неизплатения дълг. Според жалбоподателя това ясно показва, че изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка може да се осъществи с по-малко помощ от 0 % премия.
- (198) Жалбоподателят се позовава конкретно на съображение 150 от решението за откриване на процедурата, в което Комисията заявява, че изглежда, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията се очаква да допринесат за жизнеспособността на проекта, като по този начин ефектите от гаранциите и предимството на тези специални правила стават взаимозависими. Жалбоподателят счита, че това твърдение е невярно. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията представляват допълнителни предимства пред държавните гаранции и не могат да се разглеждат като взаимозависими за целите на правилата за държавна помощ. Жалбоподателят настоява Комисията да изиска данъчните декларации на консорциума, за да направи правилно изчисление на размера на предимството, което тези специални правила са предоставили на консорциума.
- (199) Жалбоподателят също така представи забележки след оценка на анализа на пропорционалността, съдържащ се в окончателното решение по делото Fehmarn Belt. Жалбоподателят отбелязва по-специално разликата между риска *ex ante* (преди изграждането) и риска *ex post* (след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка), необходимостта от преоценка на държавната помощ след изграждането, както и ограниченията (обхват, ограничен до изграждането, отдаване на приоритет на погасяването на субсидирани от държавата заеми и гаранционна такса), които също са необходими, за да се гарантира пропорционалността на държавната помощ за постоянната транспортна връзка.
- (200) Освен това Stena Line твърди, че с оглед на факта, че постоянната транспортна връзка е била печеливша и консорциумът е имал положителни парични потоци, надвишаващи оперативните разходи и разходите за погасяване на дълга до 2004 г., държавната помощ за консорциума не е била пропорционална поне от 2004 г. нататък.
- (201) Както е отбелязано в съображения 191 и 193, жалбоподателят е възложил икономическа оценка на вътрешната норма на възвръщаемост и WACC на консорциума с цел да анализира дали и кога консорциумът е могъл да финансира постоянната транспортна връзка при пазарни условия без държавните гаранции. Жалбоподателят твърди, че държавните гаранции имат два ефекта върху финансирането. На първо място, гаранциите са позволили на консорциума да задлъжне с над 100 % от собствения си капитал и дълговете си през първите 17 години от дейността си (отрицателен собствен капитал до 2016 г.). На второ място, гаранциите са позволили на консорциума да вземе заем на по-ниска цена в сравнение със сходни дружества (консорциумът е получил кредитен рейтинг AAA). Жалбоподателят добавя, че държавните гаранции са довели до действителен среден падеж (близо пет години) на дълга на консорциума, който е много кратък в сравнение с експлоатационния срок на активите (повече от 100 години). В оценката се стига до заключението, че през 2003 г. или 2004 г., т.е. само няколко години след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка, консорциумът е можел да финансира постоянната транспортна връзка при търговски условия без държавните гаранции. При всички сценарии (имат се предвид извършените сценарии за чувствителност) държавната помощ вече не е необходима от 2009 г. или 2010 г. нататък. За да се стигне до това заключение, в проучването са направени няколко анализа, включително сравнение на вътрешната норма на възвръщаемост на консорциума с изчисление на WACC въз основа на 37 сравними дружества, пазарните условия за дълг и собствен капитал в Дания (вж. съображение 202 по-долу) и оценка на пазарната стойност на консорциума през периода 2000—2018 г. (вж. съображение 203 по-долу).
- (202) Икономическата оценка включва анализ на годишните доклади на консорциума, който показва, че вътрешната норма на възвръщаемост на капитала на консорциума въз основа на линейна прогноза на оперативния резултат за период от 100 години е 7,2 % (преди облагане с данъци), а ако периодът се ограничи до 40 години, вътрешната норма на възвръщаемост е 6,2 %. При 100-годишния сценарий⁽¹¹⁷⁾ WACC на сравними несубсидирани дружества спада под вътрешната норма на възвръщаемост на консорциума през 2004 г. По този начин, според жалбоподателя, от този момент нататък държавната помощ вече не е била необходима (по време на световната финансова криза WACC временно надвишава вътрешната норма на възвръщаемост при 100-годишния сценарий, но от 2009 г. насам WACC остава под вътрешната норма на възвръщаемост). При 40-годишния сценарий средната претеглена цена на капитала на сравнимите дружества остава под вътрешната норма на възвръщаемост от 2010 г. нататък.

⁽¹¹⁷⁾ Според доклада анализът на сравнимите дружества и пазарните условия за дълг и собствен капитал в Дания показва, че през периода 2000—2018 г. WACC на сравнимите дружества е спаднала от 9,3 % на 3,0 %. За Швеция този процент е съответно 8,7 % и 3,3 %.

- (203) Оценката на пазарната стойност на консорциума (въз основа на дисконтираните парични потоци) за периода 2000—2018 г. показва, че стойността на дисконтираните парични потоци надвишава разходите по проекта от 2003 г. нататък (изчислени със средния лихвен процент на консорциума въз основа на линейна прогноза на оперативните резултати за 100-годишен период). Жалбоподателят твърди, че допълнителният анализ на чувствителността показва, че заключенията са стабилни както за по-кратки, така и за по-дълги периоди на паричните потоци. По-специално, анализът показва, че при всички сценарии дисконтираната сума на бъдещите парични потоци е по-голяма от общите разходи от 2009 г. нататък. Въз основа на това жалбоподателят стига до заключението, че е трябвало да бъде привлекателно за търговски участник да придобие консорциума, считано от 2003 г. или във всеки случай от 2009 г. Според жалбоподателя това показва, че консорциумът е щял да бъде в състояние да финансира постоянната транспортна връзка при пазарни условия, без държавните гаранции, от 2003 г. или поне от 2009 г.
- (204) Жалбоподателят представи и анализ на същите автори на ликвидния дисбаланс на консорциума. През 1999 г., преди пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка, WACC на сравнимите дружества е била малко по-висока (8,0 %) от вътрешната норма на възвръщаемост (7,2 %) на проекта за постоянната транспортна връзка. Това е довело до ликвиден дисбаланс в размер на 2,9 милиарда датски крони (0,39 милиарда евро) през 1999 г., което оправдава ограничена държавна помощ. За по-голяма изчерпателност жалбоподателят отбелязва, че през 2000 г. ликвидният дисбаланс е бил 5,9 милиарда датски крони (0,79 милиарда евро) поради по-високата WACC на сравнимите дружества (9,3 %), но подчертава, че още от пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка държавните гаранции са били твърде щедри.
- (205) Според анализа, благодарение на държавните гаранции консорциумът е могъл да финансира разходите си изцяло с дълг, като лихвеният процент по този дълг е бил само 3 % през 1999 г. и 3,5 % през 2000 г. Това означава, че WACC на консорциума е била само 3 % до 3,5 % (100 % дългово финансиране). Следователно вътрешната норма на възвръщаемост от 7,2 % е значително по-висока от WACC на консорциума, а моделът на държавна гаранция е непропорционален и неоправдан. Държавната помощ би следвало да доведе само до намаляване на WACC с 0,8 % (от 8 % на 7,2 %), така че WACC на консорциума да е равна на вътрешната норма на възвръщаемост на проекта за постоянна транспортна връзка. Според доклада непропорционалната държавна помощ, изразена като нетна настояща стойност на активите, възлиза на 54,3 милиарда датски крони (7,28 милиарда евро), изчислена с лихвения процент на консорциума през 1999 г., и на 41,8 милиарда датски крони (5,60 милиарда евро), изчислена с лихвения процент през 2000 г.
- (206) Авторите на доклада представят и допълнителен анализ на нетната настояща стойност на консорциума въз основа на сравнение между лихвения процент, приложим за консорциума, и лихвения процент на дружество със 100 % дългово финансиране от типа AAA. Целта на анализа е да се определи количествено размерът на непропорционалната държавна помощ. Анализът се основава на факта, че ако вътрешната норма на възвръщаемост е по-висока от средния годишен лихвен процент на консорциума, постоянната транспортна връзка ще има положителна нетна настояща стойност, т.е. доходността на проекта е по-висока от разходите. Въз основа на това жалбоподателят подчертава, че държавните гаранции са били твърде щедри и са довели до непропорционална държавна помощ още с пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка. Това заключение се подкрепя и от анализа на годишната възвръщаемост и анюитетите.
- (207) Освен това жалбоподателят предостави меморандум, свързан с някои от констатациите на Комисията в окончателното решение по делото *Fehmarn Belt* по отношение на финансирането на постоянната транспортна връзка, по-специално по отношение на пропорционалността.
- (208) Накрая жалбоподателят представи забележки относно годишния доклад на консорциума за 2020 г., тъй като през пролетта на 2020 г. консорциумът стартира редица инициативи за прехвърляне на дълга си от гарантирани от държавата заеми към заеми без държавни гаранции. Жалбоподателят наблюдава свързаните с тях кредитни рейтинги и стига до заключението, че държавните предприятия вече се ползват с предимство поради факта, че държавата е собственик, което в очите на техните кредитори предполага по-голямо допълнително обезпечение. Жалбоподателят отбелязва също така, че сумата, набрана от заеми без държавни гаранции през 2020 г., представлява около 28 % от brutните заеми на консорциума, което допълнително показва, че държавните гаранции са били непропорционални още през първите години на експлоатацията.
- (209) Stena Line се позовава на Съобщението за ВПОИ, като припомня, че изчисляването на ликвидния дисбаланс може да включва единствено допустимите разходи. Като се има предвид, че вътрешните автомобилни и железопътни връзки се считат за отделен проект, Stena Line твърди, че разходите за тези съоръжения не са от значение за изчисляване на размера на помощта, от която може да се възползва постоянната транспортна връзка. В тази връзка Stena Line отбелязва, че през 2018 г. консорциумът е коригирал политиката си за разпределяне на дивиденди, за да се съсредоточи основно върху максималното намаляване на дълга на дружествата собственици, A/S Øresund и SVEDAB, които отговарят за вътрешните автомобилни и железопътни връзки. Stena Line твърди, че това представлява ясно доказателство, че държавната помощ за консорциума за постоянната транспортна връзка финансира недопустими разходи.

4.4.6. Предотвратяване на неправомерното нарушаване на конкуренцията и сравнителен тест

- (210) Според жалбоподателя помощта, съдържаща се в държавните гаранции и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, води до неоправдано нарушаване на конкуренцията.
- (211) Жалбоподателят заявява, че целта на проекта за постоянната транспортна връзка никога не е била да замени фериботните услуги между Helsingborg и Helsingør, нито пък това е било считано за необходима или неизбежна последица от него. Освен това той припомня, че връзката между пристанищата Helsingborg и Helsingør, които са част от мрежата TEN-T, свързва пътищата E47, E4 и E20 на TEN-T и по този начин Централна Европа със скандинавските страни. Жалбоподателят се позовава на една от основните цели на трансевропейската транспортна мрежа, която е да допринесе за ниски емисии на парникови газове, чист транспорт и ниски въглеродни емисии, и отбелязва, че неговите фериботи с нулеви емисии са екологична алтернатива на постоянната транспортна връзка. Накрая жалбоподателят се позовава на Бялата книга на Комисията относно пътната карта за изграждане на Единно европейско транспортно пространство ⁽¹¹⁸⁾, в която Комисията отбелязва, че „елиминирането на данъчните нарушения и неправомерните субсидии, както и свободната и лоялна конкуренция [...] са необходими [...] за създаване на равностойни условия между видовете транспорт, които са в пряка конкуренция“. Жалбоподателят счита, че социално-икономическите последици от отпадането на фериботната му услуга биха били катастрофални. В този контекст жалбоподателят припомня, че държавните гаранции позволяват на консорциума да определя таксите за изминатото разстояние за постоянната транспортна връзка на изкуствено ниски равнища, което позволява на консорциума да увеличи обема на движението си и пазарния си дял. Държавните гаранции дават възможност на консорциума да поема по-големи рискове, като де факто фалитът е изключен. Жалбоподателят посочва и друг механизъм, който води до изкривяване на пазара и който е свързан с целите на държавите да насърчават движението през постоянната транспортна връзка. Тъй като консорциумът е подкрепян от държавите, целта му също ще се измести от стриктното максимизиране на печалбата към увеличаване на обема на движението. Това е възможно благодарение на държавните гаранции.

4.4.7. Условия за мобилизиране на държавните гаранции

- (212) Като се позовават на Известие относно гаранциите от 2008 г., жалбоподателят припомня на Комисията, че тя няма право да разрешава помощ под формата на държавни гаранции, освен когато Комисията е запозната предварително с условията, довели до предоставянето на тези гаранции. Според жалбоподателя в споразуменията за заем, сключени между консорциума и съответните финансови институции, не са определени условия за мобилизиране на гаранциите и следователно Комисията не е в състояние да установи, че държавните гаранции са съвместими с вътрешния пазар.

4.5. Оправдани правни очаквания

- (213) Жалбоподателят и Scandlines et al. твърдят, че решението по делото *Øresund* следва да се тълкува в смисъл, че оправданите правни очаквания на консорциума и държавите са изключени след решението по делото *Aéroports de Paris*.
- (214) В съответствие с това те твърдят, че в решението по делото *Øresund* ⁽¹¹⁹⁾ Общият съд изрично е постановил, че оправданите правни очаквания могат да съществуват само за периода преди решението по делото *Aéroports de Paris*, а не, както Комисията изглежда предполага в съображение 178 от решението за откриване на процедурата, поне до 2000 г.
- (215) Жалбоподателят се позовава на съдебната практика, цитирана в решението по делото *Øresund* ⁽¹²⁰⁾, в което са изброени трите кумулативни условия, които трябва да бъдат изпълнени, за да бъде искът за право на защита на оправданите правни очаквания основателен: i) на заинтересуваното лице трябва да са предоставени конкретни, безусловни и непротиворечиви гаранции, произтичащи от оправомощени и достоверни източници; ii) тези гаранции трябва да бъдат такива, че да породят оправдани правни очаквания от страна на лицето, към което са адресирани; iii) предоставените гаранции трябва да са в съответствие с приложимите правила.

⁽¹¹⁸⁾ Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, COM(2011) 144 окончателен, точка 59.

⁽¹¹⁹⁾ Точка 322.

⁽¹²⁰⁾ Точка 306: решение на Общия съд от 30 юни 2005 г., *Branco/Комисия*, T-347/03, EU:T:2005:265, точка 102 и цитираната там съдебна практика; решение на Общия съд от 23 февруари 2006 г., *Cementbouw Handel & Industrie/Комисия*, T-282/02, EU:T:2006:64, точка 77; решение на Общия съд от 30 юни 2009 г., *CEM/Комисия*, T-444/07, EU:T:2009:227, точка 126.

- (216) Въпреки че жалбоподателят и Scandlines et al. признават наличието на оправдани правни очаквания до решението по делото *Aéroports de Paris*, те считат, че гаранциите, дадени от Комисията в писмата от 1995 г., вече не са били в съответствие с приложимите правила след това съдебно решение. Scandlines et al. твърди, че при всички случаи правото да се разчита на оправдани правни очаквания ще изтече след края на преходен период от три години, който позволява на бенефициера да адаптира поведението си с оглед на новите правни обстоятелства ⁽¹²¹⁾.
- (217) Освен това жалбоподателят твърди, че след решението по делото *Aéroports de Paris* не може да има съмнение, че един благоразумен и бдителен стопански субект би могъл да предвиди, че Комисията евентуално би могла да приеме решение, с което да установи, че въпросните мерки за помощ са предмет на правилата за държавна помощ. Жалбоподателят и Scandlines et al. смятат, че държавите и консорциумът е трябвало да коригират поведението си в съответствие с решението и че периодът между решението по делото *Aéroports de Paris* и предполагаемото прекъсване на давностния срок трябва да се счита за достатъчно време за коригиране и за уведомяване на Комисията за съответните мерки за помощ.
- (218) И накрая, жалбоподателят твърди, че дори ако Комисията приеме, че държавите са предоставили две държавни гаранции през 1992 г., което представлява индивидуална помощ *ad hoc*, е ясно, че принципът на оправданите правни очаквания не може да се прилага за периода след 13 май 2003 г. В противен случай държавите биха могли да се позоват на принципа на оправданите правни очаквания, за да продължат да предоставят държавни гаранции на консорциума, без да плащат никаква премия и без никакви ограничения по отношение на сумите, които трябва да бъдат гарантирани, и времето, през което те могат да бъдат предоставени, толкова дълго, колкото считат за необходимо.

4.6. Възстановяване на помощ

- (219) Scandlines et al. смята, че помощта, произтичаща от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, и от държавните гаранции, предоставени от 2003 г. нататък, следва да бъде възстановена. Това се отнася по-специално за държавните гаранции за всички заеми, взети за рефинансиране на първоначалния дълг, както и за помощта за всички други оперативни разходи, покрити със заеми. Trelleborg Port подчертава, че действителните държавни гаранции трябва да бъдат отменени, като освен това консорциумът трябва да възстанови разликата между пазарната премия и платената премия. Stena Line твърди, че трябва да се поиска възстановяване на i) всяка помощ, предоставена след 2004 г. (тъй като поне от 2004 г. консорциумът би могъл да взема заеми при пазарни условия); ii) оперативната помощ, отпусната между 2003 г. и 2004 г.; и iii) за периода 2003—2004 г. — разликата между цените на постоянната транспортна връзка, основани на действителните разходи, и цените, основани на по-ниски от реалните разходи, както и на държавните гаранции и държавните заеми ⁽¹²²⁾, покриващи всички оперативни разходи.
- (220) Жалбоподателят добавя, че дори ако Комисията обяви помощта за съвместима с вътрешния пазар, това не би довело до узаконяване на мерките, въведени в противоречие с член 108, параграф 3 от ДФЕС, *ex post facto*, и лихвите следва да се прилагат от датата на предоставяне на всяка нова помощ.
- (221) FSS, Trelleborg Port и Grimaldi твърдят, че държавните гаранции и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията не са били съобщени на Комисията съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС и следователно представляват неправомерна помощ. Това включва държавните гаранции и помощта, съдържаща се в специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, която е била предоставена след приемането на решението от 2014 г., което впоследствие е било отменено. Тъй като няма доказателства, които да сочат, че Дания и Швеция са спрели да предоставят държавни гаранции и помощи, произтичащи от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, Комисията следва да приеме решение, с което да нареди на Дания и Швеция да спрат да предоставят нови гаранции, а на Дания да спре да предоставя помощи, свързани със специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, както и да спре съществуващите държавни гаранции и предимства, свързани със специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, докато Комисията не вземе решение относно тяхната съвместимост с вътрешния пазар.

⁽¹²¹⁾ Прави се позоваване на решение на Общия съд от 16 октомври 2014 г., *Alcoa Trasformazioni/Комисия*, T-177/10, EU:T:2014:897, точка 72.

⁽¹²²⁾ Stena Line не е предоставило никаква допълнителна или конкретна информация за това кои държавни заеми има предвид.

- (222) Жалбоподателят счита, че непропорционалната държавна помощ за консорциума е довела до трайни последици, които трябва да бъдат коригирани чрез мерки, насочени към бъдещето. Простото прекратяване на държавната помощ чрез оттегляне и прекратяване на държавните гаранции няма да е достатъчно, за да се създадат равни условия на конкуренция за постоянната транспортна връзка и фериботите. В този контекст жалбоподателят се позовава на точка 96 от решението по делото *Øresund*, в която Общият съд посочва, че Комисията е предположила, че ликвидацията на консорциума би била правно невъзможна с оглед на междуправителственото споразумение. Тъй като в Известието относно гаранциите от 2008 г. се счита, че по-благоприятните условия за финансиране, получени от предприятия, чиято правна форма предвижда освобождаване от обичайните правила за фалит или други процедури по несъстоятелност, могат да представляват държавна помощ, консорциумът би продължил да се ползва от значително предимство дори след като държавите престанат да предоставят конкретни споразумения за държавна гаранция.
- (223) Жалбоподателят счита, че тези насочени към бъдещето мерки трябва да възстановят нормалните разходи, нормалните цели и нормалните търговски рискове на оператора на постоянната транспортна връзка. По-конкретно, те разглеждат три възможни решения за възстановяване на нормалните пазарни условия за движение през реката *Øresund*, а именно приватизация на постоянната транспортна връзка, учредяване на постоянната транспортна връзка като публично дружество със свободно търгуеми акции, котиран на фондовите борси в Копенхаген и/или Стокхолм, или предоставяне на концесия на независим оператор при търговски условия.

5. МНЕНИЯ, ПОЛУЧЕНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ

- (224) В настоящия раздел са описани мненията на държавите относно решението за откриване на процедура. Тези мнения съдържат забележките на държавите по мненията на заинтересованите страни, които бяха представени на органите на държавите в неупореден формат. Настоящият раздел включва и допълнителна информация, предоставена от държавите в отговор на конкретни въпроси на Комисията.

5.1. Фактологични пояснения към решението за откриване на процедурата

- (225) Държавите предоставиха фактологични пояснения към описателната част на решението за откриване на процедурата.
- (226) По-конкретно държавите поясняват, че нито в шведското, нито в датското законодателство има правно основание за предоставяне на държавни заеми на консорциума. Това е пояснение към съображение 31 от решението за откриване на процедурата, в което се посочва, че консорциумът може да получи държавни заеми от Датската национална банка срещу годишна такса от 0,15 % от стойността на непогасения заем плюс годишен лихвен процент, определен от министъра на финансите. Държавите уточняват, че това може да се основава на объркване между финансирането на консорциума и финансирането на A/S *Øresund* — датското дружество майка на консорциума. Съгласно член 7, параграф 1 от Закона за изграждането на връзката (понастоящем член 10, параграф 4 от Закона *Sund & Bælt*), когато се счита за целесъобразно, датският министър на финансите е упълномощен да покрие нуждите от финансиране на A/S *Øresund* чрез държавни заеми.
- (227) Държавите подчертават, че пряката последица от междуправителственото споразумение, шведското и датското законодателство за прилагане и споразумението за консорциум е, че от деня на създаването на консорциума държавите са задължени да гарантират всички заеми и други финансови инструменти, взети от консорциума за финансиране на постоянната транспортна връзка. Въпреки че Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка отговарят за практическото управление на гаранциите във връзка с конкретни заеми и споразумения за финансиране, те не са компетентни да откажат да предоставят на консорциума необходимите гаранции за финансиране на проекта.
- (228) Споразумението за консорциум беше одобрено от Дания на 4 февруари 1992 г. и от Швеция на 13 февруари 1992 г. Следователно споразумението за консорциум влезе в сила на 13 февруари 1992 г. Освен това държавите поясниха, че консорциумът не е регистриран в шведската служба за регистрация на дружества, както твърди жалбоподателят (съображение 176), тъй като има уникална правосубектност. Въпреки това на 23 юли 1993 г. той е регистриран за целите на ДДС и социалноосигурителните плащания. Регистрацията в шведската служба за регистрация на дружества не е необходима, за да може консорциумът да придобие права и задължения.

- (229) Държавите предоставиха допълнителни подробности за това какво е предвидено в решението на шведския парламент във връзка със задължението за солидарна държавна гаранция (съображение 89) и за практическото управление на солидарното задължение за държавна гаранция от страна на Шведската служба за държавния дълг (съображения 91—94). Що се отнася до изпълнението на задължението за държавна гаранция в Дания, държавите се позоваха на член 8 от Закона за изграждането на връзката и на вводните бележки към Закона за изграждането на връзката, свързани с член 8 (съображение 95).
- (230) Държавите уточниха, че практическите административни мерки от страна на Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка (чрез споразуменията за сътрудничество) са въведени, за да се даде възможност на Швеция и Дания да наблюдават и влияят върху финансовата политика на консорциума. Механизмът дава възможност на държавите да гарантират, че консорциумът няма да надхвърли мандата си и че се следва политика на финансиране, която свежда до минимум дългосрочния риск за държавите. По този начин механизмът позволява на държавите допълнително да гарантират и че предоставената на консорциума помощ не надхвърля необходимото.
- (231) Държавите представиха актуализиран преглед на непогасения дълг на консорциума.

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

5.2.1. Консорциумът като бенефициер

- (232) Държавите признават, че консорциумът е бенефициер на модела на държавна гаранция. Датските органи обаче не приемат, че консорциумът е бенефициер на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. В това отношение те отбелязват, че консорциумът е партньорство, което — що се отнася до датските данъчни правила — е прозрачно. Следователно не консорциумът, а само A/S Øresund би могло да се възползва от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, при това само по отношение на половината от приходите и разходите, направени от консорциума.
- (233) Съгласно датското данъчно законодателство всички партньорства са прозрачни за данъчни цели. Следователно не фактът, че консорциумът е данъчно прозрачен, е от полза за A/S Øresund; то се облагодетелства по-скоро от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. Тези правила са създадени специално за A/S Øresund, в качеството му на партньор в консорциума. A/S Øresund не извършва никакви собствени дейности на конкурентен пазар и следователно A/S Øresund не получава държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това датските органи твърдят, че настоящият случай трябва да се разграничи от дело C-128/16 P⁽¹²³⁾, по което Съдът счита, че данъчно прозрачен субект е бенефициер на данъчни мерки, тъй като данъчната прозрачност на консорциума означава, че всички възможни данъчни предимства се получават от неговите собственици.
- (234) Поради тези причини датските органи твърдят, че консорциумът не е получил икономическо предимство в резултат на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията.

5.2.2. Консорциумът не извършва икономическа дейност

- (235) Държавите поддържат позицията си, изложена в раздел 4.2.1 от решението за откриване на процедурата, че планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка не могат да се считат за икономическа дейност, попадаща в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Според държавите изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка са класически примери за упражняване на публични правомощия за управление и планиране на земе ползването, които не попадат и не следва да попадат в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Следователно моделът на държавна гаранция и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията не попадат в обхвата на правилата на Съюза за държавните помощи.

⁽¹²³⁾ Решение на Съда от 25 юли 2018 г., *Комисия /Испания и други, C-128/16 P*, EU:C:2018:591.

- (236) В отговора си на решението за откриване на процедурата държавите се позовават на предишните си становища, предоставени в контекста на процедурата по предварително разследване по дела SA.36558, SA.38371 и SA.36559, и потвърждават, че поддържат изложените в тях позиции. В това отношение държавите изтъкват, че до началото на 2000 г., в рамките на дългогодишна практика на вземане на решения, Комисията последователно е приемала, че изграждането от публичен орган на инфраструктура, достъпна за всички потенциални ползватели при недискриминационни условия, не представлява икономическа дейност, попадаща в обхвата на правилата на Съюза в областта на конкуренцията. Такива дейности се считат по-скоро за упражняване на публични правомощия (за планиране) с цел осигуряване на обща транспортна инфраструктура.
- (237) Държавите изтъкнаха, че целите, които искат да постигнат чрез изграждането на постоянната транспортна връзка, са безспорно и изключително цели на обществената политика, свързани по-специално с насърчаване на културното, регионалното и икономическото развитие и сътрудничество между двете държави. Те твърдят, че решението по делото *Aéroports de Paris* и решението по делото *Leipzig Halle* на Общия съд от 24 март 2011 г., потвърдени от Съда на 19 декември 2012 г.⁽¹²⁴⁾ („решенията *Leipzig Halle*“), не се прилагат непременно за инфраструктурни проекти като постоянната транспортна връзка. За разлика от летищата, разработването и експлоатацията на трансгранични мостове, които изискват сключването на международни споразумения, не могат да бъдат осъществени от обикновени инвеститори. Строителството и експлоатацията на мостове не са били подложени на либерализация, подобна на тази в сектора на летищата. Те твърдят, че постоянната транспортна връзка може да се разграничи от ситуацията в решенията *Leipzig Halle*, тъй като изграждането на постоянната транспортна връзка никога не е имало за цел да разшири търговските дейности на консорциума; консорциумът е създаден с единствената цел да изпълнява цели на обществената политика, а не да извършва икономическа дейност.
- (238) Освен това държавите твърдят, че дейностите на консорциума са свързани изключително с изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, т.е. с публични задължения, които са пряка последица от мерките за публично планиране. Основните условия за стопански дейности на консорциума са предопределени и са резултат от упражняването на публични правомощия от страна на държавите. Консорциумът изпълнява обществените си задължения в обособен икономически кръг; по този начин не съществува риск неговите дейности по финансиране въз основа на модела на държавна гаранция да бъдат използвани за кръстосано субсидиране на други дейности, които не са свързани с неговите публични задачи. В този смисъл дейностите и начините на финансиране на консорциума са сравними с тези на (други) публични органи, които начисляват такса, базирана на разходите, за предоставянето на специфични публични стоки или услуги на своите потребители, като например изготвянето на някои официални документи, например паспорти и шофьорски книжки, и здравните проверки и проверките за хуманно отношение към животните, извършвани от ветеринарните агенции. Когато държавните структури имат изключителни правомощия да изпълняват такива публични задължения в затворен икономически кръг, техните дейности трябва да се считат за упражняване на публични правомощия. Държавите припомнят, че в това отношение консорциумът е 100 % публична собственост и нито един частен оператор не би могъл да се възползва от модела на държавна гаранция.
- (239) Освен това държавите твърдят, че не може да се счита, че консорциумът се конкурира с фериботните услуги на жалбоподателя. Въпреки че ценовата политика на консорциума може да засегне стопанската дейност на жалбоподателя, това не е последица от конкурентни отношения между два сравними субекта, предлагащи взаимозаменяеми услуги на един и същ пазар. Докато жалбоподателят предлага търговска фериботна услуга, консорциумът по-скоро предлага обществено благо под формата на достъп до определена част от пътна и железопътната инфраструктура. Когато консорциумът определя цената на това обществено благо, той действа в рамките на решението относно публична политика за финансиране на постоянната транспортна връзка, включително на вътрешните автомобилни и железопътни връзки. Следователно отношенията между консорциума и жалбоподателя се различават съществено от обикновените конкурентни отношения.
- (240) Въпреки това държавите представиха допълнителни доводи относно класифицирането на модела на държавна гаранция и на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията като схеми за помощ или като индивидуална помощ, относно класифицирането им като нова или като съществуваща помощ, както и относно наличието на оправдани правни очаквания.

⁽¹²⁴⁾ Решение на Общия съд от 24 март 2011 г., *Freistaat Sachsen u Land Sachsen-Anhalt u др./у/Комисия*, съединени дела T-443/08 и T-455/08, EU:T:2011:117; потвърдено при обжалване с решение на Съда от 19 декември 2012 г., *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Комисия*, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

5.3. **Класифициране на модела на държавна гаранция като схема за помощ или като индивидуална помощ**

- (241) Според държавите характеристиката на модела на държавна гаранция е съществен въпрос и при оценката трябва да се вземат предвид целта на Регламент (ЕС) 2015/1589, както и практическите последици от тази характеристика, както за постоянната транспортна връзка, така и за други подобни случаи.
- (242) Според държавите текстът на Регламент (ЕС) 2015/1589 предвижда, че моделът на държавна гаранция се състои от помощ *ad hoc*, а не от схеми за помощ. В този смисъл държавите смятат, че моделът на държавна гаранция не е насочен към „предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин“, и освен това, че той е „свързан с конкретен проект“. Според държавите това се потвърждава от факта, че консорциумът е дружество със специална цел, чиито задачи са свързани с постоянната транспортна връзка, и че държавните гаранции, предоставени на консорциума, са неразривно свързани и ограничени до дейности, свързани с изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка. Следователно държавите твърдят, че моделът на държавна гаранция се състои от индивидуална помощ.
- (243) Държавите смятат, че моделът на държавна гаранция в този случай се различава съществено от косвените гаранции, предоставени например на публични предприятия под формата на национално законодателство, изключващо несъстоятелността⁽¹²⁵⁾.
- (244) В този контекст държавите се позовават на правната литература, в която са дадени примери за схеми за помощ, попадащи в обхвата на определението в член 1, буква г), втора част от Регламент (ЕС) 2015/1589, включително схема, по която определено предприятие получава годишна компенсация за загубите, понесени при предоставянето на услуга от общ икономически интерес⁽¹²⁶⁾, и данъчни стимули, неограничени по размер или срок, предоставени на определени предприятия.⁽¹²⁷⁾ Такива схеми, по мнението на държавите, също се различават коренно по цел и характер от модела на държавна гаранция, предоставен на консорциума.
- (245) Освен това според държавите междуправителственото споразумение и законодателството за прилагане в Швеция и в Дания ясно показват, че солидарните държавни гаранции са били предоставени на консорциума безсрочно и неотменимо през 1992 г. като правна и икономическа предпоставка за задължението на консорциума да създаде и експлоатира постоянната транспортна връзка. По този начин двете държави имат ясно и недвусмислено правно задължение една спрямо друга и спрямо консорциума да гарантират, че последващите финансови сделки, попадащи в обхвата на междуправителственото споразумение и законодателството за прилагане, са гарантирани от държавите. Държавите твърдят, че фактът, че това изисква последващо администриране от страна на Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка, не означава, че държавите имат избор да откажат да гарантират такива сделки.
- (246) Поради това моделът на държавна гаранция, по мнението на държавите, следва да се охарактеризира като състоящ се от две индивидуални помощи *ad hoc*, предоставени при създаването на консорциума на 13 февруари 1992 г. От този ден държавите са правно задължени да гарантират цялото финансиране, необходимо на консорциума за изграждането на постоянната транспортна връзка и пускането ѝ в експлоатация. Държавите считат, че това заключение се подкрепя както от правните разпоредби, така и от икономическата обосновка на модела на държавна гаранция.
- (247) По отношение на правните договорености държавите твърдят, че въпреки че Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка отговарят за практическото управление на гаранционните споразумения във връзка с конкретни заеми и споразумения за финансиране, те не са компетентни да откажат на консорциума гаранциите за финансиране на проекта. Освен това, въпреки че Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка периодично издават, преиздават или потвърждават първоначалните гаранции по отношение на конкретен заемодател, това не променя правното задължение на държавите по отношение на консорциума да гарантират финансовите ангажменти на консорциума във връзка с проекта.

⁽¹²⁵⁾ Във връзка с това те се позовават на решение на Съда от 3 април 2014 г., *Френска република/Европейска комисия*, C-559/12, EU:C:2014:217.

⁽¹²⁶⁾ Mederer, W., Pesaresi, N. и Van Hoof, N., *EU Competition law: Volume IV, State aid, Book 1*, Claeys & Casteels (Конкурентно право на ЕС: том IV, Държавна помощ, книга 1) 2008 г., стр. 566.

⁽¹²⁷⁾ Heidenhain, M., ed., *European State Aid Law: A Handbook* (Право на ЕС в областта на държавната помощ. Наръчник.), Beck/Hart, 2010 г., стр. 587—588; и Sinnave, A. и Slot, P. J., *The new regulation on State aid procedures* (Новият регламент относно процедурите за държавна помощ), *Common Market Law Review* 36, брой 6, 1999 г., стр. 1153—1194, стр. 1161.

- (248) Държавите отбелязват, че текстът на съответните разпоредби на междуправителственото споразумение, същността на националното законодателство за прилагане и споразумението за консорциум не са променени от приемането им. Тъй като правното основание, от което консорциумът черпи правото си на финансиране с държавна гаранция, остава непроменено, държавите смятат, че държавните гаранции са били окончателно и неотменимо предоставени на консорциума в момента, в който той е придобил законно право да получава финансиране с държавна гаранция, т.е. от деня на основаването му.
- (249) Държавите предоставиха допълнителни подробности относно изпълнението на шведското задължение за солидарна държавна гаранция в контекста на твърдението на жалбоподателя, че шведските гаранции са били променени от вторични на лични гаранции (съображение 175). Държавите заявиха, че първоначалното задължение за солидарна държавна гаранция никога не се е променяло. Задължението за държавна гаранция по отношение на консорциума е установено с решение на шведския парламент, прието въз основа на междуправителственото споразумение. Решението на шведския парламент е изпълнено по-късно с решение на шведското правителство от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) и решение на шведското правителство от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3), с които на Шведската служба за държавния дълг е възложено да издава гаранции. Нито едно от тези решения не регламентира подробно начина, по който трябва да се определят условията на отделните гаранционни споразумения. Вместо това решението за това е трябвало да бъде взето и изпълнено от Шведската служба за държавния дълг. В този контекст няма последващо решение на шведския парламент, нито решение на шведското правителство, което би променило задължението за държавна гаранция, установено с решението на шведския парламент. Индивидуалните гаранционни документи служат за изпълнение на вече предоставеното право на консорциума. Гаранционните документи действително трябва да се тълкуват като лични гаранции. Това обаче не представлява промяна на шведското задължение към консорциума за предоставяне на гаранции и не надхвърля правата, предоставени на консорциума в междуправителственото споразумение или в решението на шведския парламент. Освен това държавите отбелязват, че Шведската служба за държавния дълг не разполага със законово правомощие или мандат да изменя или разширява първоначалното задължение за солидарна държавна гаранция — или да издава нова гаранция — без ново решение на правителството. Промените във формулировката, използвана в преиздадените гаранционни документи по отношение на отделните заеми, трябва да се тълкуват като различно изпълнение на първоначалното задължение за солидарна държавна гаранция, а не като нови индивидуални гаранции.
- (250) Що се отнася до изпълнението на датското солидарно задължение за държавна гаранция, държавите обясниха, че задължението за държавна гаранция, предвидено в Закона за изграждането на връзката, не се е променило от влизането му в сила. Условията за мобилизиране не са изрично предвидени в това законодателство, поради което по подразбиране това гаранционно задължение ще се счита за *simpel kaution* (обикновено поръчителство). Датският закон за гаранциите прави разграничение между *simpel kaution* (обикновено поръчителство) и *selvskyldnerkaution* (солидарно поръчителство). *Simpel kaution* означава, че страната, която прибегва до гаранцията, трябва да докаже на поръчителя, че принципалът (главният длъжник) не е в състояние да плати задълженията си. Обикновено за тази цел се изисква или i) по време на изпълнението (т.е. при опита на тази страна да изпълни вземането си срещу активите на главния длъжник) да се установи, че главният длъжник не е в състояние да изплати задълженията си, когато същите станат изискуеми; или ii) да се установи, че главният длъжник е обявен във фалит или в друго подобно производство по несъстоятелност. *Selvskyldnerkaution* означава, че страната, която прибегва до гаранцията, може да поиска от поръчителя да плати, ако главният длъжник не е извършил плащане в срок. Съгласно датската съдебна практика по отношение на гаранцията дадена гаранция обичайно се тълкува като *simpel kaution*, освен ако няма ясно основание, тя да се тълкува като *selvskyldnerkaution*. Следователно, освен ако гаранцията не бъде ясно описана като *selvskyldnerkaution*, страната, която прибегва до гаранцията, ще трябва да докаже на поръчителя, че главният длъжник не е в състояние да изплати задълженията си, когато същите станат изискуеми.
- (251) На практика условията за мобилизиране са допълнително уточнени в гаранционните споразумения, издадени във връзка с различните финансови сделки. От формулировката на тези гаранционни споразумения следва, че те са безусловни и следователно инвеститорите не са задължени да търсят принудително изпълнение на вземането си от консорциума, а при неизпълнение на задължението за плащане могат да се обърнат направо към поръчителите. Кредиторите не са задължени да задействат каквито и да било процедури във връзка с несъстоятелност. От друга страна, в клаузите на програмата EMTN, споразуменията за заеми на ЕИБ и в рамковите споразумения на ISDA има специална разпоредба, уреждаща потенциална ситуация на несъстоятелност. Съгласно тази разпоредба всички кредитори се задължават да не ускоряват подготовката или производството по несъстоятелност, нито да активират или да участват в подаването на искане за образуване на производство по несъстоятелност, реструктуриране, управление на масата на несъстоятелността, прекратяване на юридическото лице и т.н., докато гаранциите покриват задълженията на консорциума.

- (252) Държавите се позовават също така на окончателното решение по делото Fehmarn Belt и по-специално изтъкват забележката, че в съображение 253 от това решение Комисията подчертава, че актът, уреждащ изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка Fehmarn Belt, съдържа ясен ангажимент от страна на държавата да финансира разходите за строителство чрез държавни заеми и/или държавни гаранции, съгласно който министърът на финансите е упълномощен да взема решения само относно комбинацията от държавни заеми и държавни гаранции. Освен това те изтъкват съображение 256 от окончателното решение по делото Fehmarn Belt, в което се посочва, че министърът на финансите има ограничена свобода на преценка само по отношение на отпускането на държавни заеми и държавни гаранции. В случая с Øresund Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг отговарят за практическото управление на гаранциите във връзка с конкретни заеми и споразумения за финансиране, без да са компетентни да откажат да предоставят на консорциума необходимите гаранции за финансиране на проекта. Ето защо държавите твърдят, че по делото Øresund свободата на преценка на държавите е дори по-ограничена, отколкото по делото Fehmarn Belt.
- (253) Освен това държавите отбелязват, че Комисията е подчертала, че помощта, предоставена на Femern A/S — дружеството със специална цел, отговарящо за изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка Fehmarn Belt — е свързана изключително с финансирането на планирането и изграждането на тази постоянна транспортна връзка, като се изключват други проекти и дейности. Държавите изтъкват, че същото важи и за случая Øresund. Консорциумът е „дружество със специална цел“, което не трябва да извършва дейности, различни от тези, свързани с постоянната транспортна връзка. Цялостна оценка на обхвата на гаранциите, която отчита факта, че консорциумът не може да извършва други дейности, според тях би могла да доведе единствено до заключението, че гаранциите са свързани с конкретен проект.
- (254) Държавите стигат до заключението, че по същите причини, както в делото Fehmarn Belt, на консорциума очевидно не се предоставя нова помощ всеки път, когато се сключва нова сделка, която е гарантирана. Следователно окончателното решение по делото Fehmarn Belt потвърждава становището на държавите, че държавните гаранции следва да се характеризират като две индивидуални помощи *ad hoc*, предоставени при създаването на консорциума през 1992 г.
- (255) Икономическата обосновка на модела на държавна гаранция е била да се сведат до минимум общите разходи по заеми за проекта. Тази цел би била подкопана, ако всяка държава има свобода на преценка дали да издаде конкретно гаранционно споразумение по отношение на консорциума. Моделът не би могъл да функционира като механизъм за финансиране, ако консорциумът трябва да „кандидатства“ пред държавите за държавна гаранция всеки път, когато трябва да вземе нов заем. Освен това би било безсмислено от гледна точка на пазарната икономика да се приеме, от една страна, че консорциумът има характеристиките на „предприятие“, което се конкурира с други пазарни оператори, и, от друга страна, да се приеме, че това предприятие би поело отговорността за финансирането на постоянната транспортна връзка, без преди това да е получило ясно законово право да финансира от самото начало разходите за нейното изграждане с държавни гаранции. Освен това държавите твърдят, че фактът, че предоставянето е станало през 1992 г., се потвърждава и от икономическата действителност, по-специално от финансовите пазари. В обобщението на кредитния анализ на Standard & Poor's за консорциума от 18 ноември 2016 г. се посочва, че „[т]ези гаранции, съгласно тяхната формулировка, неотменимо и безусловно покриват целия дълг и лихвените плащания на Øresundsbron“. По тази причина Standard & Poor's обвързва рейтинга на дълга на консорциума с дългосрочния рейтинг на Швеция и Дания — т.е. AAA.
- (256) Накрая, държавите твърдят, че общите принципи на правото на Съюза в областта на държавните помощи и съдебната практика подкрепят заключението, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, е била предоставена при създаването на консорциума. Според тях ангажиментите за гарантиране на заемите на консорциума за постоянната транспортна връзка са били твърди, точни и безусловни при създаването на консорциума. По този начин помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, е била предоставена през 1992 г., когато консорциумът е получил безусловно и неотменимо юридическо право да използва модела на държавна гаранция за финансиране на своите задължения, свързани с конкретния проект, дори ако тези бъдещи финансови споразумения все още не са били сключени (т.е. дори ако гаранциите все още не са били реално „изплатени“).

5.4. Класифициране на модела на държавна гаранция като нова помощ или като съществуваща помощ

- (257) Държавите се позовават на член 17, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/1589, в който се посочва, че десетгодишният давностен срок (за възстановяване) започва да тече от деня, в който неправомерната помощ е била предоставена на бенефициера като индивидуална помощ.

- (258) Държавите смятат, че десетгодишният давностен срок е изтекъл на 13 февруари 2002 г., т.е. десет години след създаването на консорциума — на 13 февруари 1992 г. Следователно цялата помощ, свързана с модела на държавна гаранция, е съществуваща помощ и не може да бъде възстановена.
- (259) Освен това шведските органи твърдят, че всяка възможна помощ е била окончателно отпусната преди присъединяването на Швеция към Съюза и преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП ⁽¹²⁸⁾ на 1 януари 1994 г. Съответно солидарната държавна гаранция, предоставена от Швеция, представлява съществуваща помощ в съответствие с член 1, буква б), подточка i) от Регламент (ЕС) 2015/1589 и член 144 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция.
- (260) Според държавите основните разграничения между „нова помощ“ и „съществуваща помощ“, както и между „схеми за помощ“ и „помощ *ad hoc*“, имат за цел да постигнат баланс между две основни съображения: i) ефективно прилагане на правилата за държавна помощ; и ii) правна сигурност за държавите членки, получателя на помощта и неговите договорни партньори, които са променили положението си с оглед на помощта.
- (261) От тази гледна точка държавите добавят, че основна правна и икономическа предпоставка за стартирането на проекта и за извършването на разходите, свързани с изграждането на постоянната транспортна връзка, е, че консорциумът е получил държавни гаранции от двете участващи държави и че тези държавни гаранции ще останат валидни до пълното изплащане на дълга на консорциума.
- (262) Освен това държавите отбелязват, че всяка заинтересована страна или потенциален конкурент е могъл да подаде жалба до Комисията или да се позове на член 108, параграф 3 от ДФЕС директно пред националните съдилища от момента на създаването на консорциума и в рамките на съответните срокове съгласно правото на Съюза и националното право. След изтичането на тези срокове Комисията не е компетентна да разпорежда възстановяване или да налага подходящи мерки за в бъдеще. Те твърдят, че ако Комисията разполага с тази компетентност няколко десетилетия след стартирането на проекта и възникването на дълга, това би довело до неприемлива правна несигурност за консорциума и държавите.
- (263) Държавите добавят, че практиката на текущо рефинансиране на заемите е осигурила минимални общи разходи по заемите и че гарантираните от държавата заеми, които вследствие на това се вземат текущо, не следва да водят до различно третиране на консорциума, отколкото ако през 1992 г. той беше избрал да поеме дълг като дългосрочни гарантирани от държавата заеми, които не е необходимо да бъдат рефинансирани.
- (264) Въз основа на горепосочените доводи държавите твърдят, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, е била окончателно и неотменимо предоставена на консорциума на 13 февруари 1992 г.
- (265) Въпреки това и като се има предвид гледната точка на държавите, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, е съществуваща помощ и следователно не може да бъде възстановена, държавите се ангажираха да гарантират, че консорциумът ще финансира нов дълг и ще рефинансира съществуващ дълг при пазарни условия. Поради това съществуващата помощ за консорциума, произтичаща от модела на държавна гаранция, ще бъде поетапно преустановена с изтичането на валидността на непогасените дългови инструменти на консорциума. Държавите предоставиха на Комисията преглед на прехода към пазарни условия на оставащия дълг и очаквания профил на погасяване. Този дълг ще бъде рефинансиран при пазарни условия, когато настъпи падежът му и възникне необходимост от рефинансиране. Ето защо бъдещото финансиране при пазарни условия ще се осъществява постепенно, когато възникнат бъдещи нужди от рефинансиране. В този контекст държавите потвърдиха, че консорциумът не е получавал никакво ново държавно гарантирано финансиране или рефинансиране след решението по делото *Öresund* (съображение 116). Следователно на практика поетапното преустановяване вече е започнало.

⁽¹²⁸⁾ Споразумение за създаване на Европейското икономическо пространство (ЕИП) (ОВ L 1, 3.1.1994 г., стр. 3).

5.5. **Мнения относно специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията**

- (266) Що се отнася до специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, Дания твърди, че ако се наложи те да бъдат разглеждани като попадащи в обхвата на правилата за държавна помощ, мерките ще трябва да се разглеждат главно като „съществуваща помощ“.
- (267) Дания твърди (позовавайки се също така на доводи, представени в контекста на SA.38371 (2014/CP), че в Закона за изграждането на връзката от самото начало и с оглед на специфичните обстоятелства, при които разходите за изграждане на инфраструктурата водят до очевидна необходимост от дългосрочно планиране на финансирането на A/S Øresund, е установено, че A/S Øresund ще се радва на по-благоприятни правила за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди, отколкото съгласно общия датски Закон за определяне на данъчните задължения (раздел 15). Така например в уводните бележки към Закона за изграждането на връзката законодателят изрично посочва, че причината за предоставянето на удължен давностен срок за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди през 1991 г. е, че A/S Øresund не би могло да се възползва от общоприложимите правила за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди (с ограничение от пет години) поради значителни разходи, съчетани с липса на печалби по време на периода на строителство. Дания отбелязва, че загубите, понесени преди пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка, се дължат основно на лихвите по заемите, които са били необходими за изграждането на постоянната транспортна връзка. Разходите по заеми (за лихви) не са част от разходите за придобиване, които могат да бъдат капитализирани като актив в баланса на консорциума, въз основа на който може да се прилага амортизация. Разходите за лихви обаче подлежат на приспадане като разход съгласно общото правило за приспадане на лихви в общия датски Закон за данъчното облагане на доходите и имуществото ⁽¹²⁹⁾ и следователно генерират загуби в началната фаза на проекта.
- (268) Що се отнася до специалното датско правило за амортизацията, Дания твърди, че съгласно член 12 от Закона за изграждането на връзката A/S Øresund попада в приложното поле на отделно правно основание по отношение на амортизацията на първоначалните разходи за придобиване по проекта. Дания отбелязва, че обичайните правила за амортизация (т.е. общоприложимите правила) се съдържат в датския Закон за данъчната амортизация. В този контекст Дания се позовава на уводните бележки към Закона за изграждането на връзката, в които се посочва, че тези разпоредби съответстват на подобни разпоредби, приложими по отношение на „сгради и други инсталации“ съгласно действащия по това време датски Закон за данъчната амортизация, т.е. раздел 22 от консолидирания Закон № 597 от 16 август 1991 г. Дания обясни, че специалното датско правило за амортизацията трябва да се разглежда като практическо правило, позволяващо единен режим за всички активи, който първоначално, ако изобщо е бил в ущърб на консорциума, тъй като най-неблагоприятната норма на амортизация се прилага за всички активи (други елементи, като например машини, обикновено могат да се амортизират по-бързо от 6 %/2 %, но за A/S Øresund 6 %/2 % се прилага като максимална стойност).
- (269) Според датските органи специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди не могат да се разглеждат като предимства, които трябва да се оценяват отделно от модела на държавна гаранция. Правилата, които се прилагат за A/S Øresund, имат същата цел като модела на държавна гаранция, а именно да осигурят финансирането на постоянната транспортна връзка при най-ниски разходи. Освен това сумите, съдържащи се в тези данъчни предимства, са неразривно свързани с модела на държавна гаранция и комбинираният нетен ефект неутрализира всяко данъчно предимство, което A/S Øresund може да е получило. По-специално, общият размер на помощта (брутен еквивалент на безвъзмездна помощ), предоставена чрез модела на държавна гаранция, се намалява, доколкото специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди водят до по-ниски данъчни задължения и следователно до по-ниска дългова тежест за консорциума. Обратно, ако A/S Øresund не беше обект на специалните правила, консорциумът щеше да има по-висока дългова тежест и следователно щеше да бъде отпусната по-голяма помощ чрез модела на държавна гаранция. С други думи специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, приложими към A/S Øresund, са имали за основна цел да подобрят финансовата стабилност на проекта, като по този начин намалят риска, свързан с предоставянето на заеми на консорциума.
- (270) Освен това Дания твърди, че ако някое от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди следва да бъде предмет на правилата за държавна помощ, съответният период за разглеждане на потенциалните предимства в резултат на правилата за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди е ограничен до периода 1 януари 2013 г. — 31 декември 2015 г., т.е. до три години. За периода от данъчната 2002 г. до данъчната 2012 г. включително не е съществувало никакво предимство, тъй като всички правни субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, са могли да пренасят загубите си без ограничения в следващите данъчни години. Специалното правило за пренасянето на загуби за

⁽¹²⁹⁾ Statsskatteloven, член 6, параграф 1, буква д).

следващи данъчни периоди, което е било в сила преди този период, следва да се счита за съществуваща помощ, предоставена с влизането в сила на Закона за изграждането на връзката. В този контекст Дания отбелязва, че ПЗСП за периода 1991—2001 г. се различава значително от ситуацията, приложима в решението по делото *France Télécom*. В Закона за изграждането на връзката от самото начало и с оглед на специфичните обстоятелства на A/S Øresund е установено, че A/S Øresund ще подлежи на по-благоприятни правила за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди с оглед на дългосрочното планиране на финансирането на инвестиция в инфраструктура. Потенциалното предимство следва да се счита за предоставено най-късно в момента на възникване на загубите, а фактът, че загубите са оползотворени на по-късна дата, е без значение за целите на определянето на момента на предоставяне на предимството и следователно за оценката на това дали помощта е понастоящем съществуваща помощ. Следователно това предимство не е било определено и не е зависело от годишното регулиране на данъчната вноса, както е в случая с *France Télécom*, и е можело да бъде премахнато само чрез изменение на законодателството.

- (271) Дания също така предостави допълнителни подробности относно годишните данъчни декларации на A/S Øresund, по-специално относно пренесените и използвани загуби от 1992 г. нататък, както и относно годишните амортизирани суми. Дания потвърди, че са били използвани загуби, които са възникнали преди повече от пет години (и следователно при нормалните правила би трябвало да не може да се използват). Освен това за периода 2013—2015 г. 100 % от печалбата е била прихваната с пренесени загуби, което не би било възможно при обичайните правила за данъчно облагане поради прилаганото ограничение. Освен това Дания потвърди, че първата амортизация по отношение на активите на постоянната транспортна връзка е била извършена за данъчната 2004 г. при норма от 6 %; по това време амортизационната норма съгласно нормалните правила за данъчно облагане е 5 %. A/S Øresund също така се възползва от възможността да извършва амортизация в размер на 6 % през периода, започващ с данъчната 2008 г., когато амортизационната норма съгласно обичайните правила за данъчно облагане е била 4 %. Освен това Дания потвърди, че общият размер на натрупаната амортизация е останал под 60 % до данъчната 2015 г. включително, след което специалните датски правила за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизация бяха отменени.

5.6. Съвместимост на мерките за помощ

- (272) Държавите не сметнаха за целесъобразно или необходимо да коментират подробно съмненията, повдигнати в решението за откриване на процедурата, относно съвместимостта на всяка възможна помощ за консорциума, с оглед на позицията им относно наличието на държавна помощ и квалифицирането ѝ като съществуваща помощ, както е описано в раздели 5.2—5.5.

5.7. Оправдани правни очаквания

- (273) Според държавите в решението по делото *Øresund* Общият съд не е приел позиция относно оправданите правни очаквания за периода след решението по делото *Aéroports de Paris*. Следователно те не са съгласни със заинтересованите страни, които твърдят, че решението на Общия съд трябва да се тълкува в смисъл, който изключва оправданите правни очаквания на консорциума и държавите след 12 декември 2000 г.
- (274) Държавите искат, ако оценката на държавната помощ, извършена от Комисията, доведе до необходимост да се определи точният момент, от който държавите и консорциумът вече не могат да разчитат на оправдани правни очаквания, Комисията да вземе предвид специфичните обстоятелства на проекта.
- (275) По-конкретно те смятат, че, първо, трябва да се признае, че консорциумът и държавите са имали оправдани правни очаквания във връзка с мерките преди решението по делото *Aéroports de Paris* и следователно през целия етап на изграждане, по време на който е възникнал дългът на консорциума. След това държавите и консорциумът са имали ограничени възможности за промяна на модела на финансиране. Държавите твърдят, че в такъв случай, за да бъдат ефективни, оправданите правни очаквания, придобити преди това съдебно решение, трябва да продължат да пораждаат последици и след датата на съдебното решение. По този начин, дори ако държавите и консорциумът не могат да се позовават на принципа на оправданите правни очаквания след декември 2000 г., очакванията на консорциума относно начина, по който ще може да финансира и рефинансира своя дълг за строителство, са формирани преди решението по делото *Aéroports de Paris*. Ако това решение отнеме възможността на консорциума да се (ре)финансира с държавни гаранции, то на практика би застрашило по-нататъшното функциониране на консорциума и на практика би премахнало със задна дата оправданите правни очаквания на държавите и на консорциума преди декември 2000 г.

- (276) Второ, в продължение на повече от 20 години след споразумението за консорциум от 1992 г. и повече от 12 години след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка нито една от заинтересованите страни (включително жалбоподателят) не се е оплакала от държавните гаранции, предоставени на консорциума, или от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията.
- (277) Трето, решението по делото *Aéroports de Paris* не е дало основание на консорциума или на държавите да смятат, че постоянната транспортна връзка е обхваната от правилата за държавна помощ. Решението е много конкретно и по това време се разглежда като дело за летищния сектор, свързано с либерализацията на този сектор. Освен това, както е посочено в съображение 276, нито Комисията, нито някоя трета страна е дала основание на консорциума или на държавите да се съмняват в законосъобразността на финансирането на консорциума в продължение на повече от 12 години след началото на експлоатацията на постоянната транспортна връзка.
- (278) Поради това, с оглед на тези три довода и на конкретните обстоятелства по настоящото дело, държавите твърдят, първо, че мерките за помощ в полза на консорциума след решението по делото *Aéroports de Paris* и до пълното изплащане на дълга за изграждането също следва да бъдат обхванати от принципа на оправдани правни очаквания. В противен случай оправданите правни очаквания на консорциума и на държавите преди декември 2000 г. биха били безсмислени.
- (279) На второ място и във всеки случай държавите считат, че оправданите правни очаквания са продължили до отмяната на решението от 2014 г. от Общия съд на 19 септември 2018 г., тъй като преди тази дата нито консорциумът, нито държавите са разбрали, че проверката на Комисията в решението от 2014 г. е била недостатъчна.
- (280) На трето място и във всеки случай държавите смятат, че консорциумът и държавите са имали оправдани правни очаквания до приемането на решението на Комисията от 2014 г., което впоследствие е било оспорено пред Общия съд, тъй като писмата от 1995 г. са имали същите правни последици като решението, че не е налице помощ. Тъй като това писмо не е било оспорено или подложено на възражения по какъвто и да е друг начин от Комисията преди решението от 2014 г., държавите са имали оправдани правни очаквания.
- (281) Четвърто, и във всеки случай, държавите смятат, че консорциумът и държавите са имали оправдани правни очаквания поне до получаването на писмото на Комисията от 13 май 2013 г., с което е препратена жалбата.

5.8. Насочени към бъдещето мерки

- (282) Държавите смятат, че нито една от мерките, насочени към бъдещето, или от структурните средства за защита, предложени от жалбоподателя, няма правно основание в правото на Съюза в областта на държавните помощи и поради това не следва да се взема под внимание. В този контекст те отбелязват, че в член 345 от ДФЕС се предвижда, че ДФЕС по никакъв начин не засяга правилата в държавите членки, уреждащи системата на собственост. Според съдебната практика ⁽¹³⁰⁾ държавите членки са свободни да определят в своите вътрешни системи системата на собственост, включително това дали желаят да учредят държавни предприятия.
- (283) В контекста на твърдението на жалбоподателя, че консорциумът ще продължи да се ползва от значително предимство, дори след като държавите престанат да издават конкретни държавни гаранции, поради недопускането на несъстоятелност (съображение 222), държавите заявиха, че нищо не пречи по принцип консорциумът да подлежи на обичайните процедури по несъстоятелност съгласно датското или шведското законодателство. Това ясно се вижда от констатацията, че в клаузите на програмата EMTN, споразуменията за заеми на ЕИБ и рамковите споразумения на ISDA (съображение 251) има конкретно позоваване на потенциална ситуация на несъстоятелност.

⁽¹³⁰⁾ Решение на Съда от 20 март 1985 г., *Италия/Комисия*, C-41/83, EU:C:1985:120, точка 22 и решение на Съда на ЕС от 30 април 1974 г., *Sacchi*, C-155/73, EU:C:1974:40, точка 14.

6. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

6.1. Оценка на наличието на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС

- (284) В член 107, параграф 1 от ДФЕС се предвижда, че „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (285) Въз основа на тази разпоредба за определянето на дадена мярка като държавна помощ се изисква да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: i) получателят на мярката да е предприятие; ii) мярката да се осъществява от държавата и да е финансирана с държавни ресурси; iii) мярката да предоставя изборително предимство на своите получатели; и iv) мярката да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да е в състояние да засегне търговията между държавите членки.
- (286) В съображение 100 от решението за откриване на процедурата е изразено предварителното становище на Комисията, че държавните гаранции, предоставени от държавите на консорциума за финансиране на постоянната транспортна връзка, както и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.1.1. Икономическа дейност и понятие за предприятие

- (287) Комисията отбелязва, че правилата за държавна помощ се прилагат само когато получателят на помощ е „предприятие“. Според постоянната съдебна практика на Съда предприятията се определят като субекти, извършващи икономическа дейност, независимо от правния им статут и начина им на финансиране⁽¹³¹⁾. Всяка дейност, която се състои от предлагане на стоки и/или услуги на пазара, е стопанска дейност⁽¹³²⁾. Субект, който извършва както стопански, така и нестопански дейности, трябва да се разглежда като предприятие само във връзка със стопанските дейности⁽¹³³⁾.
- (288) Освен това, за да бъде определена дейност класифицирана като стопанска дейност, е без значение дали частен инвеститор би могъл да извърши същата дейност⁽¹³⁴⁾. След като даден субект започне да извършва стопанска дейност, независимо от правния си статут или начина, по който се финансира, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и правилата за държавната помощ могат да се прилагат към финансовите предимства, предоставени от държавата или чрез държавни ресурси на този субект⁽¹³⁵⁾.
- (289) Освен това съдилищата на Съюза са постановили, че услугите, които обикновено се предоставят срещу възнаграждение, могат да бъдат квалифицирани като стопанска дейност и че основната характеристика на възнаграждението се състои в това, че то представлява възнаграждение за въпросната услуга⁽¹³⁶⁾. От това следва, че естеството на извършваната дейност определя дали даден субект е предприятие за целите на законодателството в областта на държавните помощи.

⁽¹³¹⁾ Решение на Съда от 12 септември 2000 г., *Pavlov и др./Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, съединени дела C-180/98 до C-184/98, EU:C:2000:428, точка 74; решение на Съда от 10 януари 2006 г., *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA, Fondazione Cassa di Risparmio di San Miniato и Cassa di Risparmio di San Miniato SpA*, C-222/04, EU:C:2006:8, точка 107.

⁽¹³²⁾ Решение на Съда от 16 юни 1987 г., *Комисия/Италия*, 118/85, EU:C:1987:283, точка 7; решение на Съда от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италия*, C-35/96, EU:C:1998:303, точка 36; решение на Съда от 12 септември 2000 г., *Pavlov и други/Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, съединени дела от C-180/98 до C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, точка 75.

⁽¹³³⁾ Решение по делото *Aéroports de Paris*, точка 108.

⁽¹³⁴⁾ Вж. в този смисъл решение на Съда от 19 февруари 2002 г., *Wouters, Savelbergh и Price Waterhouse Belastingadviseurs BV/Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten*, C-309/99, EU:C:2002:98, точка 58.

⁽¹³⁵⁾ Решение на Съда от 17 февруари 1993 г., *Christian Poucet / Assurances Générales de France и Caisse Mutuelle Régionale du Languedoc-Roussillon и Daniel Pistre/Cancave*, съединени дела C-159/91 и C-160/91, EU:C:1993:63, точка 17.

⁽¹³⁶⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г., *Havenbedrijf Antwerpen и Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17, EU:T:2019:652, точка 75.

- (290) В решението по делото *Aéroports de Paris* ⁽¹³⁷⁾ Общият съд постанови, че експлоатацията на летище трябва да се счита за стопанска дейност. Впоследствие в решенията *Leipzig Halle* той стигна до заключението, че ако писта на летище ще бъде използвана за извършване на стопанска дейност, нейното изграждане също представлява стопанска дейност и поради това финансирането ѝ може да попада в обхвата на правилата за държавна помощ. Въпреки че тези дела се отнасят конкретно до летища, изглежда, че принципите, разработени от съдилищата на Съюза, са приложими и за изграждането на друга инфраструктура, която е неразривно свързана със стопанска дейност ⁽¹³⁸⁾ ⁽¹³⁹⁾, както е потвърдено от Общия съд в решението по делото *Belgian ports* (*Белгийски пристанища*) ⁽¹⁴⁰⁾.
- (291) В съображения 74—76 от решението за откриване на процедурата Комисията вече заяви, че може да се счита, че *prima facie* консорциумът извършва стопанска дейност и следва да се счита за предприятие. Държавите твърдят, че консорциумът не е предприятие, тъй като не извършва стопанска дейност (раздел 5.2.2). Според държавите изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка са класически примери за упражняване на публични правомощия, които не попадат и не следва да попадат в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (292) Вярно е, че член 107, параграф 1 от ДФЕС не се прилага, когато държавите действат, „при упражняване на публични правомощия“ ⁽¹⁴¹⁾, или когато публичните субекти действат в качеството си на публични органи ⁽¹⁴²⁾. Може да се смята, че даден субект действа при упражняване на публични правомощия, когато дейността представлява задача, която е част от основните функции на държавата или е свързана с тези функции по естеството си, целта си и разпоредбите, на които подлежи ⁽¹⁴³⁾.
- (293) Комисията счита, че е необходима цялостна оценка и че за да се квалифицира като действие чрез упражняване на публични правомощия, дейността на консорциума трябва да е свързана с основните функции на държавата по своето естество, цел и правила, на които се подчинява. Само нестопански дейности могат да попаднат в обхвата на понятието за упражняване на публични правомощия ⁽¹⁴⁴⁾.
- (294) Според установената съдебна практика ⁽¹⁴⁵⁾ квалификацията на стопанска дейност следва да се основава на фактически елементи, а именно на предоставянето на стоки или услуги на даден пазар. Консорциумът, в качеството си на собственик и оператор на инфраструктурата на постоянната транспортна връзка, е активен на пазара на предоставяне срещу възнаграждение на транспортни услуги на граждани и предприятия: консорциумът ще събира такса (такси за изминато разстояние) от ползвателите на автомобилната отсечка на постоянната транспортна връзка за преминаването на протока Øresund; освен това Шведската агенция по транспорта и Датската държавна агенция по железопътен транспорт плащат такса за използването на железопътната инфраструктура по постоянната транспортна връзка. Приходите на консорциума от автомобилни и железопътни превози са предназначени за финансиране на общите разходи за планирането, изготвянето на проекта, изграждането, поддръжката и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, както и на разходите за изграждането на вътрешните автомобилни и железопътни връзки посредством разпределянето на дивиденди на дружествата майки (съображение 70).

⁽¹³⁷⁾ Точка 125, потвърдена от Съда в решението му от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Komisija*, C-82/01 P, EU:C:2002:617.

⁽¹³⁸⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г., *Eventech/The Parking Adjudicator*, C-518/13, EU:C:2015:9, точка 42; решение на Общия съд от 15 март 2018 г., *Naviga Armas/Komisija*, T-108/16, EU:T:2018:145, точка 119.

⁽¹³⁹⁾ Вж. също точка 202 от Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1).

⁽¹⁴⁰⁾ Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г., *Havenbedrijf Antwerpen and Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Komisija*, T-696/17, EU:T:2019:652, точки 98—107.

⁽¹⁴¹⁾ Решение на Съда от 16 юни 1987 г., *Komisija/Италия*, 118/85, EU:C:1987:283, точки 7 и 8.

⁽¹⁴²⁾ Решение на Съда от 4 май 1988 г., *Bodson*, 30/87, EU:C:1988:225, точка 18.

⁽¹⁴³⁾ Вж. по-специално решение на Съда от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, EU:C:1994:7, точка 30 и решение на Съда от 18 март 1997 г., *Calì & Figli*, C-343/95, EU:C:1997:160, точки 22 и 23.

⁽¹⁴⁴⁾ Решение на Съда от 26 март 2009 г., *SELEX Sistemi Integrati SpA/Komisija*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, точка 70.

⁽¹⁴⁵⁾ Например решение на Съда от 16 юни 1987 г., *Komisija/Италия*, EU:C:1987:283, точка 7.

- (295) Следва да се отбележи, че на консорциума не са предоставени конкретни публични правомощия във връзка с изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, но той ще изгради и експлоатира инфраструктурата като икономически оператор. Изграждането и търговската експлоатация на големи инфраструктурни проекти не представлява само по себе си упражняване на публични правомощия, а изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка е подчинено на икономическа логика предвид факта, че връзката се финансира в много голяма степен от таксите за ползване⁽¹⁴⁶⁾. В действителност дейностите на консорциума са много различни от това, което в миналото се е считало за част от дейности, свързани с упражняване на публични правомощия, като например армията или полицията, безопасността и контрола на въздухоплаването, контрола и безопасността на морското корабоплаване, наблюдението за борба със замърсяването, организирането, финансирането и изпълнението на присъдите за лишаване от свобода, развитието и възстановяването на държавна земя от публични органи и събирането на данни, които да се използват за публични цели въз основа на законово задължение за разкриване на въпросните данни, което е наложено на съответните предприятия⁽¹⁴⁷⁾.
- (296) Съществува пазар за преминаване през протока Øresund, по-специално поради факта, че услугата вече се предоставя срещу възнаграждение от съществуващия фериботен оператор, който е частно предприятие, осъществяващо дейност при пазарни условия. Следователно предоставяните от консорциума транспортни услуги ще се конкурират с транспортните услуги, предоставяни от фериботните оператори. Комисията не приема довода на държавите, обобщен в съображение 239, че не може да се счита, че консорциумът се конкурира с фериботните услуги. Както признават държавите, ценовата политика на консорциума може да окаже значително влияние върху дейността на жалбоподателя. Независимо дали консорциумът е бил замислен с намерението да се конкурира с фериботната услуга, или не⁽¹⁴⁸⁾, той предлага услуга за пресичане на протока Øresund, което пряко засяга конкурентната позиция на вече утвърдените оператори на пазара. Поради това Комисията заключава, че при експлоатацията на постоянната транспортна връзка консорциумът извършва икономическа дейност.
- (297) Освен това Комисията отбелязва, че дейност, която се състои в предлагане на стоки или услуги на пазара, не придобива характер на упражняване на публични правомощия само защото дадена държава членка е решила да предостави на публичен субект монопол за предлагане на въпросните стоки или услуги⁽¹⁴⁹⁾. В това отношение Комисията припомня, че въпросът дали съществува пазар за определени услуги, може да зависи от начина, по който тези услуги са организирани в съответната държава членка, и че поради политически избор или икономическо развитие класификацията на дадена дейност може да се промени с течение на времето⁽¹⁵⁰⁾. Самият факт, че дадено публично дружество е от компетентността на даден министър обаче не изключва възможността то да се счита за извършващо икономическа дейност⁽¹⁵¹⁾. Освен това самият факт, че даден субект е създаден въз основа на международно споразумение, не означава, че дейността, извършвана от този субект, представлява упражняване на публични правомощия; това трябва да се преценява във всеки отделен случай с оглед на дейността, извършвана от този субект⁽¹⁵²⁾. Комисията счита, че решаващият въпрос е дали чрез експлоатацията на постоянната транспортна връзка консорциумът предоставя стока или услуга на пазара. Комисията отбелязва, че случаят очевидно е такъв, както е посочено по-горе.

⁽¹⁴⁶⁾ Решение на Съда от 29 октомври 1980 г., *Van Landewyck*, съединени дела 209/78—215/78 и 218/78, ECLI:EU:C:1980:248, точка 88; решение на Съда от 16 ноември 1995 г. по дело *FFSA и др.*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, точка 21; решение на Съда от 1 юли 2008 г., *MOTOE*, C-49/07, EU:C:2008:376, точки 27 и 28.

⁽¹⁴⁷⁾ Решение на Комисията от 7 декември 2011 г. относно държавна помощ SA.32820 (2011/NN) — Обединено кралство — Помощ за Forensic Science Services, (ОВ С 29, 2.2.2012 г., стр. 4), точка 8; решение на Съда от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, EU:C:1994:7, точка 27; решение на Съда от 26 март 2009 г., *Selex Sistemi Integrati/Komnusia*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, точка 71; Решение на Комисията от 16 октомври 2002 г. относно държавна помощ N 438/02 — Белгия — Помощ за пристанищните органи, (ОВ С 284, 21.11.2002 г., стр. 2); решение на Съда от 18 март 1997 г. по дело *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, точка 22; Решение на Комисията от 19 юли 2006 г. относно държавна помощ N 140/06 — Литва — Разпределяне на субсидии към държавните предприятия в изправителните домове (ОВ С 244, 11.10.2006 г., стр. 12); Решение на Комисията от 27 март 2014 г. относно държавна помощ SA.36346 — Германия — GRW схема за териториално развитие за промишлени и търговски цели (ОВ С 141, 9.5.2014 г., стр. 1); решение на Съда от 12 юли 2012 г., *Compass-Datenbank GmbH*, C-138/11, EU:C:2012:449, точка 40.

⁽¹⁴⁸⁾ Вж. също решение на Общия съд от 20 септември 2019 г., *Havenbedrijf Antwerpen u Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Komnusia*, T-696/17, EU:T:2019:652, точка 100, в което Общият съд отхвърля твърдението, че липсата на конкуренция означава, че дадена дейност не може да бъде квалифицирана като икономическа.

⁽¹⁴⁹⁾ Вж. в този смисъл решение на Съда от 23 април 1991 г., *Höfner and Elser/Macrotron*, C-41/90, EU:C:1991:161, точки 22—23.

⁽¹⁵⁰⁾ Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1), точка 13 (и цитираната съдебна практика).

⁽¹⁵¹⁾ Решение по дело *Aéroports de Paris*, точка 109.

⁽¹⁵²⁾ Вж. в този смисъл решение на Съда от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, EU:C:1994:7, и по-специално точка 19.

- (298) Освен това Комисията отбелязва, че дори да се установи, че консорциумът упражнява някои правомощия като публичен орган, това само по себе си не изключва възможността другите му дейности да бъдат икономическа дейност. От установената съдебна практика следва, че даден субект може да извършва паралелно икономическа дейност и да упражнява публични правомощия ⁽¹⁵³⁾.
- (299) Във всеки случай е ясно, че органите на държавите са решили да въведат пазарен механизъм, тъй като постоянната транспортна връзка винаги е била предназначена да се експлоатира като търговска инфраструктура, финансирана от такси за изминатото разстояние ⁽¹⁵⁴⁾. Това противоречи на довода, че дейността на консорциума е щяла да представлява упражняване на публични правомощия.
- (300) Следователно Комисията стига до заключението, че експлоатацията на постоянната транспортна връзка представлява стопанска дейност.
- (301) С оглед на съдебната практика, посочена в съображение 290, изграждането на инфраструктура, която е неразривно свързана с тази стопанска дейност, също представлява стопанска дейност. От междуправителственото споразумение (съображение 61) става ясно, че изграждането на постоянната транспортна връзка не може да бъде отделено от бъдещата ѝ експлоатация. Освен това в споразумението за консорциум (съображение 66) изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка се разглеждат като един проект. Въз основа на това Комисията констатира, че изграждането на постоянната транспортна връзка е неразривно свързано с нейната експлоатация. Експлоатацията на постоянната транспортна връзка представлява икономическа дейност, както и нейното изграждане.
- (302) Поради това Комисията стига до заключението, че при изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка консорциумът извършва икономическа дейност. В резултат на това консорциумът трябва да се счита за предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС по отношение на тези дейности.

6.1.2. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (303) По отношение на държавния произход на предимствата, произтичащи от прилагането на мерките, понятието за държавна помощ е по-общо от това за субсидия. Това се дължи на факта, че то включва не само положителни престации, като например самите субсидии и вливанията на капитал, но и други видове мерки, които под различна форма облекчават тежестите обичайно натоварващи бюджета на едно предприятие, и които следователно, без да бъдат субсидии в строгия смисъл на думата, имат същото естество и последици ⁽¹⁵⁵⁾.
- (304) В съображение 79 от решението за откриване на процедурата се прави предварителното заключение, че държавните гаранции, предоставени от Дания и Швеция без заплащане на каквато и да е такса, както и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, предоставени на консорциума от Дания, включват държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавите. Това не беше оспорено от държавите или от някоя от заинтересованите страни.
- (305) Дадена мярка, с която публичните органи предоставят на някои предприятия благоприятно данъчно третиране — макар и да не включва в действителност прехвърляне на държавни ресурси — поставя получателите в по-благоприятно финансово положение от другите данъчнозадължени лица и представлява прехвърляне на държавни ресурси ⁽¹⁵⁶⁾.

⁽¹⁵³⁾ Вж. решение на Съда от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, C-82/01 P, EU:C:2002:617, точки 76—78, и в този смисъл решение на Съда от 19 декември 2012 г., *Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Комисия*, C-288/11, EU:C:2012:821, точка 43.

⁽¹⁵⁴⁾ За разлика от услугата, която се предоставя безплатно, вж. решение на Съда от 14 януари 2015 г., *Eventech/The Parking Adjudicator*, C-518/13, EU:C:2015:9, точка 43.

⁽¹⁵⁵⁾ Вж. по-специално решение на Съда от 8 ноември 2001 г., *Adria-Wien Pipeline GmbH и Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, EU:C:2001:598, точка 38; решение на Съда от 15 юли 2004 г., *Испания/Комисия*, C-501/00, EU:C:2004:438, точка 90, и цитираната в него съдебна практика; решение на Съда от 15 декември 2005 г., *Италия/Комисия*, C-66/02 EU:C:2005:768, точка 77; решение на Съда от 10 януари 2006 г., *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, EU:C:2006:8, т. 131, и цитираната в него съдебна практика.

⁽¹⁵⁶⁾ Вж. например решение на Съда от 15 март 1994 г., *Banco Exterior de España*, C-387/92, EU:C:1994:100, точка 14; решение на Съда от 9 октомври 2014 г., *Ministerio de Defensa и Navantia*, C-522/13, EU:C:2014:2262.

- (306) Освен това пораждаването на риск за бъдещо възникване на допълнителна тежест за държавата чрез учредяване на гаранция при условия, които не съответстват на тези на пазарните, е достатъчно, за да се счита за прехвърляне на държавни ресурси ⁽¹⁵⁷⁾. Същото е валидно и когато например гаранциите се предоставят от държава членка, без да се изисква плащане на премия при пазарни условия от бенефициера на гаранцията.
- (307) Поради това Комисията стига до заключението, че уредбата на модела на държавна гаранция, която задължава държавите да гарантират финансовите инструменти за финансиране на постоянната транспортна връзка без заплащане на каквато и да е такса, включва датски и шведски държавни ресурси и че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията включват датски държавни ресурси. Тъй като моделът на държавна гаранция е създаден от Дания и Швеция, той може да бъде приписан на държавите. По подобен начин специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията произтичат от Закона за изграждането на връзката, който е законодателен акт, приет от Дания; и следователно могат да бъдат приписани на Дания.

6.1.3. Избирателно икономическо предимство

- (308) Според установената съдебна практика, за да се прецени дали дадена държавна мярка представлява държавна помощ, следва да се определи дали предприятието получател получава икономическо предимство, което не би получило при нормални пазарни условия, т.е. в отсъствието на държавна намеса ⁽¹⁵⁸⁾. От значение е само въздействието на мярката върху предприятието; не и причината или целта на държавната намеса ⁽¹⁵⁹⁾. За да се оцени това, финансовото положение на предприятието след мярката следва да бъде сравнено с финансовото положение, в което то щеше да се намира, ако мярката не беше приложена.
- (309) Освен това, за да попадне в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, държавната мярка трябва да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на определени стоки. Следователно не всички мерки, които поставят в по-благоприятно положение икономическите оператори, съответстват на понятието за помощ, а само онези, които предоставят предимство по избиращ начин на определени предприятия или категории от предприятия или на някои икономически сектори.
- (310) Комисията също така отбелязва, че една мярка за помощ може да се състои от комбинирани елементи, ако, като се имат предвид тяхната хронология, цел и обстоятелствата на предприятието по време на тяхната намеса, те са толкова тясно свързани, че са неотделими един от друг. В този контекст комбинацията от елементи може да се квалифицира като държавна помощ, когато държавата действа по такъв начин, че да защити един или повече субекти, които вече са на пазара ⁽¹⁶⁰⁾.

6.1.3.1. Моделът на държавна гаранция

- (311) Публичната гаранция, предоставена при преференциални условия, може да предостави на заемополучателя предимство, като му позволи да вземе заем при лихвен процент, който не би могъл да бъде получен на пазара без гаранцията ⁽¹⁶¹⁾. По силата на член 12 от междуправителственото споразумение държавите се задължават солидарно да гарантират всички заеми и други финансови инструменти, взети от консорциума във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка. Консорциумът не е задължен да изплаща годишна гаранционна премия върху неизплатения дълг, покрит от модела на държавна гаранция, както е предвидено в допълнителния протокол към междуправителственото споразумение (съображение 85). В споразумението за консорциум се припомня това задължение за солидарна държавна гаранция за заемите на консорциума (съображение 90). Държавите не са представили никакви доказателства, че липсата на гаранционна премия е в съответствие с пазарните условия; те дори не твърдят, че това е така. Тъй като предимството на гаранцията се състои в това, че рискът, свързан с гаранцията, се поема

⁽¹⁵⁷⁾ Решение на Съда от 1 декември 1998 г., *Ecotrade Srl/Altiforni e Ferriere di Servola SpA (AFS)*, C-200/97, EU:C:1998:579, точка 41; решение на Съда от 19 март 2013 г., *Boiugues и Boiugues Télécom/Комисия и други*, съединени дела C-399/10 Р и C-401/10 Р, EU:C:2013:175, точки 137, 138 и 139.

⁽¹⁵⁸⁾ Решение на Съда от 11 юли 1996 г., *Syndicat français de l'Express international (SFEI) и др./La Poste и др.*, C-39/94, EU:C:1996:285, точка 60; решение на Съда от 29 април 1999 г., *Испания/Комисия*, C-342/96, EU:C:1999:210, точка 41.

⁽¹⁵⁹⁾ Решение на Съда от 2 юли 1974 г., *Италия/Комисия*, C-173/73, EU:C:1974:71, точка 13.

⁽¹⁶⁰⁾ Решение на Общия съд от 12 ноември 2013 г., *MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt./Комисия*, T-499/10, EU:T:2013:592, точка 67.

⁽¹⁶¹⁾ Решение на Съда от 8 декември 2011 г., *Residex Capital/Gemeente Rotterdam*, C-275/10, EU:C:2011:814, точка 39.

от поръчителя, този поръчител обикновено би бил възнаграден с подходяща премия за поемането на риска. Очевидно съществува риск, свързан с гаранциите за финансирането на постоянната транспортна връзка, и поради това такива гаранции не биха били налични на пазара без изискване за заплащане на премия. В решението по делото *Øresund* ⁽¹⁶²⁾ Общият съд постановява, че предоставянето на гаранция при условия, които не са равностойни на пазарните, по правило може да предостави предимство на бенефициера. В този случай държавите не просто са предоставили гаранция на консорциума при непазарни условия, а всъщност са поели правно задължение да гарантират всички заеми на консорциума във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка, без да изискват каквато и да е компенсация за това, че поемат рисковете, свързани с това задължение. Комисията отбелязва, че в качеството си на бенефициер на това задължение консорциумът би се ползвал от непосредствено предимство, считано от момента на предоставяне на това задължение, доколкото е имал изпълнимо право на държавни гаранции по отношение на всички свои нужди от заеми във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка. Поради това Комисията констатира, че като са създали модел на държавна гаранция, поемайки задължението да гарантират финансовите инструменти за финансиране на постоянната транспортна връзка, без да изискват плащане на гаранционна премия при пазарни условия, държавите са предоставили на консорциума предимство под формата на по-ниски разходи по заеми.

- (312) Съгласно установената съдебна практика, когато държавите членки приемат мерки, поставящи в по-благоприятно положение определени субекти, установяването на предимство по правило позволява да се предположи избирателният му характер ⁽¹⁶³⁾. Това се дължи на факта, че обикновено е лесно да се заключи, че такива мерки имат избирателен характер, тъй като запазват благоприятно третиране за едно или няколко предприятия ⁽¹⁶⁴⁾. В настоящия случай, като се има предвид, че предимството се отнася конкретно до консорциума, моделът на държавна гаранция представлява избирателно предимство в полза на консорциума по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.1.3.2. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията

- (313) В Дания партньорствата, като например консорциума, се третират като прозрачни субекти за данъчни цели. Това означава, че датските данъчни правила се прилагат само за датския партньор на консорциума, A/S Øresund, а не за самия консорциум (съображение 118). В този контекст Комисията първо трябва да прецени дали консорциумът следва да се счита за бенефициер на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията (вж. съображения 314—319 по-долу). На второ място, Комисията трябва да прецени до каква степен тези правила са предоставили избирателно предимство на бенефициера, което той не би получил при обичайните правила за данъчно облагане (вж. съображения 320—347 по-долу).

6.1.3.2.1. Бенефициер на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията

- (314) За да установи кой субект следва да се счита за бенефициер на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, Комисията отбелязва, че за целите на прилагането на правилата за държавна помощ може да се счита, че отделни правни субекти образуват една икономическа единица по отношение на дадена икономическа дейност. След това тази икономическа единица се разглежда като съответното предприятие. В това отношение Съдът счита за релевантно наличието на контролен дял и на други функционални, стопански и организационни връзки ⁽¹⁶⁵⁾.

⁽¹⁶²⁾ Точка 120.

⁽¹⁶³⁾ Решение на Общия съд от 13 декември 2017 г., *Република Гърция/Комисия*, T-314/15, EU:T:2017:903, точки 78 и 79.

⁽¹⁶⁴⁾ Решение на Съда от 4 юни 2015 г., *Комисия/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, точки 60 и сл.; заключение на генералния адвокат Mengozzi от 27 юни 2013 г., *Deutsche Lufthansa*, C-284/12, EU:C:2013:442, точка 52.

⁽¹⁶⁵⁾ Решение на Съда от 16 декември 2010 г., *AcceaElectrabel Produzione SpA/Комисия*, C-480/09 P, EU:C:2010:787, точки 47—55; решение на Съда от 10 януари 2006 г., *Cassa di Risparmio di Firenze SpA и други*, C-222/04, EU:C:2006:8, точка 112.

- (315) Комисията счита, че за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка дружеството A/S Øresund, доколкото участва в тази стопанска дейност, и консорциумът образуват единно предприятие. Консорциумът е партньорство между акционерно дружество, учредено от датската държава (A/S Øresund), и акционерно дружество, учредено от шведската държава (SVEDAB) (съображения 64 и 65). A/S Øresund, което държи 50 % от акциите, заедно със SVEDAB отговаря солидарно пред трети страни за всяко задължение, което може да възникне за консорциума във връзка с неговите дейности; и номинира четирима от осемте членове на съвета на директорите ⁽¹⁶⁶⁾.
- (316) Комисията припомня, че стопанската дейност на постоянната транспортна връзка се състои в планирането, изготвянето на проекта, изграждането, поддръжката и експлоатацията на постоянната транспортна връзка. Разходите за изготвянето на проекта и другите подготвителни дейности по постоянната транспортна връзка, както и за изграждането, поддръжката и експлоатацията ѝ, се поемат изцяло от консорциума чрез таксите за ползване (съображение 69). Тези разходи за постоянната транспортна връзка включват разходи, свързани с корпоративния данък в Дания. Както е описано в съображение 118 обаче, самият консорциум не подлежи на данъчно облагане, тъй като е партньорство, което е данъчно прозрачно. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията са част от Закона за изграждането на връзката (и са включени в Закона Sund & Bælt през 2005 г.) и се прилагат за облагаемите приходи на A/S Øresund. Поради това, че A/S Øresund притежава 50 % от консорциума, това включва 50 % от облагаемия доход, произтичащ от дейностите на консорциума. Следователно финансовият модел (т.е. всички финансови потоци, включително всички разходи и приходи) на икономическата дейност на постоянната транспортна връзка от датска страна включва не само консорциума, но и A/S Øresund, доколкото A/S Øresund отговаря за плащането на данъците, свързани с тази икономическа дейност.
- (317) Комисията счита, че плащането на тези данъци не може да бъде отделено от икономическата дейност на постоянната транспортна връзка. Това е така, защото всички разходи за постоянната транспортна връзка (както и разходите за пътните и железопътните връзки във вътрешността на страната) ще се финансират от таксите за ползване, събирани от консорциума. Тези разходи представляват доход, който подлежи на облагане с корпоративен подоходен данък — платим на ниво A/S Øresund — въз основа на датския Закон за корпоративното подоходно облагане. По този начин, въпреки че таксите, които Консорциумът събира за използването на постоянната транспортна връзка, представляват приход, те също така водят до разходи под формата на съответните данъчни плащания. На практика организационната и финансова структура предвижда изплащане на дивиденди от консорциума на дружествата майки, с които ще се финансират не само разходите за вътрешните автомобилни и железопътни връзки, но и данъчните задължения, свързани с постоянната транспортна връзка. Следователно всяко намаление на размера на данъчните задължения, свързани с дейността на постоянната транспортна връзка, е от полза за предприятието, извършващо тази икономическа дейност. Вследствие на това то е от полза за консорциума, тъй като намалява финансовата тежест, която консорциумът иначе би трябвало да понесе, като се има предвид, че именно потокът от приходи на консорциума се използва за погасяване на данъчните задължения на A/S Øresund, произтичащи от приходите, генерирани от постоянната транспортна връзка.
- (318) Освен това датските органи отбелязаха (съображение 269), че общият размер на помощта (брутен еквивалент на безвъзмездна помощ), предоставена чрез модела на държавна гаранция, е намален, доколкото специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията водят до по-ниска дългова тежест за консорциума. От това следва, че обратното, ако на A/S Øresund, с оглед на собствеността му върху 50 % от консорциума, не бяха предоставени тези специални правила, консорциумът щеше да има по-голямо дългово бреме и следователно, според логиката, следвана от датските органи, чрез модела на държавна гаранция щеше да бъде отпусната по-голяма сума на помощта. Това потвърждава становището на Комисията, че консорциумът и A/S Øresund следва да се считат за единно предприятие за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка и че именно това единно предприятие следва да се счита за бенефициер на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията и че следователно консорциумът също е бенефициер.

⁽¹⁶⁶⁾ Раздели 3.1, 3.2 и 8.2 от споразумението за консорциум.

- (319) С оглед на становищата, изложени в съображения 314—318, Комисията счита, че ако специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията създават изборително предимство, консорциумът ще бъде бенефициер на това предимство.

6.1.3.2.2. Изборително предимство

- (320) След като установи, че единното предприятие, а следователно и консорциумът, ще бъде бенефициер на предимство, произтичащо от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията (съображение 319), Комисията трябва да установи дали тези правила създават такова предимство. За да направи това, като се има предвид, че консорциумът е прозрачен за целите на датското данъчно облагане (съображение 118), и като се има предвид, че A/S Øresund отговаря за плащането на данъците, свързани с 50 % от стопанската дейност на постоянната транспортна връзка (съображение 120), Комисията трябва да разгледа данъчните задължения на A/S Øresund, произтичащи от дейността на консорциума. За да се определи дали специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията създават такова предимство, данъчните задължения съгласно тези правила трябва да се сравнят с данъчните задължения, на които A/S Øresund би подлежало съгласно обичайните правила за данъчно облагане, т.е. при липсата на тези специални правила.
- (321) За да може една мярка да попадне в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тя трябва, в контекста на определена правна система, да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“ пред други, които се намират в сравнимо правно и фактическо положение, с оглед на преследваната чрез референтната система цел ⁽¹⁶⁷⁾ (това обикновено се нарича „тристепена проверка“ и се обяснява допълнително в следващото съображение). Както обаче е посочено в съображение 312, когато държавите членки приемат мерки, поставящи в по-благоприятно положение определени субекти, установяването по принцип на предимство позволява да се предположи изборителният му характер. В настоящия случай, като се има предвид, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията се отнасят конкретно до A/S Øresund и до консорциума, доколкото тези правила представляват предимство, това предимство е изборително.
- (322) Въпреки това, за да определи дали единното предприятие се е ползвало от изборително предимство по силата на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, Комисията извърши оценка на тези мерки съгласно стандартния тристепен анализ, установен от съдилищата на Съюза ⁽¹⁶⁸⁾. Първо, трябва да бъде установена референтната система, т.е. „обичайните“ правила за данъчно облагане ⁽¹⁶⁹⁾. Второ, трябва да бъде определено дали дадена мярка представлява дерогация от тази система, доколкото в нея се прави разграничение между стопанските субекти, които с оглед на присъщата за системата цел се намират в сравнимо фактическо и правно положение. Ако мярката представлява дерогация от референтната система и следователно е *prima facie* изборителна, през третия етап от проверката трябва да бъде установено дали дерогацията е оправдана от естеството или структурата на системата. В този контекст държавата членка трябва да докаже, че диференцираното данъчно третиране произтича пряко от основните или ръководните принципи на тази система ⁽¹⁷⁰⁾.

6.1.3.2.2.1. Изборително предимство: специални датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди

- (323) Както се припомня в съображение 322, за да може една данъчна мярка да бъде класифицирана като изборителна, Комисията трябва най-напред да установи референтната система, която е „обичайната“ данъчна система, приложима в съответната държава членка. Определянето на референтната система е от особено значение, когато става дума за данъчни мерки, тъй като наличието на икономическо предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС може да се установи само при сравнение с т.нар. „обичайно“ данъчно облагане. В този смисъл, преди да се определят всички предприятия, които се намират в сравнимо

⁽¹⁶⁷⁾ Вж. в това отношение решение на Съда от 5 декември 2023 г., *Engie/Комисия*, съединени дела C-451/21 Р и C-454/21 Р, EU:C:2023:948, т. 106 и решение на Съда от 2 февруари 2023 г., *Spain, Lico и други/Комисия*, съединени дела C-649/20 Р, C-658/20 Р и C-662/20 Р, EU:C:2023:60, т. 46 и цитираната там съдебна практика; вж. също решение на Съда от 21 декември 2016 г., *Комисия/World Duty Free Group и други*, съединени дела C-20/15 Р и C-21/15 Р, EU:C:2016:981, т. 54 и цитираната там съдебна практика.

⁽¹⁶⁸⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Комисия/Нидерландия*, C-279/08 Р, EU:C:2011:551, т. 62; решение на Съда от 8 ноември 2001 г., *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, EU:C:2001:598.

⁽¹⁶⁹⁾ Решение на Съда от 28 юни 2018 г., *Andres/Комисия*, C-203/16 Р, EU:C:2018:505, т. 88.

⁽¹⁷⁰⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Paint Graphos и други*, съединени дела C-78/08—C-80/08, EU:C:2011:550, т. 49 и сл.; решение на Съда от 29 април 2004 г., *GIL Insurance*, C-308/01, EU: C:2004:252.

фактическо и правно положение, трябва да се определи правният режим, с оглед на който при целесъобразност е необходимо да се провери сходството между фактическото и правното положение съответно на предприятията, които са облагодетелствани от разглежданата мярка, и на предприятията, които не са облагодетелствани от нея.

- (324) Както е отбелязано в съображение 118, в член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане се посочват правните субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък. В този списък са включени дружества с ограничена отговорност като A/S Øresund. Освен това, както е отбелязано в съображения 135 и 136, съответните правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди могат да бъдат намерени в датския Закон за определяне на данъчните задължения (член 15) за периодите между 1991 г. и 2012 г. и в датския Закон за корпоративното подоходно облагане (член 12) за следващите периоди (съображения 138 и 139). С тези правила се определят условията и границите за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди за данъчни цели за правни субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък (включително дружества с ограничена отговорност). Както вече беше обяснено в съображение 117, в датския Закон за определяне на данъчните задължения се предвиждат правила за начина на прилагане на данъчните закони както по отношение на физическите лица, така и по отношение на дружествата, а в датския Закон за корпоративното подоходно облагане се определят субектите, подлежащи на облагане с корпоративен подоходен данък, ставката и други правила от значение за данъчното облагане на дружествата.

ПЗСП за периода 1991—2001 г.

- (325) Първо, както отбелязва Дания (съображение 267) във връзка с ПЗСП (пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди) за периода 1991—2001 г., общоприложимото правило за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди се намира в член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения. Този закон включва правила за данъка върху доходите както за физическите лица, така и за предприятията и представлява част от системата за корпоративно подоходно облагане (заедно със съответните закони за данъка върху доходите, по-специално датския Закон за корпоративното подоходно облагане). В този контекст в датския Закон за корпоративното подоходно облагане се определя кои субекти трябва да плащат корпоративен подоходен данък, а в датския Закон за определяне на данъчните задължения се предоставят параметрите, чрез които се определя сумата, която те трябва да платят. Един от факторите за определянето на тази сума е дали данъчнозадълженият субект има пренесени загуби за следващи данъчни периоди, които може да използва, за да намали своята данъчна основа. В член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения се установява, че във връзка с ПЗСП за периода 1991—2001 г. загубите могат да бъдат пренесени в облагаемия доход на данъкоплатеца за следващите пет години (съображение 135). Петгодишният срок на ограничение е бил неразделна част от общоприложимото правило за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди (обща мярка, приложима без да се прави разграничение между всички стопански субекти), а не изключение от по-широка законодателна рамка⁽¹⁷¹⁾. В това отношение трябва да се отбележи, че този петгодишен срок на ограничение е неразделна част от общата система за корпоративно подоходно облагане, в която се предвижда пренасяне на данъчни загуби за следващи данъчни периоди, тъй като тези правила са от значение за определяне на данъчната основа. Комисията установява, че съответната референтна система за оценката на ПЗСП за периода 1991—2001 г. е датската система за корпоративно подоходно облагане, включително по-специално член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане и член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения, в които се предвижда, че за целите на определянето на размера на корпоративния данък, дължим от подлежащ на облагане с този данък стопански субект (включително дружества с ограничена отговорност), загубите могат да се пренасят за следващи данъчни периоди с максимална продължителност от пет години. Включените в Закона за изграждането на връзката данъчни разпоредби, включително ПЗСП за периода 1991—2001 г., не са част от тази система, тъй като се прилагат само за един конкретен проект. Съответната цел на датската система за корпоративно подоходно облагане е да се установи обща система за данъчно облагане на печалбите на дружествата и по-конкретно да се осигурят правила, свързани с определянето на данъчната основа, включително правила, позволяващи пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди (и амортизацията на активи) за всички дружества без разлика. От това следва, че задължението за оценяването на ПЗСП за периода 1991—2001 г. съгласно втория етап от тристепенния анализ (съображения 326 и 327) е в противоречие с референтния показател както на член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане, така и на член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения и с оглед на горепосочената цел.

⁽¹⁷¹⁾ Вж. например решение на Съда от 28 юни 2018 г., *Andres/Комисия*, C-203/16 P, EU:C:2018:505, точки 103 и 104.

- (326) Второ, Комисията отбелязва, че съгласно член 11 от Закона за изграждането на връзката A/S Øresund може да пренесе загуби за следващи данъчни периоди за срок от 15 данъчни години или, за загуби, понесени преди постоянната транспортна връзка да бъде пусната в експлоатация — за срок от 30 данъчни години. Това се отнася и за 50 % от загубите на консорциума с оглед на 50 % собственост на A/S Øresund. Ако A/S Øresund е било подчинено на обичайните правила съгласно референтната система (включително член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения), неговите загуби са щели да бъдат преустановени по-рано и тези преустановени загуби вече не биха били на разположение за прихващане на печалби в данъчни декларации на A/S Øresund⁽¹⁷²⁾. Съответно член 11 от Закона за изграждането на връзката представлява дерогация от референтната система, като предоставя предимство на A/S Øresund в сравнение с други правни субекти (включително дружества с ограничена отговорност), подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, тъй като дружеството може да пренесе своите загуби, за да намали данъчната си тежест, за по-дълъг период, отколкото би бил предоставен на тези субекти. Както отбелязва Комисията в съображения 314—319, това е от полза и за консорциума, доколкото намаляването на данъчната тежест на A/S Øresund води до намаляване на финансовата тежест за консорциума.
- (327) Освен това Комисията констатира, че A/S Øresund, което за целите на прилагането на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията представлява едно и също предприятие с консорциума (съображение 315), следва да се счита за намиращо се в същото фактическо и правно положение като други правни субекти (включително дружества с ограничена отговорност), които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, с оглед на присъщите за референтната система цели. Както е посочено в съображение 325, съответната цел на тази референтна система е да се установи обща система за данъчно облагане на печалбите на дружествата и по-конкретно да се осигурят правила, свързани с определянето на данъчната основа, включително правила, позволяващи пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди (и амортизацията на активи) за всички дружества без разлика; това не зависи от участието или неучастието им в определени проекти. Дания потвърди, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията са създадени за A/S Øresund и се прилагат към него в качеството му на партньор в консорциума (съображение 233). Уводните бележки към Закона за изграждането на връзката показват, че ПЗСП за периода 1991—2001 г. е въведено по аналогия с правилото, приложимо по отношение на моста „Големия белт“. По време на етапа на предварителното разследване датските органи са обяснили, че това се дължи на изключителния характер на строителния проект, характеризиращ се със значителни разходи за продължителен период от време, съчетани с разумни перспективи за дългосрочна жизнеспособност. Комисията обаче отбелязва, че в датската данъчна система (включително обичайното правило за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди съгласно член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения) не се прави разлика между субектите според размера на проектите, които предприемат. Въпреки че е вярно, че A/S Øresund е отговорно за голяма инвестиция, не е изключено други дружества с ограничена отговорност да предприемат подобни значителни инвестиции или инвестиции, за които може да се очаква загубите да надхвърлят пет години. Следователно обхватът на проекта за постоянна транспортна връзка не променя факта, че с оглед на целта за данъчно облагане на печалбите A/S Øresund се намира в същото правно и фактическо положение като други правни субекти (включително дружества с ограничена отговорност), които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък. С други думи, фактът, че A/S Øresund — включително чрез своите 50 % собственост върху консорциума — е отговорно за голяма инфраструктурна инвестиция, не води до разграничаване на неговото правно или фактическо положение за целите на референтната система от това на други дружества с ограничена отговорност, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Поради това Комисията установи, че прилаганите спрямо A/S Øresund ПЗСП за периода 1991—2001 г. несъмнено представляват дерогация от приложимата в Дания обща система, тъй като в тях се прави разлика между стопански субекти, които се намират в сравнимо фактическо и правно положение с оглед на преследваната от съответната данъчна система цел.
- (328) Трето, Комисията счита, че посочената в съображение 327 дерогация не е оправдана от естеството или структурата на системата. Комисията припомня, че мярка, която е *prima facie* избирателна, все пак може да се окаже неизбирателна, ако това е обосновано от естеството или структурата на тази система. Такъв е случаят, когато дадена мярка произтича пряко от присъщите основни или ръководни принципи на референтната система или когато е резултат от присъщите механизми, необходими за функционирането и ефективността на системата⁽¹⁷³⁾. За тази цел не може да се изхожда от целите на дадена политика, които са външни за общата данъчна система и не са й вътрешноприсъщи⁽¹⁷⁴⁾. От съответната държава членка зависи да докаже, че мярка, която на пръв поглед е избирателна, е обоснована от естеството или от структурата на данъчната ѝ система⁽¹⁷⁵⁾.

⁽¹⁷²⁾ На практика именно Sund & Bælt подава декларациите за облагане с корпоративен подоходен данък на членовете на своята група. Освен отделните данъчни декларации, подадени за членовете на неговата група, Sund & Bælt подава консолидирана декларация за облагане с корпоративен подоходен данък за групата. За по-голямо удобство при четене и в контекста на това решение Комисията се позова на данъчните декларации на A/S Øresund и на подаването на данъчните декларации от A/S Øresund.

⁽¹⁷³⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Paint Graphos и други*, съединени дела C-78/08—C-80/08, EU:C:2011:550, т. 69.

⁽¹⁷⁴⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Paint Graphos и други*, съединени дела C-78/08—C-80/08, EU:C:2011:550, т. 69 и 70; решение на Съда от 6 септември 2006 г., *Португалия/Комисия*, C-88/03, EU:C:2006:511, т. 81; решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Комисия/Нидерландия*, C-279/08 P, EU:C:2011:551; решение на Съда от 22 декември 2008 г., *British Aggregates/Комисия*, C-487/06 P, EU:C:2008:757; решение на Съда от 18 юли 2013 г., P Оу, C-6/12, EU:C:2013:525, т. 27 и сл.

⁽¹⁷⁵⁾ Решение на Съда от 15 ноември 2011 г., *Комисия и Испания/Правителство на Гибралтар и Обединеното кралство*, съединени дела C-106/09 P и C-107/09 P, EU:C:2011:732, т. 146; решение на Съда от 29 април 2004 г., *Нидерландия/Комисия*, C-159/01, EU:C:2004:246, т. 43; решение на Съда от 6 септември 2006 г., *Португалия/Комисия*, C-88/03, EU:C:2006:511.

- (329) Комисията отбелязва, че в хода на предварителното разследване датските органи са твърдели, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията могат да се считат за обосновани от логиката на системата поради извънредния характер на цялата постоянна транспортна връзка по отношение на нейния размер и цел, което я прави несравнима с всеки друг инфраструктурен проект, който е подлежал на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Във връзка с това Комисията припомня, че целта на тази референтна система е да се установи обща система за данъчно облагане на печалбите на дружествата и по-конкретно да се осигурят правила, свързани с определянето на данъчната основа, включително правила, позволяващи пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди за всички дружества без разлика (съображение 325). Както е посочено в съображение 327, в референтната система не се прави разлика между субектите според размера на проектите, които предприемат, и не е изключено други дружества с ограничена отговорност да предприемат подобни значителни инвестиции или инвестиции, за които загубите може да се очаква да надхвърлят пет години. При тези обстоятелства Комисията не счита, че характерът на проекта за постоянна транспортна връзка би оправдал различно третиране на A/S Øresund с оглед на естеството и структурата на тази система. С други думи, Комисията не счита, че такова различно третиране би било последователно, необходимо и пропорционално с оглед на ръководните принципи на датската данъчна система. В съображение 90 от решението за откриване на процедурата Комисията отбелязва, че датските органи не са доказали достатъчно убедително защо и в каква степен размерът и целта на даден проект биха били достатъчни, за да се обоснове различно данъчно третиране. След приемането на решението за откриване на процедурата датските органи не са представили на вниманието на Комисията нови доказателства, които биха променили нейното становище, и следователно не са спазили задълженията си по отношение на тежестта на доказване през третия етап⁽¹⁷⁶⁾. Поради това Комисията стига до заключението, че мярката не представлява оправдана дерогация от прилагането на референтната система, произтичаща пряко от основните или ръководните принципи на тази данъчна система.
- (330) Поради това Комисията установява, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. са довели до избирателно предимство за A/S Øresund, свързано със стопанската дейност на постоянната транспортна връзка. Както е посочено в съображение 319, консорциумът би бил бенефициерът на всяко предимство, произтичащо от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, с оглед на факта, че A/S Øresund и консорциумът образуват единно предприятие за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка. Ето защо Комисията стига до заключение, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. са довели до избирателно предимство за консорциума.

ПЗСДП за периода 2002—2012 г.

- (331) По отношение на ПЗСДП за периода 2002—2012 г. Комисията припомня, че както е посочено в съображение 136, на 21 май 2002 г. датският Закон за определяне на данъчните задължения (член 15) е изменен и вече не налага никакви ограничения върху възможността подлежащите на облагане с датски корпоративен подоходен данък правни субекти (включително дружества с ограничена отговорност) да пренасят загуби за следващи данъчни периоди. Комисията счита, че това конкретно законодателно изменение не е засегнало нито i) обхвата на референтната система за ПЗСДП за периода 2002—2012 г. в сравнение с ПЗСДП за периода 1991—2001 г., нито ii) целта на посочената референтна система. Поради това Комисията счита, че във връзка с ПЗСДП за периода 2002—2012 г. референтната система е предвиждала правните субекти (включително дружества с ограничена отговорност), подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, да имат право да пренасят своите загуби за следващи данъчни периоди без ограничения по отношение на периода, в рамките на който могат да бъдат пренесени загубите. Ето защо Комисията установява, че съответната референтна система за оценката на ПЗСДП за периода 2002—2012 г. е датската система за корпоративно подоходно облагане, включително по-специално член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане и член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения, в които се предвижда, че за целите на определянето на размера на корпоративния данък, дължим от подлежащ на облагане с този данък стопански субект (включително дружества с ограничена отговорност), загубите могат да се пренасят за следващи данъчни периоди без ограничение във времето.

⁽¹⁷⁶⁾ Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Paint Graphos и други*, съединени дела C-78/08—C-80/08, EU:C:2011:550, т. 65.

- (332) Комисията отбелязва, че подобно на датския Закон за определяне на данъчните задължения е изменен и Законът за изграждането на връзката с цел да се премахне ограничението от 15 години, което е било приложимо по отношение на A/S Øresund съгласно ПЗСДП за периода 1991—2001 г. При тези обстоятелства по отношение на загубите, понесени от данъчната 2002 г. нататък, A/S Øresund е било подчинено на същото правило, което присъства в общоприложимите правила (т.е. без ограничение във времето за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди). С други думи A/S Øresund не подлежи на дерогация от референтната система.
- (333) Поради това Комисията стига до заключението, че ПЗСДП за периода 2002—2012 г. не е довело до изборително предимство за A/S Øresund. В резултат на това ПЗСДП за периода 2002—2012 г. не е довело и до изборително предимство за консорциума. Следователно ПЗСДП за периода 2002—2012 г. не представлява държавна помощ в полза на A/S Øresund или консорциума.

ПЗСДП за периода 2013—2015 г.

- (334) По отношение на ПЗСДП за периода 2013—2015 г. общоприложимото правило за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди е установено в член 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане. Както е посочено в съображение 138, член 15 от датския Закон за определяне на данъчните задължения се отменя със Закон № 591 от 18 юни 2012 г. В същото време със Закон № 591 от 18 юни 2012 г. към датския Закон за корпоративното подоходно облагане се добавя член 12, с който се въвежда ново ограничение върху използването на пренесените загуби за следващи данъчни периоди, което се прилага за данъчни години, започващи на 1 юли 2012 г. или след тази дата. Съгласно тези промени правните субекти (включително дружества с ограничена отговорност), които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, могат да пренасят загуби за следващи данъчни периоди за неограничен период. През дадена данъчна година обаче може да бъде приспадната само загуба в размер на 7 500 000 DKK (1 005 311 EUR) плюс, ако е останала допълнителна загуба, сума, съответстваща на най-много 60 % от облагаемия доход над 7 500 000 DKK (1 005 311 EUR) (съображение 139). Това ограничение е било неразделна част от общоприложимото правило за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди, а не изключение от по-широка законодателна рамка. Ето защо Комисията установява, че съответната референтна система за оценката на ПЗСДП за периода 2013—2015 г. е датската система за корпоративно подоходно облагане, включително по-специално членове 1 и 12 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане, в които се предвижда, че за целите на определянето на размера на корпоративния данък, дължим от подлежащ на облагане с този данък стопански субект (включително дружества с ограничена отговорност), загубите могат да се пренасят за следващи данъчни периоди без ограничение във времето, но могат да се използват за прихващане на печалби само при спазване на посочените в член 12 ограничения. Както вече беше пояснено в съображение 325, съответната цел на датската система за корпоративно подоходно облагане е да се установи обща система за данъчно облагане на печалбите на дружествата и по-конкретно, да се осигурят правила, свързани с определянето на данъчната основа, включително правила, позволяващи пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и амортизацията на активи (за всички дружества без разлика).
- (335) Комисията отбелязва, че преди изменението на Закона Sund & Bælt от 4 май 2015 г. (съображение 134) ограниченията по отношение на размера на загубите, които могат да бъдат използвани, и които по силата на референтната система се прилагат за правни субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък (включително дружества с ограничена отговорност), не се прилагат за A/S Øresund. Поради това, по отношение на данъчните 2013 г., 2014 г. и 2015 г., A/S Øresund би могло да прихване цялата си база на печалбите, като използва пренесени загуби в следващи данъчни периоди, което не би могло да направи, ако се подчиняваше на обичайните правила съгласно референтната система. Както се посочва в съображение 327, A/S Øresund се намира в подобно фактическо и правно положение като други дружества с ограничена отговорност, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Поради това Комисията счита, че по отношение на ПЗСДП за периода 2013—2015 г. A/S Øresund се е ползвало от дерогация от обичайните правила за данъчно облагане, което го е поставило в по-благоприятно положение в сравнение с други предприятия в подобно правно и фактическо положение по отношение на целта на референтната система. В това отношение Комисията отбелязва, че за разлика от ПЗСДП за периода 2002—2012 г. Законът Sund & Bælt не е бил изменен, така че да отразява изменението на датския Закон за корпоративното подоходно облагане. Следователно чрез отказа си да направят такова изменение датските органи са предоставили възможност на A/S Øresund да се ползва от по-благоприятно положение в сравнение с други дружества с ограничена отговорност, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Поради това съчетанието от изменението на датския Закон за корпоративното подоходно облагане и липсата на съответно изменение на Закона Sund & Bælt трябва да се разглежда като дерогация от референтната система, предоставяща предимство на A/S Øresund в сравнение с други правни субекти (включително дружества с ограничена отговорност), подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, тъй като дружеството може да използва своите загуби, за да намали данъчните си задължения, без ограниченията, които се прилагат по отношение на въпросните други субекти. Тези други субекти са били в подобно правно и фактическо положение като A/S Øresund с оглед на референтната данъчна система, чиято цел е била да се създаде обща система за данъчно облагане на дружествата и техните печалби.

- (336) Както е посочено в съображение 329, в хода на предварителното разследване датските органи са твърдели, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията могат да се считат за обосновани от логиката на референтната система поради извънредния характер на постоянната транспортна връзка по отношение на нейния размер и цел, което я прави несравнима с всеки друг проект, който е подложен на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Както е посочено в съображение 329, Комисията не счита, че характерът на проекта за постоянна транспортна връзка би оправдал различно третиране на A/S Øresund с оглед на естеството и структурата на референтната система. След решението за откриване на процедурата датските органи не са представили допълнителни доказателства, които биха променили мнението на Комисията. Поради това Комисията стига до заключението, че ПЗСДП за периода 2013—2015 г. не представлява оправдана дерогация от прилагането на референтната система, произтичаща пряко от основните или ръководните принципи на датската система за корпоративно подоходно облагане.
- (337) Ето защо Комисията установи, че ПЗСДП за периода 2013—2015 г. е довело до изборително предимство за A/S Øresund. Тъй като консорциумът и A/S Øresund образуват единно предприятие за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка (съображение 315), единното предприятие е бенефициер на изборителното предимство, произтичащо от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., и вследствие на това ПЗСДП за периода 2013—2015 г. е довело до изборително предимство за консорциума.
- (338) Комисията припомня, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди са били отменени, считано от 1 януари 2016 г., след което към A/S Øresund се е прилагала обичайната датска система за корпоративно подоходно облагане (съображение 134). Поради това Комисията отбелязва, че след тази дата не е имало никакво допълнително изборително предимство в полза на A/S Øresund или консорциума по отношение на правилата за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди.

6.1.3.2.2.2. Изборително предимство: специални датски правила за амортизацията

- (339) Както е отбелязано в съображение 118, в член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане се посочват правните субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък. В този списък са включени дружества с ограничена отговорност като A/S Øresund. Дания отбелязва, че за целия оценяван период обичайните правила за данъчна амортизация са включени в датския Закон за данъчната амортизация (съображение 268), в който се определят максималните амортизационни норми, методите на амортизация и възможните ограничения за различните класове амортизируеми активи, за данъчни цели, от субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък. В този контекст в датския Закон за корпоративно подоходно облагане се определя кои субекти трябва да плащат корпоративен подоходен данък, а в датския Закон за данъчната амортизация се определят нормите и праговете, съгласно които такива субекти могат да амортизират своите активи, за да намалят с тази амортизация данъчната си основа.

Правила във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г.

- (340) За периода 1991—1998 г. в член 22 от датския Закон за данъчната амортизация се определя, че нормалната амортизационна норма за сгради и инсталации за периода до данъчната 1998 г. включително ⁽¹⁷⁷⁾ е 6 % на линейна база до достигане на 60 % от разходите за придобиване и след това е ограничена до 2 % от разходите за придобиване годишно (съображение 144). Комисията установява, че референтната система за правилата във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г. е датската система за корпоративно подоходно облагане, включително по-специално член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане, заедно с общоприложимите правила на датския Закон за данъчната амортизация, в който се предвиждат нормите, методите и възможните ограничения за амортизацията на дълготрайните активи. По отношение на сградите и инсталациите в тази референтна система през съответния период се предвижда амортизация при норма от 6 % (с ограничение до 2 %, след като натрупаната амортизация е достигнала 60 %). Както вече беше пояснено в съображение 325, съответната цел на датската система за корпоративно подоходно облагане е да се установи обща система за данъчно облагане на печалбите на дружествата и по-конкретно да се осигурят правила, свързани с определянето на данъчната основа, включително правила, позволяващи пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и амортизацията на активи за всички дружества без разлика. Поради това в референтната система се предвижда, че сградите и инсталациите могат да се амортизират за данъчни цели при норма до 6 % (с посоченото по-горе ограничение). В съответствие с датския Закон за данъчната амортизация други видове активи имат по-високи максимални амортизационни норми в тази референтна система.

⁽¹⁷⁷⁾ Поне считано от 1991 г. — периодът преди това не е от значение за тази оценка.

- (341) Както е пояснено в съображение 143, амортизационната норма за A/S Øresund е определена в Закона за изграждането на връзката 6 %/2 % от първоначалните разходи за придобиване, което означава, че едно общо правило относно амортизацията се прилага по отношение на всички активи на A/S Øresund, включително неговия дял от 50 % в активите на консорциума. Според уводните бележки към Закона за изграждането на връзката тази норма съответства на сравними разпоредби, приложими по отношение на сгради и инсталации съгласно датския Закон за данъчната амортизация, който е в сила към онзи момент. Дания поясни, че приложимото по отношение на A/S Øresund правило трябва да се разглежда като практическо правило, позволяващо единен режим за всички активи, който първоначално е бил по-скоро в ущърб на A/S Øresund, тъй като се е прилагала най-неблагоприятната амортизационна норма за целия проект (други изделия, като машини, обикновено могат да бъдат амортизирани при по-висока норма от 6 %/2 %, но за A/S Øresund се прилага фиксирана норма) (съображение 268). Поради това в резултат на разпоредбите в Закона за изграждането на връзката A/S Øresund може да прилага единно правило за амортизация, но не може във връзка с нито един от класовете активи да се амортизира с по-бърз темп от други правни субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък.
- (342) Поради това Комисията установява, че правилата във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г. не представляват дерогация, която може да доведе до изборително предимство за A/S Øresund, а оттам и за консорциума, в сравнение с определеното в референтната система „обичайно“ данъчно облагане. Следователно правилата във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г. не представляват държавна помощ в полза на A/S Øresund или на консорциума.

Правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.

- (343) Комисията отбелязва, че на 26 юни 1998 г. датският Закон за данъчната амортизация е изменен, така че от данъчната 1999 г. нормалната амортизационна норма за сгради и инсталации се намалява до максимален размер от 5 % (член 17 от датския Закон за данъчната амортизация). В същото време е премахнато правилото, съгласно което след период от десет години се прилага 2 % амортизационна норма. На 6 юни 2007 г. датският Закон за данъчната амортизация е изменен допълнително, така че от данъчната 2008 г. нормалната амортизационна норма за сгради и инсталации се намалява до максимален размер от 4 % (съображение 145). Комисията установява, че референтната система за правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. е датската система за корпоративно подоходно облагане, включително по-специално член 1 от датския Закон за корпоративното подоходно облагане, заедно с общоприложимите правила на датския Закон за данъчната амортизация, в който се предвиждат нормите, методите и възможните ограничения за амортизацията на дълготрайните активи. В тези правила се предвижда, че за целите на оценката на размера на корпоративния данък, дължим от стопански субект, който подлежи на облагане с този данък (включително дружества с ограничена отговорност), сградите и инсталациите могат да бъдат амортизирани при норма от 5 % при прилагане на правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., а при прилагане на правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. — при норма от 4 %. Комисията не счита, че законодателните изменения от 26 юни 1998 г. и 6 юни 2007 г. са повлияли на целта на посочената рамка в сравнение с правилата във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г.
- (344) Второ, тези промени не са отразени в Закона за изграждането на връзката (или по-късно в Закона Sund & Bælt), в който се поддържа норма в размер на 6 %/2 % върху цялата база активи. В този контекст Комисията първо анализира ефекта от приложимата по отношение на A/S Øresund норма от 2 % след като натрупаната амортизация достигне 60% и ефекта от недиференцираната амортизация на цялата база от активи. По първия въпрос Комисията отбелязва, че за целия период от създаването на A/S Øresund и консорциума до данъчната 2016 година нормата от 2 % не е била от практическо значение, тъй като общият размер на активите на консорциума, които могат да бъдат амортизирани от A/S Øresund, все още не е достигнал 60 % (съображение 271). По втория въпрос Комисията отбелязва, че амортизационната норма от 6 % се прилага към цялата база от активи на консорциума, която е била предмет на датските данъчни правила (т.е. 50 %, притежавани от A/S Øresund), без да се прави разлика между „сгради и инсталации“ и други активи, които потенциално биха могли да имат по-благоприятен режим на амортизация в датския Закон за данъчната амортизация. В този контекст датските органи се позоваха по-специално на железопътни съоръжения, като линии, сигнализация и въздушни кабели (съображение 144 и бележка под линия 79), но също така отбелязва, че ефектът от прилагането на по-висока амортизационна норма върху тези активи никога не е разглеждан или оценяван подробно. Комисията счита, че дори и по-благоприятните режими на амортизация на определени активи да не са приложими за A/S Øresund и следователно за неговата амортизация на тези специфични активи, за голяма част от активите му (проектът, състоящ се по същество от изграждане на мост и тунел) е било позволено да се амортизират при по-висока норма, отколкото би могло съгласно обичайните данъчни правила. По-високата амортизационна норма може да доведе до по-бърза амортизация на актив, което позволява намаляването на данъчната основа да се извършва по-интензивно през първите години от живота на актива; следователно фискалното въздействие от това за целия жизнен цикъл на актива би могло да бъде сравнимо с безплатен заем. В този контекст Комисията отбелязва, че е уместно да се вземе предвид само периодът до данъчната 2016 г., тъй като след тази година към A/S Øresund са се прилагали обичайните правила. Чрез отказа си да изменят Закона за изграждането на връзката или Закона Sund & Bælt, за да наложат ограничение на максималната амортизационна норма за A/S Øresund, подобно на това съгласно обичайните правила, датските органи са предоставили на дружеството възможност да се ползва от

благоприятно положение пред други правни субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Поради това комбинацията от измененията на датския Закон за данъчната амортизация и липсата на съответните изменения на Закона за изграждането на връзката или Закона Sund & Bælt трябва да се разглежда като мярка в полза на A/S Øresund. Комисията счита, че A/S Øresund се е ползвало от дерогация от референтната система, тъй като поради разяснените в съображение 327 причини, правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. водят до разграничение между стопански субекти, които се намират в сравнимо фактическо и правно положение с оглед на целта на референтната система.

- (345) Както е посочено в съображение 329, в хода на предварителното разследване датските органи са твърдели, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията могат да се считат за обосновани от логиката на референтната система поради извънредния характер на постоянната транспортна връзка по отношение на нейния размер и цел, което я прави несравнима с всеки друг проект, който е подлежал на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Както е посочено в съображение 329, Комисията не счита, че характерът на проекта за постоянна транспортна връзка би оправдал различно третиране на A/S Øresund с оглед на естеството и структурата на референтната система. След решението за откриване на процедурата датските органи не са представили допълнителни доказателства, които биха променили мнението на Комисията. Поради това Комисията стига до заключението, че ПЗСДП за периода 2013—2015 г. не представлява оправдана дерогация от прилагането на референтната система, произтичаща пряко от основните или ръководните принципи на датската система за корпоративно подоходно облагане.
- (346) Ето защо Комисията заключава, че правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. са довели до изборително предимство за A/S Øresund. Както е посочено в съображение 319, консорциумът ще бъде бенефициер на всяко предимство, произтичащо от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, с оглед на факта, че A/S Øresund и консорциумът образуват единно предприятие за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка. Ето защо Комисията стига до заключение, че правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и за периода 2008—2015 г. са довели до изборително предимство за консорциума.
- (347) Комисията припомня, че специалните датски правила за амортизацията са били отменени, считано от 1 януари 2016 г., след което A/S Øresund се е подчинявало на обичайната датска система за корпоративно подоходно облагане (съображение 134). Поради това Комисията отбелязва, че след тази дата не е имало никакво допълнително изборително предимство в полза на A/S Øresund или консорциума по отношение на правилата за амортизацията.

6.1.4. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки*

- (348) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва позицията на определени предприятия спрямо тази на други конкурентни предприятия в рамките на вътреобщностната търговия, същата трябва да се счита, че оказва въздействие върху търговията между държавите членки ⁽¹⁷⁸⁾. Счита се, че мярка, предоставена от държавата, нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато тя е в състояние да подобри конкурентната позиция на бенефициера в сравнение с неговите конкуренти.
- (349) В съображение 97 от решението за откриване на процедурата Комисията заключи предварително, че без да е необходимо да решава дали мерките могат да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки на пазара за строителство и експлоатация на (трансгранични) мостове, е ясно, че предоставянето на изборително предимство може да засили позицията на консорциума на пазара на транспортни услуги за преминаване през протока Øresund в сравнение с други предприятия, като например по-специално фериботните оператори.

⁽¹⁷⁸⁾ Решение на Съда от 14 януари 2015 г., *Eventech/The Parking Adjudicator*, C-518/13, EU:C:2015:9, т. 66; решение на Съда от 8 май 2013 г., *Libert и други*, съединени дела C-197/11 и C-203/11, EU:C:2013:288, т. 77; решение на Общия съд от 4 април 2001 г., *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, EU:T:2001:115, т. 41.

- (350) Консорциумът осъществява дейност на пазара за строителство и експлоатация⁽¹⁷⁹⁾ на (трансгранични) мостове и на пазара за транспортни услуги за преминаване през протока Øresund. В последния случай консорциумът се конкурира в търговията между държавите членки с предприятия, предоставящи алтернативни транспортни услуги, по-специално фериботни услуги.
- (351) От уводните бележки към Закона за изграждането на връзката става ясно, че движението по постоянната транспортна връзка ще се състои освен от нововъзникналото движение и от съществуващото движение по южните фериботни маршрути на Øresund, изместването на движението от други фериботни маршрути в Øresund, както и от фериботните маршрути над Kattegat и Балтийско море. Освен това датският министър на транспорта беше упълномощен да закрие съществуващата фериботна услуга на Датската държавна агенция по железопътен транспорт през Øresund (освен услугата между Helsingør, Дания и Helsingborg, Швеция) след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка. В Законопроект 1990/91:158 се отбелязва, че е било предвидено фериботната услуга Helsingborg — Helsingør да продължи да се осъществява, дори и ако част от движението бъде прехвърлено към постоянната транспортна връзка. Предвидено е обаче преустановяването на всички останали фериботни услуги през Øresund. В Законопроект 1990/91:158 се посочва също така конкуренцията от фериботни услуги по други маршрути между Швеция, Германия и Ютланд, Дания.
- (352) Освен това годишните отчети на консорциума предоставят данни за пазарния дял, което в този контекст е силен показател за конкуренция. В годишния отчет за 2005 г. се предоставят данни за развитието на пътникопотока през Øresund през периода 1999—2005 г. Данните показват, че последната година на експлоатация на услугата Dragør—Limhamn е била 1999 г., през която са отчетени 1,6 милиона пътници. Броят на пътниците, обслужвани от „Hydrofoils Copenhagen — Skåne“ е намалял от 3,6 милиона пътници през 1999 г. на 150 000 през 2002 г., след което той е спрял да работи. Броят на пътниците, обслужени от жалбоподателя, е спаднал от 14,3 милиона през 1999 г. на 13,3 милиона през 2000 г., както и на 11,5 милиона през 2001 г.
- (353) Комисията счита, че описаните в съображения 351 и 352 констатации доказват потенциалната конкуренция, която съществува между постоянната транспортна връзка и фериботните оператори, обслужващи фериботни маршрути през Øresund. Мерките, които предоставят изборително предимство на консорциума, са могли да укрепят финансовото състояние на консорциума и в резултат на това да нарушат тази конкуренция. Тъй като консорциумът и фериботните оператори осъществяват дейност на пазар, предоставящ транспортни услуги през Øresund, между Дания и Швеция, тази конкуренция засяга търговията между държавите членки.
- (354) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че мерките, включващи изборително предимство, могат да се считат за засягащи вътрешната търговия и могат да нарушат конкуренцията.

6.1.5. *Заклучение относно наличието на помощ*

- (355) Въз основа на своята оценка в съображения 287—354 Комисията заключава, че моделът на държавна гаранция, според който държавите са поели траен ангажимент да гарантират финансовите инструменти за финансиране на постоянната транспортна връзка, и който Дания и Швеция са предоставили на консорциума, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Комисията също така стига до заключението, че ПЗСП за периода 1991—2001 г., ПЗСП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., които Дания предостави на A/S Øresund и които водят до предимство за A/S Øresund и следователно за консорциума като част от единното предприятие за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка (съображение 319), представляват държавна помощ в полза на консорциума по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. ПЗСП за периода 2002—2012 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г. не представляват държавна помощ в полза на консорциума по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2. **Класифициране като схема за помощ или като индивидуална помощ**

- (356) В съображение 108 от решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно това дали държавните гаранции следва да се разглеждат като схема за помощ, дали следва да се считат за индивидуална помощ, предоставена при учредяването на консорциума, или следва да се разглеждат като индивидуална помощ, предоставяна всеки път, когато дадена финансова сделка на консорциума трябва да бъде одобрена от националните органи. В съображение 107 от решението за откриване на процедурата Комисията изрази своето предварително становище, че управлението на гаранциите във връзка с

⁽¹⁷⁹⁾ В този контекст Комисията припомня, че в съображение 301 е установила, че изграждането на постоянната транспортна връзка не може да бъде отделено от нейната бъдеща експлоатация.

конкретни финансови сделки не може да се разглежда изолирано от предоставените през 1992 г. държавни гаранции, а в съображение 109 Комисията отбелязва, че нейната предварителна квалификация на гаранциите като индивидуални помощи следва да се прилага и по отношение на данъчните мерки. Предвид това, че Комисията не е имало как да стигне до заключение по въпроса дали мерките за подкрепа представляват схема или мерки за индивидуална помощ, тя не е можела да стигне до заключение и относно датата, на която са предоставени гаранциите и данъчните мерки, както и относно техния брой.

- (357) За да определи дали мерките за помощ се квалифицират като схеми за помощ или индивидуални мерки, Комисията трябва да прецени естеството на мерките за помощ с оглед на определенията, посочени в Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (358) Съгласно член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589 „схема за помощ“ означава „всеки акт, на базата на който и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин и всеки акт, на базата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер“.
- (359) От друга страна, „индивидуална помощ“ се определя в член 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/1589 като „помощ, която не се предоставя на базата на схема за помощи и предоставяне на помощ на базата на схема за помощ, което подлежи на уведомяване“.

6.2.1. *Моделът на държавна гаранция*

6.2.1.1. *Схема или индивидуална помощ*

- (360) В съображение 103 от решението за откриване на процедурата Комисията счита, че първата ситуация, включена в определението за схема за помощ, не може да се счита за приложима по отношение на модела на държавна гаранция, тъй като не е насочена към „предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин“, а конкретно към консорциума. Нито държавите, нито която и да е от заинтересованите страни не представиха доводи за противното. Както е отбелязано в съображение 169, жалбоподателят и Scandlines et al. се позоваха на решението по делото *Øresund*, за да подкрепят становището си, че моделът на държавна гаранция не може да представлява схема. Според жалбоподателя Комисията дори не следва да оценява дали моделът на държавна гаранция може да представлява схема (съображение 169). Комисията обаче отбелязва, че такъв анализ е необходим, тъй като Общият съд е отменил решението от 2014 г. по отношение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията и предоставените на консорциума държавните гаранции (съображение 12). Комисията приведе в действие решението по делото *Øresund*, като откри официалната процедура по разследване, в която изрично основание за откриване на въпросната процедура е естеството на мерките като индивидуална помощ или схема за помощ (съображение 155).
- (361) След официалната процедура по разследване Комисията стига до заключението, че държавната помощ, произтичаща от модела на държавна гаранция, не може да се счита за схема, както е обяснено допълнително в съображения 362 и 363.
- (362) Първо, произтичащата от модела на държавна гаранция помощ не се предоставя въз основа на акт, в който се предвижда предоставянето на индивидуална помощ на предприятия, определени в акта по общ и абстрактен начин. В Закона за изграждането на връзката се предвижда специално правило, приложимо конкретно по отношение на консорциума. Следователно моделът на държавна гаранция не изпълнява първото условие в определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (363) Второ, в Закона за изграждането на връзката въпросният проект е посочен изрично като финансиране на постоянната транспортна връзка. Както държавите, така и заинтересованите страни считат, че произтичащата от модела на държавна гаранция помощ е свързана с този конкретен проект. Комисията отбелязва, че в член 2 от междуправителственото споразумение се уточнява, че постоянната транспортна връзка ще бъде изградена като комбинирана пътна и железопътна връзка, състояща се от двойна железопътна линия и четирилентова магистрала, и че ще се простира от изкуствен полуостров на летище Kastrup, ще преминава през протока Øresund през подводен тунел до изкуствен остров и оттам ще продължава като комбиниран мост с висока и ниска част, по който ще се осъществи връзката с Швеция на юг от Linhamn. Освен това в приложение 1 към междуправителственото споразумение е дадено подробно описание на техническия проект на постоянната транспортна връзка. По този начин към момента на създаване на модела на държавна гаранция и въвеждането ѝ в споразумението за консорциум, проектът е бил много конкретно и ясно дефиниран както по отношение на географското местоположение, така и по отношение на техническия проект.

Освен това в решението по делото *Øresund* Общият съд изрично приема, че помощите, свързани с държавните гаранции, следва да се считат за свързани с конкретен проект ⁽¹⁸⁰⁾. Поради това Комисията стига до заключението, че моделът на държавна гаранция е свързан с конкретен проект и че следователно моделът на държавна гаранция не отговаря на второто условие в определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

(364) С оглед на горепосоченото Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, не отговаря на определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

(365) Поради това помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, следва да бъде квалифицирана като една или повече индивидуални мерки за помощ по смисъла на член 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.2.1.2. Дата на предоставяне на помощта

(366) Остава да се определи дали моделът на държавна гаранция се състои от индивидуална помощ, предоставена при учредяването на консорциума, или се състои от поредица от индивидуални мерки за помощ, предоставяни всеки път, когато финансова сделка на консорциума е гарантирана от държавите.

(367) Въз основа на съдебната практика на съдилищата на Съюза ⁽¹⁸¹⁾ е добре установено, че датата на предоставяне на помощта се отнася до датата, на която законово право за получаване на помощта е предоставено на бенефициера съгласно приложимото национално законодателство.

(368) Както е посочено в съображение 85, солидарната гаранция за всички заеми и други финансови инструменти, взети от консорциума във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка, е създадена през 1991 г. с член 12 от междуправителственото споразумение, което е ратифицирано от Швеция на 8 август 1991 г. и от Дания на 24 август 1991 г. (съображение 61). Задължението за гаранция, произтичащо от междуправителственото споразумение, беше въведено в шведското и датското национално законодателство през 1991 г. със Закона за изграждането на връзката и решението на шведския парламент (съображение 63). В споразумението за консорциум се припомня задължението за гаранция на държавите по отношение консорциума. В член 4, параграф 3 от споразумението за консорциум се предоставя правното основание за финансирането на постоянната транспортна връзка: „изискванията по отношение на капитала на консорциума за планирането и изготвянето на проекта и за изграждането [постоянната транспортна връзка], включително разходите по обслужване на заемите и за спазване на изискванията по отношение на капитала, които са резултат от очакваните счетоводни загуби през определен брой години след отварянето за движение на [постоянната транспортна връзка], трябва съгласно договореното в [междуправителственото споразумение] да бъдат изпълнени посредством получаването на заеми или емитиране на финансови инструменти на открития пазар с обезпечения под формата на гаранции от страна на шведското и датското правителство“ (съображение 90).

(369) Въз основа на разпоредбите на споразумението за консорциум консорциумът може да взема гарантирани от държавата заеми за финансиране на етапите на планиране и изграждане на постоянната транспортна връзка. Консорциумът би могъл допълнително да увеличи дълга си чрез гарантирани заеми през първите години след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка. Тази разпоредба е била необходима, тъй като се е очаквало през първите няколко години постоянната транспортна връзка да търпи загуби. Това означава, че оперативната печалба през първите години не би била достатъчна за консорциума да покрие разходите по заеми за финансиране на дълга, който би натрупал по време на етапите на планиране и изграждане. Поради това през първите няколко години консорциумът ще трябва да поеме допълнителен дълг. В споразумението за консорциум обаче не се предвижда право на допълнителни гаранции за финансиране на дейностите на постоянната транспортна връзка. В този контекст държавите потвърдиха, че за финансиране на дейностите на постоянната транспортна връзка не са предоставени държавни гаранции. От годишните отчети на консорциума става ясно, че приходите от първата година на експлоатация надвишават оперативните разходи, а оперативната печалба е положителна. До 2003 г. включително тази оперативна печалба е била, макар и положителна, по-малка от разходите по заеми и следователно дългът се е увеличил. От 2004 г. оперативната печалба е била достатъчна, за да допринесе за намаляване на дълга, и следователно общият дълг е намалявал всяка година.

⁽¹⁸⁰⁾ Решение по делото *Øresund*, точка 80.

⁽¹⁸¹⁾ Решение на Общия съд от 25 януари 2018 г., *BSCA/Комисия*, T-818/14, EU:T:2018:33, т. 72 и цитираната там съдебна практика.

- (370) Независимо от анализа в съображение 369 обаче консорциумът би могъл, въз основа на разпоредбите на споразумението за консорциум, да използва държавните гаранции за рефинансиране на своя дълг (свързан с етапите на планиране и изграждане) по време на етапа на експлоатация. Това обаче не означава, че в споразумението за консорциум се предвижда възможността за финансиране от страна на държавите на дейностите на постоянната транспортна връзка. Това става ясно и от член 6 от споразумението за консорциум, според който всички разходи за планирането, изготвянето на проекта, финансирането, изграждането, експлоатацията и поддръжката на постоянната транспортна връзка е трябвало да бъдат покрити от оперативните приходи. С други думи оперативните приходи не само следва да са достатъчни, за да покрият оперативните разходи, но следва да са достатъчни, за да покрият всички разходи за постоянната транспортна връзка, включително изграждането ѝ и свързаните с нея (и вътрешните автомобилни и железопътни връзки) разходи за финансиране. Комисията отбелязва, че в решението от 2014 г. този момент не е изяснен. Съображение 50 от решението от 2014 г. се позовава на две държавни гаранции „за заеми, които консорциумът е взел, за да финансира изграждането и експлоатацията на инфраструктурния проект [постоянната транспортна връзка]“. Именно въз основа на това в решението по делото *Øresund* ⁽¹⁸²⁾ Общият съд счита, че държавните гаранции могат да покрият оперативните разходи, направени по време на етапа на експлоатация. Този момент беше допълнително изяснен по време на официалната процедура по разследване.
- (371) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че моделът на държавна гаранция, включително основните гаранционни споразумения, не покрива дейностите на постоянната транспортна връзка. С него по-скоро се гарантира финансирането за инвестиции в планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка.
- (372) Държавите предоставиха допълнителни разяснения относно управлението на задължението за държавна гаранция. В Швеция компетентността и задължението за съвместно предоставяне на гаранции за цялостното финансиране, необходимо на консорциума във връзка с планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка, са делегирани на Шведската служба за държавния дълг (съображение 91). В Дания тази компетентност и това задължение са делегирани на Датската национална банка (съображение 95). Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка определят общата рамка за финансовата политика на консорциума и контролират изпълнението на задължението за държавна гаранция, когато консорциумът подписва нови споразумения за заем или използва други финансови инструменти във връзка с финансирането на постоянната транспортна връзка. В споразумението за сътрудничество от 1997 г. и споразумението за сътрудничество от 2004 г. (събражения 97—102) се съдържат редица официални условия, права и задължения на страните. Споразуменията за сътрудничество дават на държавите възможност да наблюдават и да влияят върху финансовата политика на консорциума, за да гарантират, че той няма да надхвърли мандата си и да осигурят следването на политика за финансиране, при която дългосрочния риск на държавите е сведен до минимум. Според държавите този механизъм им позволява допълнително да гарантират и че предоставената на консорциума помощ не надхвърля необходимото.
- (373) Както е посочено в съображение 74, на практика консорциумът редовно тегли нови заеми, за да рефинансира своите разходи за планиране и строителство, често чрез емитиране на облигации по вече установени програми като програмата EMTN. Гаранции съществуват на няколко равнища. Всяка от програмите — EMTN и шведската MTN — включва гаранционен документ. Както е посочено в събражения 103—108, това е документ в полза на притежателите (т.е. инвеститорите в облигацията), по силата на който Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг са се споразумели да гарантират солидарно всички суми, които консорциумът е задължен да плати по закон. В събражения 107 и 108 се пояснява, че когато консорциумът емитира облигации по програмата EMTN, Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг потвърждават, че конкретната облигация е предмет на съответния гаранционен документ. Съгласно шведската програма MTN облигациите се одобряват от Датската национална банка и Шведската служба за държавния дълг без потвърждение на съответния гаранционен документ (съображение 108). По отношение на самостоятелните споразумения за заем, както е посочено в събражения 109 и 110, консорциумът подписва договори за финансиране с финансови институции. Към всеки договор за финансиране е приложен документ за гаранционно споразумение. Освен това се издават гаранционни споразумения за кредитни линии (съображение 111) и рамкови споразумения на ISDA (съображение 112). Според заинтересованите страни всеки такъв гаранционен документ, потвърждение, одобрение на облигации или гаранционно споразумение следва да се счита за индивидуална помощ, предоставена към момента на подписването на такова гаранционно споразумение, тъй като консорциумът трябва да получи индивидуално одобрение от поръчители по конкретна дългова сделка. Освен това гаранционните документи съдържат разпоредби, съгласно които се предвижда, че гаранцията може да бъде оттеглена от държавите.

⁽¹⁸²⁾ Решение по делото *Øresund*, точки 107 и 108.

- (374) Държавите поясниха, че фактът, че отделните финансови сделки изискват последващо управление от Шведската служба за държавния дълг или от Датската национална банка, не означава обаче, че те или държавите разполагат с каквато и да е възможност да откажат да гарантират такива сделки (вж. съображение 245). Въпреки че гаранция за конкретен заем или облигация може да бъде отказана (например поради рискове, свързани с този заем или облигация), Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка все още ще имат задължението да предоставят всички необходими гаранции за финансирането на постоянната транспортна връзка. В такъв случай те ще трябва да гарантират друга сделка, за да може консорциумът да получи необходимото гарантирано финансиране.
- (375) Комисията счита, че предимството за консорциума, произтичащо от модела на държавна гаранция, се състои по същество във факта, че консорциумът е бенефициер на солидарното задължение на държавата, за да гарантира своите заеми по отношение на проекта за постоянна транспортна връзка. Въз основа на текста на член 4, параграф 3 от споразумението за консорциум при учредяването на консорциума на 13 февруари 1992 г. с въпросното споразумение му е предоставено законното право да финансира планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка чрез дългови инструменти, ползващи се от държавни гаранции. A/S Øresund и SVEDAB — и двете 100 % собственост на съответните държави — създават консорциума след одобрение на споразумението за консорциум от правителствата на Дания и Швеция на 13 февруари 1992 г. (съображение 66). Както е пояснено допълнително в следващите съображения организационните правила, избрани за изпълнение на гаранциите, изискващи във връзка с определени сделки предварителното одобрение на Шведската служба за държавния дълг и на Датската национална банка, не са предназначени да ограничават или променят съществено отговорността на държавите за гарантиране на въпросните разходи по заеми.
- (376) В този контекст Комисията счита, че споразумението за консорциум е правният акт, с който помощта под формата на държавни гаранции е окончателно предоставена на консорциума. Въз основа на междуправителственото споразумение Дания и Швеция са поели, посредством споразумението за консорциум, правно задължение да гарантират заеми и финансови инструменти, взети от консорциума за целите на финансирането на планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка. Консорциумът е официално създаден чрез споразумението за консорциум, с което се припомня това, че консорциумът има право на държавни гаранции. При тези обстоятелства може да се счита, че от учредяването си консорциумът се е ползвал със законното право да използва държавните гаранции, което обяснява посоченото в междуправителственото споразумение гаранционно задължение на държавите. Тъй като от този момент въпросното законно право остава последователно в сила и неговият обхват не се е променил (в това отношение вж. също съображение 387), Комисията счита, че държавните гаранции са били окончателно предоставени на 13 февруари 1992 г.⁽¹⁸³⁾ Комисията счита, че поради изложените по-долу причини договореностите за изпълнение на държавните гаранции не променят този факт.
- (377) Въпреки че посредством Шведската служба за държавния дълг или Датската национална банка държавите може да откажат да гарантират конкретен нов дългов договор, който консорциумът би искал да сключи, те запазват задължението си да гарантират цялото необходимо финансиране за постоянната транспортна връзка (съображение 374). Това важи и по отношение на аргумента на жалбоподателя, че гаранционните документи съдържат разпоредби, съгласно които те могат да бъдат оттеглени (съображение 174). Комисията счита, че дори отделни гаранционни документи да бъдат оттеглени, това не означава, че ще бъде отменено задължението на държавите да гарантират необходимото финансиране за постоянната транспортна връзка. В това отношение може например да бъде съставен друг гаранционен документ или финансирането може да бъде гарантирано чрез индивидуални, самостоятелно гарантирани заеми.
- (378) Комисията счита, че одобренията или потвържденията от Датската национална банка или от Шведската служба за държавния дълг (съображение 373) не могат да се считат за нови безвъзмездни средства, тъй като тези сделки представляват просто изпълнение на гаранционното задължение, поето от държавите със споразумението за консорциум.

⁽¹⁸³⁾ Комисията отбелязва, че тази констатация не се променя от ангажимента на държавите да гарантират, че консорциумът ще финансира нов дълг и ще рефинансира съществуващ дълг при пазарни условия (съображение 265).

- (379) Освен това Комисията отбелязва, че когато инвеститор предприема големи инвестиции е обичайно той да изисква известна стабилност при финансовото планиране на инвестицията. Малко вероятно е без инвеститорите да могат да направят разумни преценки относно финансовите условия, които ще бъдат приложими по отношение на дадена инвестиция, да изложат на риск времето и ресурсите, необходими за постигането на проекта. В това отношение Комисията отбелязва, че икономическата обосновка на модела на държавна гаранция е била да се сведат до минимум общите разходи по заеми за проекта (съображение 255). Моделът на държавната гаранция вече е бил описан в междуправителственото споразумение, поради което е бил определен преди началото на инвестицията. В този контекст той следва да се счита за едно от основните условия, приложими по отношение на инвестицията, въз основа на които е изготвено нейното финансово планиране. Поради това прилагането на модела на държавна гаранция е било ясно от самото начало и е било неразделна част от финансовия модел, въз основа на който консорциумът е предприел значителна инвестиция.
- (380) Комисията взема предвид твърдението на жалбоподателя в съображение 170, че съгласно раздел 2.1 от Известието относно гаранциите от 2008 г. размерът на държавната помощ под формата на гаранция трябва да бъде оценен в момента на предоставяне на гаранцията. Жалбоподателят твърди, че това означава, че гаранцията трябва да се счита за предоставена, когато свързаният с нея риск се поема от държавата. Той твърди, че не е налице риск, свързан с модела на държавна гаранция, предоставяна чрез междуправителствените споразумения и споразуменията за консорциум, и че член 12 от междуправителствените споразумения не представлява юридически упражняемо право. Освен това според жалбоподателя, за да се счита дадена гаранция за предоставена, трябва да е възможно да се измери нейният обхват, което не е възможно да се направи въз основа на междуправителствените споразумения или споразуменията за консорциум, тъй като няма ограничение във времето и размера. В подкрепа на това твърдение жалбоподателят се позовава и на раздел 3.2 от Известието относно гаранциите от 2008 г. Освен това жалбоподателят счита, че дори и междуправителственото споразумение да е можело да се счита за предоставящо законно право на помощ под формата на държавни гаранции, оттогава насам условията на тези гаранции са били променени из основи, например с програмите MTN е настъпила промяна в ангажиментите на държавите вместо да предоставят вторични гаранции, вече да предоставят лични гаранции (съображение 175).
- (381) Комисията не е съгласна с твърденията на жалбоподателя.
- (382) Първо, както е посочено в съображение 367, държавната помощ се счита за предоставена на датата, на която безусловното законово право за получаване на помощта е предоставено на бенефициера съгласно приложимото национално законодателство. В съображение 376 Комисията стигна до заключението, че това право е предоставено на консорциума на датата на неговото създаване.
- (383) Второ, в раздел 2.1. от Известието относно гаранциите от 2008 г. се посочва, че свързана с държавна помощ гаранция е предоставена „в момента, в който е дадена гаранцията, а не в момента, в който гаранцията е задействана, или в момента, в който се правят плащания съгласно условията на гаранцията“. Както е обяснено от държавите (съображение 227), считано от датата на основаване на консорциума, държавите са били задължени да гарантират заемите и другите финансови инструменти, взети от консорциума за финансиране на постоянната транспортна връзка; Шведската служба за държавния дълг и Датската национална банка не са компетентни да откажат да предоставят на консорциума необходимите гаранции за финансиране на проекта. Поради това гаранцията следва да се счита за предоставена на датата на учредяване на консорциума.
- (384) Трето, Комисията отбелязва, че жалбоподателят предполага, че гаранцията трябва да се счита за предоставена, когато свързаният с нея риск се поема от държавата и че няма риск, свързан с модела на държавна гаранция, предоставяна чрез междуправителствените споразумения и споразуменията за консорциум. В това отношение в раздел 2.1 от Известието относно гаранциите от 2008 г. се посочва, че ползата от държавна гаранция е, „че рискът, свързан с гаранцията, се поема от държавата“. Комисията счита, че тъй като от учредяването на консорциума държавите са били задължени да гарантират дълговото му финансиране във връзка с постоянната транспортна връзка, той се е възползвал от поемането на посочената дата от страна на държавите на рисковете, свързани с това гаранционно задължение и неговото последващо изпълнение.

- (385) Четвърто, Комисията отбелязва, че според твърдението на жалбоподателя член 12 от междуправителственото споразумение не представлява юридически упражняемо право, по-специално поради дуалистичните правни системи на държавите (съображение 176). В рамките на една дуалистична правна система международното право става валидно на национално равнище само след като бъде включено в националното право. Комисията отбелязва, че според нея самото междуправителствено споразумение не е породило юридически упражняемо право, а по-скоро, че консорциумът е получил правото на държавни гаранции от датата на споразумението за консорциум (съображение 376). Освен това Швеция е ратифицирала междуправителственото споразумение на 8 август 1991 г., а Дания — на 24 август 1991 г. (съображение 61). Държавите веднага са го въвели в своите национални правни системи чрез решението на шведския парламент и Закона за изграждането на връзката. С тези национални закони в държавите са създадени юридически упражняеми права, които, заедно със споразумението за консорциум, са породили изпълнимо задължение за гаранция в полза на консорциума.
- (386) Пето, Комисията не е съгласна с твърдението на жалбоподателя, че гаранция не може да се счита за предоставена, освен ако не може да бъде измерен нейният размер. В раздел 2.1 от Известието относно гаранциите от 2008 г. се посочва, че „[д]адена гаранция представлява държавна помощ или не, и, ако да, какъв може да бъде размерът на държавната помощ, трябва да се оцени в момента на предоставяне на гаранцията“. Комисията отбелязва, че структурата на това изречение показва, че i) определянето дали дадена гаранция представлява държавна помощ и ii) ако е така, на размера на тази помощ, може да бъдат две отделни последователни стъпки. Следователно в тази разпоредба на Известието относно гаранциите от 2008 г. се предвижда, че Комисията следва, първо, да установи дали дадена гаранция представлява държавна помощ и само ако потвърди, че това е така, следва да определи на второ място размера на тази помощ. При тези обстоятелства е неточно да се каже, че помощта не може да се счита за предоставена, освен ако нейният размер не може да бъде измерен, тъй като оценката на размера на помощта следва да се направи едва след като вече е установено, че помощта е предоставена. Раздел 3.2 от Известието относно гаранциите от 2008 г. не променя това заключение. В този раздел се съдържа списък от кумулативни условия, чието изпълнение предоставя възможност за изключване на наличието на държавна помощ по отношение на индивидуална държавна гаранция. В буква б) от посочения раздел се отбелязва, че едно от тези условия е „размерът на гаранцията да може да бъде надлежно изчислен в момента на предоставянето“. С това обаче не се налага изискването съществуването на помощта да зависи от възможността за извършване на подобно измерване; с него по-скоро се предоставя възможност за установяване на липсата на помощ.
- (387) И накрая, по отношение на твърдението на жалбоподателя, че естеството на гаранциите е променено из основи, Комисията отбелязва, че за целите на определяне на датата, на която произтичащата от модела на държавна гаранция държавна помощ е била предоставена на консорциума, ключовият въпрос се отнася до установяване на датата, на която консорциумът е получил юридически упражняемо право за тази помощ. Съгласно заключението в съображение 375 консорциумът има това право от учредяването си. От тази дата държавите има задължение спрямо консорциума да гарантират всички разходи по заеми за постоянната транспортна връзка. Както е посочено в съображение 384, предимството за консорциума по отношение на гаранционното задължение е фактът, че държавите са задължени да поемат рисковете, свързани с финансирането на планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка. Това предимство и правото на него не са били променяни от учредяването на консорциума. Както е обяснено от държавите (съображение 249), в правната структура посредством междуправителственото споразумение, решението на шведския парламент, решението на шведското правителство от 1 април 1993 г. (K91/1443/3, K93/202/3) и решението на шведското правителство от 23 юни 1994 г. (K91/1443/3, K94/1680/3) няма подробности за това как трябва да бъдат определени условията на отделните гаранционни споразумения. Вместо това решението за това е трябвало да бъде взето и изпълнено от Шведската служба за държавния дълг. В този контекст няма последващо решение на шведския парламент, нито решение на шведското правителство, което би променило задължението за държавна гаранция, установено с решението на шведския парламент. Отделните гаранционни документи и гаранционни споразумения служат за изпълнение на вече предоставеното на консорциума право. Както е посочено в съображение 250, от датска страна няма подробности относно условията за мобилизиране в Закона за изграждането на връзката, с който се прилага междуправителственото споразумение. Тези условия за мобилизиране са посочени само в гаранционните споразумения по различните финансови сделки. Както признават държавите, гаранционните документи и отделните гаранционни споразумения действително трябва да се тълкуват като лични гаранции (*selvskyldnerkaution* в датското право). Това обаче не представлява промяна на солидарното гаранционно задължение и не надхвърля правата, предоставени на консорциума в споразумението за консорциум, с което се прилага междуправителственото споразумение. Във всеки случай Комисията отбелязва, че макар че въпросът дали гаранцията е лична, или вторична (или *simpelkaution* срещу *selvskyldnerkaution*), може да засегне правните отношения между консорциума и неговите кредитори, или между тези кредитори и държавите, това не променя основното законово задължение на държавите да предоставят гаранции за дейностите на консорциума във връзка с постоянната транспортна връзка. Както е отбелязано в съображения 311 и 375, предимството за консорциума от модела на държавна гаранция и следователно произтичащата от него помощ е присъщо на това правно задължение и то не е променяно от създаването на консорциума на 13 февруари 1992 г.

- (388) Комисията стига до заключението, че държавната помощ, произтичаща от модела на държавна гаранция, трябва да се разглежда като една индивидуална помощ, предоставена от двете държави на консорциума на 13 февруари 1992 г.

6.2.2. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията

- (389) В съображение 109 от решението за откриване на процедурата Комисията счита, че определението в съответните правни актове на датските данъчни мерки, предмет на оценка, изглежда неограничено по отношение на размера и продължителността, но че то е конкретно свързано с дейност на консорциума по проекта. Тъй като изглежда, че тези мерки са били предоставени със същата цел и обхват като държавните гаранции, съображенията на Комисията, посочени в решението за откриване относно квалифицирането на тези гаранции като индивидуални помощи, е трябвало да бъдат приложени и по отношение на данъчните мерки.

6.2.2.1. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди

6.2.2.1.1. ПЗСДП за периода 1991—2001 г.

- (390) От самото начало в Закона за изграждането на връзката е установено, че A/S Øresund ще подлежи на по-благоприятни правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди, отколкото съгласно общия датски Закон за определяне на данъчните задължения. Още през 1991 г. е било ясно, че общият петгодишен период за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди няма да бъде достатъчен, с цел понесените от проекта загуби да се използват за прихващане от печалбите. В уводните бележки към Закона за изграждането на връзката законодателят изрично посочва, че причината за предоставянето през 1991 г. на удължен давностен срок за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди е, че A/S Øresund не би могло да се възползва от общоприложимите правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди (с ограничение от пет години), поради значителните разходи, понесени през етапа на строителство, съчетани с факта, че за същия период A/S Øresund не би могло да реализира никакви печалби (съображение 267).

6.2.2.1.1.1. ПЗСДП за периода 1991—2001 г.: Схема или индивидуална помощ

- (391) Комисията счита, че държавната помощ, произтичаща от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., не може да се счита за схема.
- (392) Първо, произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ не се предоставя въз основа на акт, в който се предвижда предоставянето на индивидуална помощ на предприятия, определени в акта по общ и абстрактен начин. По-скоро в Закона за изграждането на връзката се предвижда специално правило, приложимо конкретно по отношение на A/S Øresund.
- (393) Второ, в Закона за изграждането на връзката въпросният проект е посочен изрично като изграждане и експлоатация на постоянната транспортна връзка. Поради това Комисията счита, че произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ трябва да се разглежда като свързана с конкретен проект, тъй като присъщото на помощта предимство е свързано единствено със загубите, понесени в контекста на проекта за постоянната транспортна връзка, като са изключени други проекти или дейности. Следователно, произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ не изпълнява определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (394) Поради това, произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ следва да бъде квалифицирана като една или повече индивидуални помощи по смисъла на член 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.2.2.1.1.2. ПЗСДП за периода 1991—2001 г.: дата на предоставяне на помощта

- (395) ПЗСДП за периода 1991—2001 г. представлява държавна помощ под формата на данъчно предимство. Комисията припомня, че по-рано е установила, че държавна помощ, произтичаща от благоприятно данъчно третиране, се предоставя на годишна база, след приемане от данъчните органи⁽¹⁸⁴⁾ на данъчната декларация на бенефициера, тъй като това е моментът, в който обикновено се материализира предимството за такава държавна помощ. Поради това Комисията счита, че специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията следва да се приемат по подобен начин за предоставяни на годишна база, освен ако не са налице ясни причини за отклонение от този подход.

⁽¹⁸⁴⁾ Вж. например Решение (ЕС) 2018/859 на Комисията от 4 октомври 2017 г. относно държавна помощ SA.38944 (2014/C) (ex 2014/NN), приведена в действие от Люксембург в полза на Amazon (ОВ L 153, 15.6.2018 г., стр. 1). Този подход е възприет от съдилищата на Съюза — вж. например решение на Общия съд от 12 май 2021 г., *Люксембург/Комисия*, съединени дела T-816/17 и T-318/18, EU:T:2021:252, т. 153 и 339.

- (396) Комисията счита, че що се отнася до ПЗСДП за периода 1991—2001 г. са налице ясни причини за отклонение от този подход, както е посочено по-нататък в съображения 397—403.
- (397) Комисията отбелязва, че датските органи са пояснили (съображение 267), че понесените от консорциума загуби преди пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка се дължат предимно на лихвите, натрупани по заемите, които са били необходими за изграждането на постоянната транспортна връзка. Съгласно обясненията на Дания (съображение 267), като се имат предвид значителните първоначални разходи за инвестицията и липсата на печалби от постоянната транспортна връзка през периода на нейното изграждане, общоприложимото правило за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди с петгодишно ограничение не би било достатъчно, за да се предостави възможност тези загуби да бъдат използвани за прихващане на печалби. С други думи, за да осъществи инвестицията в постоянната транспортна връзка, консорциумът е бил задължен да понесе значителни загуби и без прилагане на специално правило не би било възможно тези загуби да бъдат ползотворно пренесени за следващи данъчни периоди, така че да могат да се прихванат печалбите през следващите години. В резултат на това, като част от условията за инвестиция от страна на консорциума в постоянната транспортна връзка и за установяване на дългосрочно планиране на финансирането на изграждането на тази връзка, датският законодател е въвел ПЗСДП за периода 1991—2001 г.
- (398) Датските органи отбелязват, че заедно със задължението за държавна гаранция ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е въведено в самото начало с цел финансирането на значителната инвестиция в постоянната транспортна връзка да се осъществи при най-ниски разходи (съображение 269). С ПЗСДП за периода 1991—2001 г. на A/S Øresund е предоставена възможност да компенсира бъдещи печалби с непогасени загуби, в резултат на което да намали данъчната си основа. Това води до предимство за консорциума. В същото време обаче ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е дало възможност за по-висока ликвидна база с цел намаляване на дълговата тежест. По-ниската обща дългова тежест означава също и по-нисък общ гарантиран размер и следователно по-малко държавна помощ под формата на гаранции.
- (399) Както е посочено в съображение 379, когато инвеститор предприема големи инвестиции, е обичайно той да изисква известна стабилност при финансовото планиране на инвестицията. Малко вероятно е без инвеститорите да могат да направят разумни преценки относно финансовите условия, които ще бъдат приложими по отношение на дадена инвестиция, да изложат на риск времето и ресурсите, необходими за постигането на проекта. В това отношение Комисията отбелязва, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е въведено с цел предоставяне на специфично данъчно третиране на инвестицията в постоянната транспортна връзка с цел да се улесни нейното дългосрочно финансово планиране и да се сведат до минимум общите разходи за инвестицията. Това данъчно третиране е определено в Закона за изграждането на връзката преди да се даде ход на инвестицията и в този контекст следва да се счита за едно от приложимите по отношение на инвестицията основни условия (заедно със задължението за държавна гаранция и модела за държавна гаранция), въз основа на което е изготвено финансовото планиране на инвестицията. В този смисъл прилагането на ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е било ясно от самото начало и е било неразделна част от финансовия модел, въз основа на който консорциумът би участвал в предприемането на значителна инвестиция. По-специално, Комисията отбелязва, че както се вижда от уводните бележки към Закона за изграждането на връзката, законодателното намерение в основата на приемането на ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е било да се даде възможност за смислено оползотворяване на загубите, понесени в резултат на изграждането на постоянната транспортна връзка.
- (400) Съгласно заключението в съображение 330, Комисията също така отбелязва, че правото на A/S Øresund да пренася загубите си за следващи данъчни периоди, които са по-дълги от допустимия съгласно обичайните датски данъчни правила, е представлявало предимство от установяването на това право. Предимството от възможността за пренасяне на загуби за по-дълги следващи данъчни периоди, съчетано с факта, че от самото начало е било ясно, че за да се гарантира използването на този по-дълъг период ще бъдат понесени значителни загуби, е означавало, че свързаното с ПЗСДП за периода 1991—2001 г. предимство е било очевидно от самото начало. Тази ситуация например е различна от решението по дело *France Télécom* ⁽¹⁸⁵⁾, където предимството, произтичащо от специалното данъчно третиране, е можело да бъде потвърдено само на годишна база след установяване на размера на професионалния данък, приложим съгласно обичайните данъчни правила ⁽¹⁸⁶⁾.

⁽¹⁸⁵⁾ Вж. по-горе бележка под линия 99.

⁽¹⁸⁶⁾ Решение на Общия съд от 30 ноември 2009 г., *Франция/Комисия*, съединени дела T-427/04 и T-17/05, EU:T:2009:474, т. 321—323.

- (401) От 1991 г. в член 11 от Закона за изграждането на връзката се установява преференциално правило за A/S Øresund, така че то има право да пренася загубите си за по-дълги следващи данъчни периоди от други правни субекти, подлежащи на облагане с корпоративен подоходен данък. При приемането на Закона за изграждането на връзката Дания се ангажира да позволи на A/S Øresund да се ползва от законното право на този по-дълъг период за пренасяне за следващи данъчни периоди. В член 6 от Закона за изграждането на връзката се предвижда, че постоянната транспортна връзка е трябвало да бъде разработена от консорциум между акционерно дружество, създадено от датската държава (чрез холдингово дружество), и акционерно дружество, създадено от шведската държава. A/S Øresund е създадено като акционерно дружество на 9 декември 1991 г. (съображение 64), а консорциумът е създаден чрез споразумение за консорциум на 13 февруари 1992 г. (съображение 66). Комисията установи, че предимството, произтичащо от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., облагодетелства консорциума, тъй като намалява данъчното задължение, за чието погасяване трябва да бъдат използвани неговите приходи (съображение 317). Фактът, че чрез ПЗСДП за периода 1991—2001 г. консорциумът ще натрупа такова предимство е очевиден от самото начало (съображение 400). Законното право на това предимство на консорциума е установено в законов ред чрез Закона за изграждането на връзката, преди консорциумът дори да бъде създаден.
- (402) Въз основа на тези елементи (съображения 397—401) Комисията счита, че произтичащото от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. предимство е установено, за да се улесни финансирането на инвестицията в постоянната транспортна връзка (инвестиция, която очевидно би довела до значителни загуби, които не биха могли да се използват в рамките на пет години) и да се подкрепи тази инвестиция. Самият Закон за изграждането на връзката е предоставял предимство и това е било едно от условията за инвестиция. От момента на създаването на консорциума и предоставянето на възможност да се ползва от установеното със Закона за изграждането на връзката законно право на предимство, ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е можело да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, като засили позицията на консорциума на пазар, който е отворен за конкуренция и търговия между държавите членки. При тези обстоятелства Комисията стига до заключението, че са налице ясни причини да се приеме, че произтичаща от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ не е била предоставяна на годишна база, а по-скоро е била предоставяна наведнъж, при създаването на консорциума.
- (403) Освен това Комисията отбелязва, че материализирането на предимството, произтичащо от законното право на по-дълъг период за пренасяне за следващи данъчни периоди, е настъпило автоматично, без никаква свобода на преценка от страна на A/S Øresund, консорциума или датските органи. За да определи своите годишни задължения във връзка с облагането с корпоративен данък A/S Øresund подлежи на същия процес като всеки друг стопански субект (включително дружества с ограничена отговорност), подлежащ на облагане с датски корпоративен данък. Както е посочено в съображение 127, всяка година съгласно задължителния режим на съвместно данъчно облагане в Дания предприятието, което ръководи групата за съвместно данъчно облагане, подава информация за облагаемия доход и данъчните загуби за всички членове на тази група. В данъчната декларация за всеки член на групата се посочва облагаемия доход, оползотворяването на собствените пренесени загуби за следващи данъчни периоди, оползотворяването на загубите от други членове на групата и останалите данъчни загуби. Правните субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, нямат свобода на преценка при използването на пренесени загуби за следващи данъчни периоди. Съгласно датския Закон за определяне на данъчните задължения, а от 18 юни 2012 г. и съгласно датския Закон за корпоративния подоходен данък, данъчна загуба, пренесена за следващи данъчни периоди, която може да се използва през определена данъчна година, трябва да се използва през въпросната година; в противен случай ще бъде отнета. Пренесените за следващи данъчни периоди данъчни загуби трябва да се използват съгласно принципа „първа входяща — първа изходяща стойност“ (FIFO), което означава, че първо трябва да се използват най-старите данъчни загуби. Издадената от данъчните органи годишната данъчна оценка се генерира автоматично. Ето защо всяка година данъчните органи избират субекти, чиито данъчни декларации се проверяват ръчно. При тези обстоятелства, предвид липсата на свобода на преценка към момента на подаване на данъчната декларация на бенефициера и приемането ѝ от органите, Комисията стига до заключението, че подаването на годишните данъчни декларации не променя факта, че помощта вече е била предоставяна през 1992 г. Следователно подаването на данъчните декларации представлява просто формална стъпка, необходима за получаване на вече предоставената помощ, а не искане за годишно отпускане на помощ.
- (404) Поради това Комисията стига до заключението, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. представлява една индивидуална помощ за целите на подпомагането на значителна инвестиция, която е предоставяна на консорциума от Дания на 13 февруари 1992 г.

6.2.2.1.2. ПЗСДП за периода 2013—2015 г.

- (405) Както е отбелязано в съображение 333, Комисията стигна до заключението, че за A/S Øresund или за консорциума не е имало предимство, произтичащо от ПЗСДП за периода 2002—2012 г., тъй като за този период A/S Øresund е било предмет на същите правила за пренасяне на загуби за следващи данъчни периоди като други предприятия в Дания. Следователно ПЗСДП за периода 2002—2012 г. не представлява държавна помощ в полза на A/S Øresund, а оттам и за консорциума (съображения 333 и 355).
- (406) Както е обяснено в съображение 138, със Закон № 591 от 18 юни 2012 г. за предприятията в Дания е въведено ограничение за достъпа до пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди. Ограничението обаче не се прилага по отношение на A/S Øresund, тъй като разпоредбите на Закона за изграждането на връзката, изменен през 2002 г. и включен в Закона Sund & Bælt, продължават да са в сила до 2016 г. Член 12 от Закона Sund & Bælt е отменен едва със Закон № 581 от 4 май 2015 г., считано от 1 януари 2016 г., и тогава A/S Øresund става подчинено на обичайните правила на датския Закон за корпоративното подоходно облагане. Поради това в съображение 337 Комисията стигна до заключението, че ПЗСДП за периода 2013—2015 г. представлява предимство за A/S Øresund, а следователно и за консорциума. Мярката за помощ се състои от комбинация от елементи (съображение 334), тъй като A/S Øresund е получило право на избирателно предимство пред други предприятия в подобна ситуация, по силата на факта, че правилата, приложими за A/S Øresund, предвиждат дерогация от референтната система, водеща до избирателно предимство.

6.2.2.1.2.1. ПЗСДП за периода 2013—2015 г.: Схема или индивидуална помощ

- (407) Комисията счита, че помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., не може да се счита за схема.
- (408) Първо, произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ не се предоставя въз основа на акт, в който се предвижда предоставянето на индивидуална помощ на предприятия, определени в акта по общ и абстрактен начин. При ПЗСДП за периода 2013—2015 г. се предвижда специално правило, приложимо конкретно по отношение на A/S Øresund. Следователно тази помощ не изпълнява първото условие в определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (409) Второ, в Закона за изграждането на връзката, изменен през 2002 г. и включен в Закона Sund & Bælt, въпросният проект е посочен изрично като изграждане и експлоатация на постоянната транспортна връзка. Поради това Комисията счита, че произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ трябва да се разглежда като свързана с конкретен проект, тъй като присъщото на помощта предимство е свързано единствено със загубите, понесени в контекста на проекта за постоянната транспортна връзка, като са изключени други проекти или дейности. Следователно, произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ не изпълнява второто условие в определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (410) Следователно, произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ не попада в обхвата на определението за „схема за помощ“ по смисъла на член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589. Поради това следва да бъде квалифицирана като една или повече индивидуални помощи по смисъла на член 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.2.2.1.2.2. ПЗСДП за периода 2013—2015 г.: дата на предоставяне на помощта

- (411) Както е отбелязано в съображение 395, произтичащата от данъчни предимства държавна помощ обикновено се счита за предоставяна на годишна база, освен ако няма причина да се определи, че свързаното с тази помощ предимство е било материализирано в различен момент. Комисията не счита, че що се отнася до ПЗСДП за периода 2013—2015 г. са налице ясни причини за отклонение от този подход. Приложимата по отношение на ПЗСДП за периода 1991—2001 г. ситуация, посочена в съображения 396—404, се различава из основи от ситуацията, приложима по отношение на ПЗСДП за периода 2013—2015 г., посочена в съображения 412—417.
- (412) Комисията стигна до заключението, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. представлява една индивидуална помощ за целите на подпомагането на значителна инвестиция, която е предоставена на консорциума от Дания на 13 февруари 1992 г. (съображение 404). По-специално, като достига до това заключение Комисията отбелязва, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е създадено с оглед на улесняване на дългосрочното планиране на инвестициите в постоянната транспортна връзка, като предимството произтича от самия Закон за изграждането на връзката и е едно от основните условията, при които е изготвено финансовото планиране на инвестицията (съображение 399).

- (413) Първо, Комисията отбелязва, че произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ не може да се счита за предоставена преди 18 юни 2012 г., когато датският Закон за корпоративното подоходно облагане е бил изменен (съображение 138), а Законът Sund & Bælt не е бил изменен. Преди това изменение да бъде приложимо, A/S Øresund и консорциумът не са могли да се възползват от каквито и да е предимства, произтичащи от въпросното изменение.
- (414) Освен това Комисията посочва, че постоянната транспортна връзка е пусната в експлоатация през юли 2000 г. Решението за инвестиране в постоянната транспортна връзка и финансовото планиране на инвестицията са направени преди този момент.
- (415) При тези обстоятелства Комисията счита, че ПЗСДП за периода 2013—2015 г. трябва да се разграничава от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., доколкото би могло да се приеме, че не е било приложено, за да се подпомогне финансовата инвестиция в постоянната транспортна връзка, или че е било условие за такава инвестиция, или за да се гарантира осъществимостта на дългосрочното финансово планиране на инвестицията, като се има предвид, че решението за инвестиране и самата инвестиция са били приети много преди да започне да се прилага ПЗСДП за периода 2013—2015 г. В резултат на това Комисията установява, че причините, поради които е определила, че предимството, свързано с произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ, е предоставено еднократно, които до голяма степен се основават на факта, че дългосрочното инвестиционно планиране на постоянната транспортна връзка е разчитало на ПЗСДП за периода 1991—2001 г., сигурността, че е предоставено, и необходимостта да се гарантира, че ще бъде взето предвид във финансовото планиране, не се отнасят за ПЗСДП за периода 2013—2015 г.
- (416) Освен това Комисията отбелязва, че между ПЗСДП за периода 1991—2001 г. и ПЗСДП за периода 2013—2015 г. е имало и ПЗСДП за периода 2002—2012 г., което според Комисията не представлява държавна помощ в полза на A/S Øresund или на консорциума (съображения 333 и 355). ПЗСДП за периода 2013—2015 г. представлява повторно въвеждане на благоприятно третиране, въпреки факта, че вече не е необходимо за инвестиционното планиране. В това отношение ПЗСДП за периода 2013—2015 г. би имало ефект на подпомагане на ежедневните дейности на A/S Øresund или консорциума, а не на първоначалната инвестиция в постоянната транспортна връзка.
- (417) Поради това Комисията не счита, че има ясни причини да се отклони от обичайния подход, съгласно който данъчните предимства се предоставят на годишна база. От това следва, че произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ може да се счита за окончателно предоставена към момента на приемане от данъчните органи на данъчните декларации на A/S Øresund, отнасящи се за данъчните години на ПЗСДП за периода 2013—2015 г., през които е можело да се оползотвори по-голям размер на загубите.
- (418) Поради това Комисията счита, че произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. държавна помощ представлява няколко безвъзмездни индивидуални помощи, предоставени на годишна база от 2014 г.⁽¹⁸⁷⁾ нататък — към момента на приемане на данъчните декларации на A/S Øresund от органите и до приемане на данъчната декларация за данъчната 2015 г. ПЗСДП за периода 2013—2015 г. беше отменено със Закон № 581 от 4 май 2015 г., приложим от данъчната 2016 г.

6.2.2.2. Специални датски правила за амортизацията

6.2.2.2.1. Правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.

- (419) Както е обяснено в съображение 145, със Закон № 433 от 26 юни 1998 г. нормалната максимална амортизационна норма за сгради и инсталации, определена в датския Закон за данъчната амортизация, намалява на 5 %, а със Закон № 540 от 6 юни 2007 г. — на 4 %. Амортизационната норма за A/S Øresund обаче остава в размер на 6 %/2 % съгласно членове 12 и 13 от Закона за изграждането на връзката и съответните членове 13 и 14 от Закона Sund & Bælt, които остават в сила до 2016 г. Както е отбелязано в съображение 344, с отказа си да промени правилата, приложими за A/S Øresund, за да отрази промените в обичайните правила за данъчно облагане, датската държава е поставила A/S Øresund в по-благоприятно положение в сравнение с други правни субекти, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък. Членове 13 и 14 от Закона за Sund & Bælt са отменени едва със Закон № 581 от 4 май 2015 г., който е в сила от 1 януари 2016 г., и оттогава към A/S Øresund се прилагат обичайните правила на датския Закон за корпоративното подоходно облагане и на датския Закон за данъчната амортизация. Мярката за помощ се състои от комбинация от елементи (съображение 344), тъй като A/S Øresund се е намирало в

⁽¹⁸⁷⁾ Данъчната декларация за данъчна 2013 г. е подадена през 2014 г.

по-благоприятно положение от други предприятия в подобно положение, по силата на това, че в Закона Sund & Bælt се е предвиждало по-благоприятно данъчно третиране и следователно се е отклонявал от изменения датски Закон за данъчната амортизация, който е бил по-строг и не се е прилагал по отношение на A/S Øresund, а спрямо други предприятия в сравнимо правно и фактическо положение. Както се заключава в съображение 319, всяко предимство за A/S Øresund, произтичащо от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизация, представлява предимство и за консорциума.

6.2.2.2.2. Правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.: Схема или индивидуална помощ

- (420) Комисията счита, че държавната помощ, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., не може да се счита за предоставена въз основа на схема.
- (421) Първо, тази помощ не се предоставя въз основа на акт, в който се предвижда предоставянето на индивидуална помощ на предприятия, определени в акта по общ и абстрактен начин. В Закона за изграждането на връзката, включен в Закона Sund & Bælt, A/S Øresund се посочва изрично като ползвачо се от специалното датско правило за амортизацията. Следователно произтичащата от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. помощ не изпълнява първото условие в определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (422) Второ, правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. трябва да се разглеждат като свързани с конкретен проект, тъй като произтичащата от тези мерки помощ покрива предимство, свързано с амортизацията на инвестиционните разходи на постоянната транспортна връзка, с изключение на други проекти или дейности. Причината за това е, че в Закона за изграждането на връзката и в Закона Sund & Bælt съответният проект се определя изрично като изграждане и експлоатация на постоянната транспортна връзка. Поради това помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. не изпълняват второто условие в определението за схема за помощ, както е посочено в член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (423) Следователно произтичащата от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. помощ не попада в обхвата на определението за „схема за помощ“ по смисъла на член 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/1589. Поради това следва да бъде квалифицирана като една или повече индивидуални помощи по смисъла на член 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.2.2.2.3. Правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.: дати на предоставяне на помощта

- (424) Както е отбелязано в съображение 395, в случай на държавна помощ, произтичаща от данъчни предимства, това предимство обикновено се материализира на годишна база, освен ако няма причини да се смята, че друго мнение е обосновано. Комисията счита, че що се отнася до помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., изглежда, че на теория помощта ще се предоставя на годишна база. Тъй като обаче A/S Øresund е имало свобода на преценка кога може да амортизира своите активи в данъчните си декларации (съображение 125), на практика предимството се материализира по-рядко (съображения 425—428).
- (425) Комисията първо отбелязва, че предимството, присъщо на произтичащата от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. помощ, не може да се счита за предоставено преди 26 юни 1998 г., когато нормалната амортизационна норма за сгради и инсталации, определена в датския Закон за данъчната амортизация, е намаляла до 5 % и подобна промяна не е приложена по отношение на приложимите спрямо A/S Øresund правила за амортизацията. По същия начин предимството, присъщо на произтичащата от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. помощ, не може да се счита за предоставено преди 6 юни 2007 г., когато нормалната амортизационна норма за сгради и инсталации, определена в датския Закон за данъчната амортизация, е намаляла до 4 % и подобна промяна не е приложена по отношение на приложимите спрямо A/S Øresund правила за амортизацията. Ето защо не може да се твърди, че тъй като приложимото в този контекст спрямо A/S Øresund правило вече е било част от Закона за изграждането на връзката, помощта също следва да се счита за предоставена с този закон.
- (426) Освен това Комисията отбелязва, че приложимата към ПЗСП за периода 1991—2001 г. ситуация, посочена в съображения 396—404, е коренно различна от ситуацията, приложима към правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. Когато на 26 юни 1998 г. и на 6 юни 2007 г. датският Закон за данъчната амортизация е бил изменен, решението за инвестиране в изграждането на постоянната транспортна връзка вече е било взето и всъщност връзката е била почти готова за пускане в експлоатация. В този контекст за разлика от ПЗСП за периода 1991—2001 г. (съображение 399), решението на датската държава да предложи

на A/S Øresund по-изгодни условия за данъчна амортизация в сравнение с други правни субекти, които подлежат на облагане с датски корпоративен подоходен данък, не може да се счита за едно от основните условия, на които се базира финансовото планиране на инвестицията. Комисията по-специално отбелязва, че към момента на предприемане на финансовото планиране датските органи не са сметнали за необходимо да предоставят на A/S Øresund благоприятно третиране в сравнение с други дружества с ограничена отговорност, подлежащи на облагане с корпоративен подоходен данък по отношение на правилата за амортизация на активите — всъщност датските органи дори считат, че правилата във връзка с амортизацията за периода 1991—1998 г. всъщност са били в ущърб на A/S Øresund/консорциума (съображение 268). Поради това помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. не могат да се считат за помощ, предоставена в подкрепа на инвестицията в постоянната транспортна връзка. При тези обстоятелства съображенията, в резултат на които Комисията стига до заключението, че ПЗСДП за периода 1991—2001 г. е предоставено като една индивидуална помощ при създаването на консорциума, по-специално поради необходимостта от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. за финансовото планиране на инвестицията в постоянната транспортна връзка, не се прилагат по отношение на правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. Комисията отбелязва, че следователно е по-правилно помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., да се счита за подпомагане на всекидневните дейности на A/S Øresund и консорциума, отколкото като първоначална инвестиция в постоянната транспортна връзка.

- (427) Комисията отбелязва, че A/S Øresund би разчитало на приложимите по отношение на него правила към момента на подаване на данъчните си декларации, за да определи своите данъчни задължения за дадена година. За разлика от използването на пренасянето на данъчни загуби за следващи данъчни периоди, което се прилага автоматично (съображение 127), правните субекти в Дания, подлежащи на облагане с датски корпоративен подоходен данък, могат да избират в своите данъчни декларации кога да амортизират активите си и при каква норма, в рамките на предвидените от приложимото законодателство граници (съображение 125). Поради това A/S Øresund може да избере момента, в който иска да амортизира своите активи при норма над тази, предвидена в датския Закон за данъчната амортизация. В резултат на това предимството, произтичащо от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., не би се материализирало автоматично всяка година при годишното приемане на данъчните декларации, ако не е приложена амортизация над нормата, налична съгласно обичайните датски данъчни правила.
- (428) При тези обстоятелства Комисията счита, че предимството, свързано с по-високата амортизационна норма, с която разполага A/S Øresund, с оглед на липсата на изменение на приложимите по отношение на него правила с цел да се отразят ограниченията в общия закон, би се материализирало към момента на приемане на данъчните декларации, в които се прилага такава по-висока амортизационна норма (съображение 129). Това е и моментът, в който държавната помощ, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., би могла да наруши конкуренцията или да засегне търговията между държавите членки.
- (429) Поради това Комисията счита, че помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., представлява редица индивидуални помощи, предоставени от Дания от 2000 г. ⁽¹⁸⁸⁾ нататък, към момента на приемане на данъчните декларации на A/S Øresund, в които то е приложило амортизационна норма над нормата, предвидена в датския Закон за амортизацията, до приемането на данъчната декларация за данъчната 2015 година. Правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. бяха отменени от 1 януари 2016 г. със Закон № 581 от 4 май 2015 г., приложим от данъчната 2016 г.

6.3. Класифициране като нова или като съществуваща помощ

- (430) След като установи, че мерките за помощ представляват индивидуална помощ, която не е предоставена въз основа на схема за помощ, както и датите на тяхното предоставяне, Комисията трябва да определи за всяка от мерките за помощ дали те представляват нова или съществуваща помощ.
- (431) Нова помощ, съгласно член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589, е всяка помощ, която не е съществуваща помощ, включително измененията на съществуваща помощ.

⁽¹⁸⁸⁾ Данъчната декларация за данъчна 1999 г. е подадена през 2000 г. На практика първата дата на предоставяне на помощта не би настъпила преди приемането на данъчната декларация за данъчната 2004 г., тъй като Дания потвърждава, че A/S Øresund не е начислило амортизация за предходни данъчни години (съображение 271).

(432) Понятието „Съществуваща помощ“ е определено в член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589, както следва:

- „i) без да се засягат членове 144 и 172 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция [...] всяка помощ, която съществува в съответната държава членка преди влизането в сила на ДФЕС, т.е. схеми за помощ и индивидуална помощ, които са били въведени в действие преди и продължават да се прилагат след влизането в сила на ДФЕС в съответната държава членка;
- ii) разрешена помощ, т.е. схеми за помощ и индивидуална помощ, които са били разрешени от Комисията или от Съвета;
- iii) помощ, за която се счита, че е била разрешена съгласно член 4, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 659/1999 или член 4, параграф 6 от [Регламент (ЕС) 2015/1589] или преди Регламент (ЕО) № 659/1999, но в съответствие с настоящата процедура;
- iv) помощ, която се счита за съществуваща съгласно член 17 от [Регламент (ЕС) 2015/1589];
- v) помощ, която се счита за съществуваща помощ поради това, че може да се установи, че в момента на въвеждането ѝ в действие не е представлявала помощ и в следствие е станала помощ поради еволюцията на вътрешния пазар и без да е била изменяна от държавата членка. Когато определени мерки са станали помощ след либерализирането на дадена дейност от правото на Съюза, такива мерки не се считат за съществуваща помощ след датата, определена за либерализиране“.

(433) Във връзка с член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589 в член 17, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2015/1589 се предвижда, че всяка помощ, по отношение на която давностният срок от десет години е изтекъл, се счита за съществуваща помощ. В член 17, параграф 2 се предвижда, че давностният срок започва да тече в деня, в който неправомерната помощ е предоставена на получателя, било като индивидуална помощ, или в рамките на схема за помощ. Всяко действие, предприето от Комисията или от дадена държава членка, която действа по искане на Комисията, по отношение на неправомерната помощ, прекъсва давностния срок. След всяко прекъсване сроковете започват да текат отначало.

6.3.1. Държавни гаранции: нова или съществуваща помощ

(434) В съображение 388 Комисията стигна до заключение, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, е била окончателно предоставена на консорциума чрез споразумението за консорциум и от деня на неговото основаване на 13 февруари 1992 г. С оглед на това заключение е необходимо да се определи дали помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, попада в обхвата на някое от определенията за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

(435) Първо, Комисията припомня, че жалбоподателят е подал жалбата си до Комисията на 16 април 2013 г., като твърди, че моделът на държавна гаранция представлява неправомерна държавна помощ. На 13 май 2013 г. Комисията изпрати искане за информация до Дания и Швеция във връзка с посочената жалба. Комисията счита, че това искане за информация представлява действие, предприето от Комисията по отношение на помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, което, съгласно член 17 от Регламент (ЕС) 2015/1589, би прекъснало давностния срок във връзка с предоставената помощ считано от 13 май 2003 г. (т.е. десет години преди искането за информация).

(436) Комисията обаче отбелязва, че давностният срок, свързан с произтичащата от модела на държавна гаранция помощ е изтекъл на 13 февруари 2002 г., тоест десет години след датата, на която е предоставена. Следователно до момента, в който искането на Комисията за информация от 13 май 2013 г. е можело да го прекъсне, посоченият давностен срок е бил изтекъл.

(437) При тези обстоятелства Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, предоставена от Дания и Швеция на консорциума, представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

(438) Второ, Комисията отбелязва, че шведските органи твърдят, че всяка възможна помощ, предоставена от Швеция във връзка с постоянната транспортна връзка, е предоставена преди присъединяването ѝ към Съюза и преди влизането в сила на Споразумението за ЕИП на 1 януари 1994 г.

- (439) Както е отбелязано в съображение 432, съгласно член 1, буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2015/1589 помощта, съществувала преди влизането в сила на ДФЕС в Швеция, се счита за съществуваща помощ. Това обаче не засяга членове 144 и 172 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция. Съгласно член 144 от този акт „...сред помощите, прилагани в новите държави членки преди получат достъп, за „съществуващи помощи“ ще се считат само тези, представени на Комисията до 30 април 1995 г...“.
- (440) В съображение 113 от решението за откриване на процедурата Комисията посочи, че ако помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, предоставена на Швеция от консорциума, следва да се счита за предоставена през 1992 г., тя не може да се счита за съществуваща помощ въз основа на член 1, буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2015/1589, тъй като не е представена своевременно на Комисията.
- (441) Комисията обаче припомня, че към момента на въвеждане на модела на държавна гаранция от Швеция практиката на Комисията да установява, че изграждането и експлоатацията на транспортна инфраструктура не се счита за стопанска дейност, е била ясна⁽¹⁸⁹⁾. При тези обстоятелства Комисията счита, че е разбираемо, че моделът на държавна гаранция не е бил представен на Комисията като помощ, която е съществувала преди влизането в сила на ДФЕС, тъй като по това време такава мярка обикновено не се е считала за държава помощ.
- (442) Във всеки случай Комисията отбелязва, че проектът за постоянна транспортна връзка е одобрен от Европейския съвет през декември 1994 г. като един от приоритетните проекти в рамките на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (съображение 58). Преди одобрението на Съвета за включването му в този списък, държавите са съобщили на Комисията плана на проекта, включително намерението си да го финансират чрез модела на държавна гаранция. Поради това, макар че моделът на държавна гаранция не се квалифицира като държавна помощ преди присъединяването на Швеция към Съюза, той все пак е бил представен на Комисията до 30 април 1995 г. в контекста на подготовката за включването му в списъка с приоритетни проекти в рамките на TEN-T.
- (443) Следователно Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, предоставена от Швеция на консорциума, представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (444) Освен това както е посочено в съображение 387, предимството за консорциума по отношение на модела на държавна гаранция е фактът, че държавите са задължени да поемат рисковете, свързани с финансирането на планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка — това предимство и правото да се поличава не са били променяни откакто е установено. Комисията отбелязва, че замяната на член 8 от Закона за изграждането на връзката с член 11 от Закона Sund & Bælt не е от значение в този контекст, тъй като и двете разпоредби са по същество идентични (съображение 87).
- (445) С оглед на посочените в съображения 434—444 доводи Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция, предоставена от Дания и Швеция на консорциума, представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589. Освен това Комисията стига до заключението, че помощта, предоставена от Швеция на консорциума, представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.3.2. Специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди: нова или съществуваща помощ

6.3.2.1. ПЗСДП за периода 1991—2001 г.: нова или съществуваща помощ

- (446) В съображение 404 Комисията стигна до заключението, че произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ е предоставена на консорциума от Дания на 13 февруари 1992 г. С оглед на това заключение е необходимо да се определи дали помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., попада в обхвата на някои от определенията за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

⁽¹⁸⁹⁾ Вж. решението по делото *Øresund*, т. 308.

- (447) Първо, както е отбелязано в съображение 435, на 16 април 2013 г. жалбоподателят е подал своята жалба с твърдението, че моделът на държавна гаранция представлява неправомерна държавна помощ, във връзка с което Комисията е изпратила искане за информация до държавите на 13 май 2013 г. Към този момент нито жалбата, нито искането на Комисията за информация се позовават на специалните датски правила относно пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. Комисията стигна до заключението, че това искане за информация прекъсва всеки давностен срок във връзка с тази помощ, който не е изтекъл до 13 май 2003 г. (съображения 434—437). На 8 януари 2014 г. жалбоподателят е представил допълнителна документация, в която се твърди, че консорциумът също се е ползвал от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. На 21 февруари 2014 г. Комисията е изпратила искане за информация до държавите относно специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията (съображение 3).
- (448) Комисията счита, че това искане за информация от 21 февруари 2014 г. представлява действие, предприето от Комисията по отношение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, включително помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., което, съгласно член 17 от Регламент (ЕС) 2015/1589, би прекъснало давностния срок във връзка с предоставената помощ считано от 21 февруари 2004 г. (т.е. десет години преди искането за информация).
- (449) Комисията обаче отбелязва, че давностният срок, свързан с произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ е изтекъл на 13 февруари 2002 г., тоест десет години след датата, на която е предоставена. Следователно до момента, в който искането на Комисията за информация от 21 февруари 2014 г. е можело да го прекъсне, посоченият давностен срок е бил изтекъл.
- (450) При тези обстоятелства Комисията стига до заключението, че произтичащата от ПЗСДП за периода 1991—2001 г. помощ, предоставена от Дания на консорциума, представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.3.2.2. ПЗСДП за периода 2013—2015 г.: нова или съществуваща помощ

- (451) В съображение 418 Комисията стигна до заключението, че произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ е била предоставена на консорциума от Дания на годишна база — към момента на приемане на данъчните декларации на A/S Øresund от органите, до приемането на данъчната декларация за данъчната 2015 г. С оглед на това заключение е необходимо да се определи дали помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., попада в обхвата на някое от определенията за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (452) Първо, както е посочено в съображение 447, на 21 февруари 2014 г. Комисията е изпратила до държавите искане за информация относно твърдяната помощ, произтичаща от специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. В съображение 448 Комисията заключи, че това искане за информация представлява „предприето действие“ от страна на Комисията по отношение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. ПЗСДП за периода 2013—2015 г. е част от тези правила. В този контекст цялата помощ, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., е предоставяна след действията, предприети от Комисията, и следователно не представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (453) Второ, Комисията отбелязва, че помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., не отговаря на условията на нито една от другите алинеи на член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (454) Поради това Комисията стига до заключението, че произтичащата от ПЗСДП за периода 2013—2015 г. помощ, предоставена от Дания и Швеция в полза на консорциума, представлява нова помощ по смисъла на член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.3.3. Специални датски правила за амортизацията: нова или съществуваща помощ

6.3.3.1. Правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г.: нова или съществуваща помощ

- (455) В съображение 429 Комисията стигна до заключението, че държавната помощ, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., е предоставяна от 2000 г. нататък — към момента на приемане от органите на данъчните декларации на A/S Øresund, в които е приложена амортизационна норма над предвидената в датския Закон за данъчната амортизация. С оглед на това заключение е необходимо да се определи дали помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., попада в обхвата на някое от определенията за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

- (456) Първо, Комисията отбелязва, че както е разяснено по отношение на ПЗСП за периода 1991—2001 г. (съображение 452), изпратеното от нея на 21 февруари 2014 г. искане за информация представлява „предприето действие“ от страна на Комисията по отношение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията.
- (457) В този контекст давностният срок за всяка помощ, предоставяна след 21 февруари 2004 г., е бил прекъснат на 21 февруари 2014 г. и следователно тази помощ не представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (458) Давностният срок за всяка помощ, предоставяна преди 21 февруари 2004 г., обаче е изтекъл към момента, в който е можело да бъде прекъснат, и следователно въпросната помощ представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589. Комисията отбелязва, че в съображение 271 Дания е потвърдила, че на практика A/S Øresund не е претендирало за амортизация в своите данъчни декларации преди 21 февруари 2004 г., поради което в действителност не е предоставяна никаква помощ, която би могла да се квалифицира като съществуваща помощ съгласно този член.
- (459) Второ, Комисията отбелязва, че помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., не отговаря на условията на нито една от другите алинеи на член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (460) Поради това Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., предоставена от Дания на консорциума, представлява нова помощ по смисъла на член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589, доколкото е била предоставена след 21 февруари 2004 г.

6.3.3.2. Правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.: нова или съществуваща помощ

- (461) В съображение 429 Комисията стигна до заключението, че държавната помощ, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., е предоставяна към момента на приемане от органите на данъчните декларации на A/S Øresund, в които е приложена амортизационна норма над предвидената в датския Закон за данъчната амортизация, до приемането на данъчната декларация за данъчната 2015 г. С оглед на това заключение е необходимо да се определи дали помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., попада в обхвата на някое от определенията за съществуваща помощ съгласно член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (462) Подобно на правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. (съображение 456), изпратеното от Комисията на 21 февруари 2014 г. искане за информация представлява „предприето действие“ от страна на Комисията, поради което давностният срок и за правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. шеше да бъде прекъснат на 21 февруари 2014 г. В този контекст давностният срок за всяка помощ, предоставена след 21 февруари 2004 г., е щял да бъде прекъснат на 21 февруари 2014 г. и тя не представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (463) В това отношение Комисията отбелязва, че всяка помощ, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. е била предоставена след 21 февруари 2004 г., поради което не представлява съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), точка iv) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (464) Второ, Комисията отбелязва, че помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., не отговаря на условията на нито една от другите алинеи на член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589.
- (465) Поради това Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., предоставена от Дания на консорциума, представлява нова помощ по смисъла на член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.4. **Законосъобразност на помощта**

- (466) В член 108, параграф 3 от ДФЕС се изисква държавите членки да информират Комисията в разумен срок, който да ѝ даде възможност да представи своето становище по отношение на всякакви планове за предоставянето на помощта. Освен това задължението за отлагане в посочения член забранява на дадена държава членка да започне прилагането на предложените мерки преди Комисията да приеме окончателно решение.
- (467) В член 1, буква е) от Регламент (ЕС) 2015/1589 се отбелязва, че всяка нова помощ, която е въведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, е неправомерна.

- (468) В съображения 454, 460 и 465 Комисията стигна до заключението, че помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., представлява нова помощ. Комисията отбелязва, че Дания е привела тези мерки в действие без първо да уведоми Комисията за тях и да изчака нейното решение по отношение на мерките. Ето защо Дания е привела в действие тези нови мерки за помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.
- (469) За изчерпателност Комисията отбелязва, че консорциумът е информирал Комисията за съществуването на модела на държавна гаранция във връзка с проекта за постоянната транспортна връзка с писмото си от 1 август 1995 г. (съображение 149).
- (470) Дори и евентуално да можеше да се разбира, че това писмо обхваща и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, тъй като те са били част от Закона за изграждането на връзката от 1991 г. (вж. съображение 504, буква в) по-долу), така че може да бъде установено, че Комисията е била информирана за плановете за отпускане на помощта, произтичаща от тези мерки, това няма да промени заключението, че Дания е привела тези мерки в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, като се има предвид, че не е изчакала да получи решение от страна на Комисията, преди да направи това.
- (471) Във всеки случай Комисията счита, че писмото от 1 август 1995 г. не може да се счита за уведомление за новите мерки за помощ (съображения 454, 460 и 465), които са предоставени най-рано към момента на приемането на данъчната декларация на A/S Øresund за данъчната 2004 г. (съображения 418 и 429), т.е. почти десет години след изпращането на писмото от 1 август 1995 г. на Комисията.
- (472) Поради това Комисията стига до заключението, че помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., представлява неправомерна помощ.

6.5. Оценка на съвместимостта

6.5.1. Държавни гаранции и ПЗСДП за периода 1991—2001 г.

- (473) Съответно в съображения 388 и 404 Комисията заключи, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция и ПЗСДП за периода 1991—2001 г., представлява индивидуална помощ, а съответно в съображения 445 и 450, че тя представлява „съществуваща помощ“.
- (474) В член 22 от Регламент (ЕС) 2015/1589 се предвижда, че Комисията може да предложи подходящи мерки на съответната държава членка, когато Комисията заключи, че съществуваща схема за помощ не е или вече не е съвместима с вътрешния пазар. Това обаче не се предлага по отношение на индивидуална съществуваща помощ. Следователно, като се има предвид, че Комисията не може да предложи подходящи мерки във връзка с индивидуална съществуваща помощ, не е необходимо да се оценява нейната съвместимост с вътрешния пазар.
- (475) Поради това Комисията заключава, че не е необходимо да определя дали помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция или от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., е съвместима с вътрешния пазар.
- (476) Комисията обаче отбелязва, че консорциумът се е съгласил да не се възползва в бъдеще от правото си на държавни гаранции без съобразена с пазарните условия премия с цел да финансира нов дълг или да рефинансира съществуващ дълг. За тази цел държавите са поели ангажимент (съображение 265) да гарантират, че консорциумът ще финансира нов дълг и ще рефинансира съществуващ дълг при пазарни условия. Поради това помощта за консорциума, произтичаща от модела на държавна гаранция, ще бъде поетално преустановена с изтичането на непогасените дългови инструменти на консорциума. Държавите предоставиха на Комисията преглед на прехода към пазарни условия на оставащия дълг и очаквания профил на погасяване (съображение 265). В този контекст държавите потвърдиха, че след решението по делото Øresund консорциумът не е получил каквото и да е ново гарантирано от държавата финансиране или рефинансиране (съображение 265).
- (477) Комисията припомня, че жалбоподателят твърди (съображение 222), че по-благоприятните условия за финансиране, получени от предприятия, чиято правна форма предвижда освобождаване от обичайните правила за несъстоятелност или други процедури по несъстоятелност, могат да представляват държавна помощ, така че консорциумът да продължи да се ползва от значително предимство дори след като държавите престанат да предоставят конкретни държавни гаранции. Без да определя дали е правилно да се каже, че консорциумът е освободен от такива правила или процедури (което се отрича от държавите), Комисията отбелязва,

че първо, такова освобождаване би било присъщо на създаването на самия консорциум, и второ, ако такова освобождаване действително представлява държавна помощ, такава държавна помощ във всеки случай няма да попада в обхвата на официалната процедура по разследване, която е ограничена до модела на държавна гаранция и специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията.

6.5.2. ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правила във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правила във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.

- (478) Комисията стигна до заключението, че помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., представлява нова помощ (съображение 454), предоставяна на годишна база, при приемане на данъчните декларации на A/S Øresund от органите (съображение 418). Тя също така заключи, че помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., представлява нова помощ (съображение 460 и 465), предоставяна от 21 февруари 2004 г. нататък — към момента на приемане от органите на данъчните декларации на A/S Øresund, в които то е приложило амортизационна норма над предвидената в датския Закон за данъчната амортизация, до приемането на данъчната декларация за данъчната 2015 г. (съображение 429).
- (479) В хода на процедурата по предварително разследване Дания и Швеция твърдяха, че ако според Комисията мерките за подкрепа представляват помощ, тя трябва да оцени тяхната съвместимост въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, съгласно който се допуска помощ за насърчаване изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес.
- (480) В Съобщението за ВПОИ ⁽¹⁹⁰⁾ се определят принципите, съгласно които Комисията оценява публичното финансиране на такива проекти. В точка 52 от Съобщението за ВПОИ се предвижда, че „в случай на помощ, за която не е постъпило уведомление, Комисията прилага съобщението [за ВПОИ], ако помощта е предоставена след неговото влизане в сила, а във всички останали случаи — приложимата уредба, която е била в сила към датата на предоставяне на помощта“. Съобщението за ВПОИ влезе в сила на 1 юли 2014 г.
- (481) От съображение 429 следва, че помощта, предоставена въз основа на правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., е била предоставена преди 1 юли 2014 г. и че поне част от помощта, предоставена въз основа на ПЗСДП за периода 2013—2015 г. и на ПЗСДП за периода 2008—2015 г., е предоставена след тази дата. Тъй като обаче в Съобщението за ВПОИ се консолидира практиката на Комисията по отношение на оценката за съвместимост на помощта въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС ⁽¹⁹¹⁾, изложените в него основни ръководни принципи са също информативни за оценката на Комисията на помощи, предоставени преди влизането му в сила.
- (482) Един от тези основни ръководни принципи е принципът на пропорционалност, който изисква мерките за помощ да не надвишават необходимото за постигането на техните цели. Следователно, ако изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка е можело да бъде постигнато с по-малко помощ, то тогава помощта не би се считала за пропорционална. Този принцип е определен и в точка 28 от Съобщението за ВПОИ.
- (483) В раздел 5.4.4 от решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно пропорционалността на мерките за подкрепа, включително специалните данъчни мерки. В съображение 151 от решението за откриване на процедурата Комисията отбелязва, че не разполага с всички елементи за определяне на ограниченията върху размера и продължителността на държавните гаранции и данъчните предимства, които биха могли да се считат за разумни. От съображение 152 от решението за откриване на процедурата може да се заключи, че това е било предпоставка, за да се даде позволен подход за количествено определяне на съответната помощ и нейното ограничаване. Поради това Комисията изрази съмнения по отношение на пропорционалността на разглежданите мерки.

⁽¹⁹⁰⁾ На 25 ноември 2021 г. Комисията прие преразгледано съобщение относно правилата за държавна помощ за важни проекти от общоевропейски интерес (ОВ С 528 от 30 декември 2021 г., стр. 10). Тъй като това съобщение се прилага едва от 1 януари 2022 г., то не е приложимо за помощи, предоставени преди тази дата. Във всеки случай Комисията отбелязва, че разпоредбите относно оценката на пропорционалността в Съобщението за ВПОИ от 2014 г. и преразгледания текст от 2021 г. са по същество сходни.

⁽¹⁹¹⁾ Вж. например Решение на Комисията от 17.3.2009 г. по дело SA № 157/2009 – Дания – Финансиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт (ОВ С 202, 27.8.2009 г., стр. 1); решение на Комисията от 13 март 1996 г. относно данъчна помощ, предоставена на германските авиолинии под формата на амортизация (ОВ L 146, 20.6.1996 г., стр. 42); решение на Комисията от 22 декември 1998 г., N 576/98 по дело N 576/98 — Обединено кралство — железопътна връзка на тунела под Ламанш (ОВ С 56, 26.2.1999 г., стр. 6); и решение на Комисията от 13 май 2009 г. по дело N 420/08 — Обединено кралство — Преструктуриране на Лондонските и континенталните железници (ОВ С 183, 5.8.2009 г., стр. 2).

- (484) Държавите не са предоставили каквато и да е допълнителна информация в отговор на решението за откриване на процедурата, която би могла да позволи на Комисията да определи каквито и да е ограничения върху размера и продължителността на помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., което може да се счита за пропорционално, или за количествено определяне на съответната помощ. По-специално, държавите не са представили модел за ликвиден дисбаланс, който се изисква съгласно точка 31 от Съобщението за ВПОИ, в която се предвижда, че „[м]аксималният размер на помощта ще се определя във връзка с установения ликвиден дисбаланс спрямо допустимите разходи. Ако е обосновано от анализа на ликвидния дисбаланс, интензитетът на помощта може да покрие 100 % от допустимите разходи. Ликвидният дисбаланс се отнася до разликата между положителните и отрицателните парични потоци през жизнения цикъл на инвестицията, сконтирани до настоящата им стойност въз основа на съответен сконтов коефициент, отчитащ необходимата за бенефициера норма на възвръщаемост, за да осъществи проекта, а именно с оглед на съответните рискове. Допустимите разходи са определените в приложение [...]“.
- (485) Държавите заявиха, че при създаването на такъв модел за ликвиден дисбаланс ще се сблъскат с няколко методологични предизвикателства и посочиха риска подобни изчисления на ликвидния дисбаланс да сочат свръхкомпенсация за консорциума.
- (486) Освен това държавите не сметнаха за уместно или необходимо да предоставят допълнителни мнения относно съвместимостта на всяка възможна помощ за консорциума с оглед на тяхното становище относно съществуващата квалификация за помощ на модела на държавна гаранция и липсата на класификация за помощ на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията. Държавите не представиха мнения и относно икономическата оценка на постоянната транспортна връзка, която е поискана от жалбоподателя (съображения 191, 193 и 201—206), и която е препратена на държавите (съображения 30 и 38).
- (487) Въз основа на това Комисията счита, че държавите не са успели да докажат, че помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., е била пропорционална.
- (488) Тъй като държавите не са успели да установят пропорционалността на помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., Комисията заключава, че тази помощ не е съвместима с вътрешния пазар. В оглед на това не е необходимо да се определя дали постоянната транспортна връзка се отнася до проект, който е допустим в съответствие със Съобщението за ВПОИ, или дали мерките са необходими и не водят до неоправдано нарушаване на конкуренцията, което не може да бъде компенсирано с положителните ефекти от тях.

7. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (489) В съответствие с ДФЕС и установената съдебна практика на съдилищата на Съюза Комисията е компетентна да вземе решение дали съответната държава членка трябва да измени или отмени помощта, когато е констатирана, че въпросната помощ е несъвместима с вътрешния пазар⁽¹⁹²⁾. Съдилищата на Съюза също така последователно постановяват, че задължението на дадена държава членка да отмени помощта, която Комисията смята за несъвместима с вътрешния пазар, има за цел да възстанови съществуващото преди това положение⁽¹⁹³⁾.
- (490) В този контекст съдилищата на Съюза са установили, че тази цел е постигната, след като получателят е възстановил сумите, отпуснати като неправомерна помощ, като по този начин е загубил предимството, с което се е ползвал пред своите конкуренти на вътрешния пазар, и след като е възстановено положението преди изплащането на помощта⁽¹⁹⁴⁾.
- (491) В съответствие със съдебната практика член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589 гласи, че „[к]огато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от бенефициера“.

⁽¹⁹²⁾ Решение от 12 юли 1973 г., *Комисия/Германия*, C-70/72, EU:C:1973:87, точка 13.

⁽¹⁹³⁾ Решение от 21 март 1990 г., *Белгия/Комисия*, C-142/87, EU:C:1990:125, т. 66; решение от 15 септември 2022 г., *Fossil/Commissioner of Income Tax*, дело C-705/20, ECLI:EU:C:2022:680, т. 42.

⁽¹⁹⁴⁾ Решение от 17 юни 1999 г., *Белгия/Комисия*, C-75/97, EU:C:1999:311, т. 64 и 65, решение от 8 декември 2011 г., *Residex Capital IV/Gemeente Rotterdam*, дело C-275/10, EU:C:2011:814, т. 34.

- (492) В член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589 се предвижда също, че „Комисията не изисква възстановяване на помощта, ако това противоречи на общ принцип на правото на Съюза“. В това отношение е постановено, че Комисията трябва да вземе под внимание служебно изключителните обстоятелства, които налагат съгласно член 16, параграф 1 тя да не разпорежи възстановяване на неправомерно предоставената помощ, ако такова възстановяване противоречи на общ принцип на правото на Съюза⁽¹⁹⁵⁾. Поради това Комисията трябва, първо, да прецени дали са налице такива обстоятелства (раздел 7.1) и, второ, да вземе решение относно методиката за възстановяване на помощта (раздел 7.2).

7.1. **Оправдани правни очаквания**

- (493) Държавите твърдят, че възстановяването следва да бъде предотвратено от принципа на оправданите правни очаквания. Принципът на защита на оправданите правни очаквания е общ принцип за правото на Съюза⁽¹⁹⁶⁾, с който се предоставят права на лицата⁽¹⁹⁷⁾. В съответствие с постоянната съдебна практика право да се позове на принципа на защита на оправданите правни очаквания има всеки правен субект, у когото институция на Съюза е породила основателни правни очаквания⁽¹⁹⁸⁾.
- (494) Трябва да са изпълнени три кумулативни условия, за да бъде основателна претенцията за право на защита на оправданите правни очаквания. Първо, на заинтересуваното лице трябва да са предоставени конкретни, безусловни и непротиворечиви гаранции, произтичащи от оправомощени и достоверни източници. Второ, тези гаранции трябва да бъдат такива, че да породят оправдани правни очаквания от страна на лицето, към което са адресирани. Трето, предоставените гаранции трябва да съответстват на приложимите правила⁽¹⁹⁹⁾.
- (495) Съгласно постоянната съдебна практика правото да се изисква защита на оправданите правни очаквания обхваща всеки субект, у когото дадена институция е породила основателни надежди. Освен това Съдът приема, че оправдани правни очаквания могат да възникнат само когато самата институция е дала точни гаранции, че въпросната мярка не представлява държавна помощ⁽²⁰⁰⁾. По принцип от право на оправдани правни очаквания са лишени и получателите на неправомерно прилагана помощ⁽²⁰¹⁾.
- (496) Комисията припомня, че по-рано е установила⁽²⁰²⁾, че — поне до датата на решението по дело *Aéroports de Paris* от 12 декември 2000 г. — Дания, Швеция и консорциумът са имали оправдани правни очаквания, че мерките във връзка с постоянната транспортна връзка не представляват държавна помощ. Това беше потвърдено от Общия съд в решението⁽²⁰³⁾ по делото *Øresund*.
- (497) Комисията отбелязва, че по мнение на жалбоподателя и на *Scandlines et al.* в решението по делото *Øresund* се изключва съществуването на оправдани правни очаквания за консорциума и за държавите, считано от произнасянето на решението по делото *Aéroports de Paris* (съображения 213 и 214). Комисията не е съгласна с тази позиция.

⁽¹⁹⁵⁾ Решение на Съда от 24 ноември 1987 г., *Rijn-Schelde-Verolme (RSV) Machinefabrieken en Scheepswerven NV/Комисия*, 223/85, EU:C:1987:502.

⁽¹⁹⁶⁾ Решение на Съда от 3 май 1978 г., *August Töpfer & Co. GmbH/Комисия*, 112/77, EU:C:1978:94, точка 19.

⁽¹⁹⁷⁾ Решение на Съда от 19 май 1992 г., *Mulder и другу/Свет и Комисия*, съединени дела C-104/89 и C-37/90, EU:C:1992:217, т. 15.

⁽¹⁹⁸⁾ Решение на Съда от 11 март 1987 г., *Van den Bergh en Jurgens и Van Dijk Food Products (Lopik)/Комисия на Европейските общности*, 265/85, EU:C:1987:121, т. 44 и цитираната там съдебна практика.

⁽¹⁹⁹⁾ Решение на Общия съд от 30 юни 2005 г., *Branco/Комисия*, T-347/03, EU:T:2005:265, т. 102 и цитираната там съдебна практика; решение на Общия съд от 23 февруари 2006 г., *Cementbouw Handel & Industrie/Комисия*, T-282/02, EU:T:2006:64, т. 77; решение на Общия съд от 30 юни 2009 г., *СРЕМ/Комисия*, T-444/07, EU:T:2009:227, т. 126.

⁽²⁰⁰⁾ Вж. решение на Съда от 22 юни 2006 г., *Белгия и Forum 187 ASBL/Комисия*, съединени дела C-182/03 и C-217/03, EU:C:2006:416, т. 147; решение на Съда от 24 ноември 2005 г., *Германия/Комисия*, C-506/03, EU:C:2005:715, т. 58.

⁽²⁰¹⁾ Решение на Съда от 11 ноември 2004 г., *Daewoo Electronics Manufacturing España SA (Demesa) и Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava/Комисия*, съединени дела C-183/02 P и C-187/02 P, EU:C:2004:701, т. 44 и 45 и цитираната там съдебна практика.

⁽²⁰²⁾ Решение от 2014 г., съображения 140—153 и решението за откриване на процедурата, съображения 169—179.

⁽²⁰³⁾ Решение по делото *Øresund*, т. 297—328.

- (498) В точка 322 от решението по делото *Øresund* Общият съд отхвърля иска срещу решението от 2014 г., доколкото се отнася до констатацията на Комисията, че консорциумът и държавите могат да претендират за оправданите правни очаквания за периода преди решението по делото *Aéroports de Paris*. По отношение на периода след това в точки 327 и 328 Общият съд отбелязва, че в решението от 2014 г. не се прави окончателна констатация. Общият съд намира, че не е необходимо да се произнася по доводите в това отношение.
- (499) При тези обстоятелства Комисията счита, че Общият съд е оставил въпроса за момента, до който защитата на оправданите правни очаквания се прилага в конкретния случай, да се проверява от Комисията. Съответно в раздел 6 (заклучението на решението за откриване на процедурата) Комисията отбелязва, че ще разгледа точния период, през който бенефициерът, Швеция и/или Дания могат да се позоват на принципа на оправданите правни очаквания, ако бъде установено, че мерките представляват несъвместима държавна помощ.
- (500) Както се установява в съображения 454, 460, 465 и 472, помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., представлява неправомерна, нова държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар (съображение 488). Поради това Комисията трябва да определи до кога страните са могли да разчитат на оправданите си правни очаквания по отношение на тази помощ.
- (501) Преди решението по делото *Aéroports de Paris* имаше ясна практика от страна на Комисията да констатира, че изграждането и експлоатацията на транспортна инфраструктура не представлява стопанска дейност ⁽²⁰⁴⁾. В решението по делото *Aéroports de Paris* обаче Общият съд признава, че експлоатацията на летище би могла да се счита за стопанска дейност.
- (502) Поради това, както се посочва в Известието относно понятието за държавна помощ, традиционното виждане, че публичното финансиране на изграждането и експлоатацията на голяма част от инфраструктурата попада извън правилата за държавна помощ, се промени с решението по делото *Aéroports de Paris*. Точка 209 от известието гласи:
- „[п]оради съществуващата несигурност преди решението по дело *Aéroports de Paris* публичните органи с основание биха могли да считат, че финансирането на инфраструктурата, предоставено преди въпросното решение, не представлява държавна помощ и че по тази причина не е било необходимо Комисията да бъде уведомена за такива мерки. Следователно Комисията не може да поставя под въпрос тези мерки за финансиране, които са окончателно приети преди решението *Aéroports de Paris*, въз основа на правилата за държавни помощи. Това не предполага никаква презумпция по отношение на наличието или липсата на държавна помощ или на оправданите правни очаквания във връзка с мерките за финансиране, приети окончателно преди решението *Aéroports de Paris*, което ще трябва да бъде проверено за всеки отделен случай“.
- (503) Както е отбелязано в съображения 418 и 429, помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., се отнася до помощ, която не е била окончателно предоставена преди 12 декември 2000 г. Следователно трябва да се провери дали в този случай оправданите правни очаквания, от които се ползват Дания, Швеция и консорциума, продължават и след тази дата.

⁽²⁰⁴⁾ Вж. решението по делото *Øresund*, т. 308.

(504) За да извърши тази проверка, Комисията припомня, на първо място, обстоятелствата, които са я накарали да заключи в решението от 2014 г. и в решението за откриване на процедурата, че в този случай са възникнали оправдани правни очаквания, както е посочено в съображения 144—153 от решението от 2014 г. и съображения 170—179 от решението за откриване на процедурата:

- а) преди решението по делото *Aéroports de Paris*, когато проектът за постоянната транспортна връзка е бил в процес на планиране и изграждане, позицията на Комисията е била да разглежда публичното финансиране на инфраструктурата като обществено благо, а не като стопанска дейност. Тази позиция беше ясно изложена в различни инструменти с незадължителна юридическа сила ⁽²⁰⁵⁾, както и в някои решения на Комисията ⁽²⁰⁶⁾ (вж. съображение 144 от решението от 2014 г. и съображение 170 от решението за откриване на процедурата);
- б) на 1 август 1995 г. консорциумът писа до Комисията с искане за разяснение дали гаранциите представляват държавна помощ. В този контекст, както е отбелязано в съображение 148 от решението от 2014 г. и в съображение 174 от решението за откриване на процедурата, Комисията счете за уместно да отбележи, че писмото на консорциума е изпратено до Комисията преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 659/1999 и Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ⁽²⁰⁷⁾, с които се въвеждат нови формалности за уведомяването за държавна помощ, включително формуляри за уведомяване и електронно подаване през системата SANI, с валидиране от постоянните представителства на държавите членки ⁽²⁰⁸⁾;
- в) с писмата от 1995 г. до Дания и Швеция службите на Комисията потвърдиха, че изграждането на постоянната транспортна връзка не попада в обхвата на правилата за държавна помощ и не е необходимо Комисията да бъде уведомявана. Това е в пълно съответствие с практиката на Комисията по онова време (вж. съображение 150 от решението от 2014 г. и съображение 176 от решението за откриване на процедурата). Дори писмото на консорциума от 1 август 1995 г. да се е отнасяло само до гаранциите, отговорът е породил оправдани правни очаквания по отношение на специалните датски правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията и етапа на експлоатация на проекта, тъй като цялата дейност на консорциума, а именно както строителството, така и експлоатацията, е попадала извън правилата за държавна помощ, независимо от формата, под която е осъществявано държавното финансиране (съображение 152 от решението от 2014 г. и съображение 177 от решението за откриване на процедурата, потвърдено от Общия съд в решението по делото *Øresund*, т. 313); и
- г) освен това постоянната транспортна връзка е била одобрена като проект в рамките на TEN-T и е получила финансиране от Съюза, което допълнително показва, че Комисията е била надлежно информирана, че мярката под формата на държавни гаранции ще бъде приложена (съображения 58 и 442) (съображение 151 от решението от 2014 г.).

⁽²⁰⁵⁾ Вж. например Насоки на Комисията за прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП за държавни помощи в авиационния сектор (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5). Точка 12 се отнася изключително до мостовете: „Изграждането или разширяването на инфраструктурни проекти (като летища, магистрали, мостове и др.) представлява обща мярка на икономическата политика, която не може да бъде под контрола на Комисията съгласно правилата на Договора относно държавната помощ“; Бяла книга на Комисията от 22 юли 1998 г., озаглавена „Справедливо заплащане за ползване на инфраструктурата: поетапен подход за установяване на обща рамка за таксуването за ползване на транспортните инфраструктури в ЕС“, COM(1998) 466 final, т. 43; Зелена книга от 10 декември 1997 г. на морските пристанища и инфраструктурата, COM(97) 678 final, т. 42; Съобщение от Комисията до Съвета и Европейския парламент от 13 февруари 2001 г.: Подобряване на качеството на услугите в пристанищата: ключов елемент в транспортните системи в Европа, COM(2001) 35 final.

⁽²⁰⁶⁾ Вж. решения на Комисията от 14 септември 2000 г. относно държавна помощ N 208/2000 — Нидерландия — Схема за субсидиране на обществени вътрешни терминали (SOIT) (ОВ С 315, 4.11.2000 г., стр. 22); Решение на Комисията от 17 юли 2002 г. относно държавна помощ N 356/2002 — Обединено кралство — Железопътна мрежа (ОВ С 232, 28.9.2002 г., стр. 2); Решение на Комисията от 20 декември 2001 г. относно държавна помощ N 649/2001 — Обединено кралство — Безвъзмездни средства за товарни съоръжения, т. 45 (ОВ С 45, 19.2.2002 г., стр. 2); Решение на Комисията от 8 март 2006 г. относно държавна помощ N 284/2005 — Ирландия — Регионална ширококолелова програма: Мрежи в населено място (MAN), фази II и III, т. 34 (ОВ С 207, 30.8.2006 г., стр. 2); Решение на Комисията от 2 август 2002 г. относно държавна помощ C 42/2001 — Spain — Terra Mitica SA, т. 64 и 65 (ОВ L 91, 8.4.2003 г., стр. 23); Решение на Комисията от 20 април 2005 г. относно държавна помощ N 355/2004 — Белгия — ПЧП Международно летище Антверпен, т. 34 (ОВ С 176, 16.7.2005 г., стр. 11); Решение на Комисията от 11 декември 2001 г. относно държавна помощ N 550/2001 — Белгия — *Partenariat public privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement*, т. 24 (ОВ С 24, 26.1.2002 г., стр. 2); Решение на Комисията от 20 декември 2001 г. относно държавна помощ N 649/2001 — Обединено кралство — Безвъзмездни средства за товарни съоръжения (БСТС) (ОВ С 45, 19.2.2002 г., стр. 2); Вж. също и точка 201 от Известието относно понятието за държавна помощ.

⁽²⁰⁷⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО, (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

⁽²⁰⁸⁾ Пак там, членове 2 и 3.

- (505) Комисията припомня, че както е отбелязано в съображения 371 и 399, държавната помощ, произтичаща от модела на държавна гаранция и ПЗСП за периода 1991—2001 г., е предоставена в подкрепа на инвестицията в планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка. Държавната помощ, произтичаща от ПЗСП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., следва да се счита за подкрепа за експлоатацията на постоянната транспортна връзка (съображения 416 и 426).
- (506) Комисията отбелязва, че причините, поради които първоначално е установила, че са възникнали оправдани правни очаквания във връзка с проекта за постоянната транспортна връзка (съображение 504), се коренят във факта, че в писмата от 1995 г. изрично се потвърждава практиката към онзи момент, съгласно която се счита, че инфраструктурните проекти не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ. Тези писма са изпратени в отговор на писмото на консорциума до Комисията от 1 август 1995 г., в което се изисква яснота относно това дали моделът на държавна гаранция в подкрепа на изграждането на постоянната транспортна връзка ще се квалифицира като държавна помощ.
- (507) В решението по делото *Aéroports de Paris* Общият съд потвърждава, че експлоатацията на обществена инфраструктура може да представлява държавна помощ ⁽²⁰⁹⁾.
- (508) Както е отбелязано в съображение 471, Комисията не счита, че писмото на консорциума от 1 август 1995 г. би могло да се счита за представляващо уведомление за новите мерки за помощ, които са предоставени за първи път почти десет години след изпращането на писмото и за които не може разумно да се предположи, че консорциумът би могъл да ги включи в писмото си, тъй като и трите мерки произтичат от бъдещо изменение на обичайните данъчни правила, което не е приложимо за A/S Øresund. По същия начин Комисията не счита, че писмото от 1995 г., с което се потвърждава неприлагането на правилата за държавна помощ по отношение на направената към онзи момент инвестиция, може с право да се счита, че обхваща също и помощ за ежедневни дейности, предоставена след решението по делото *Aéroports de Paris* и след приключване на строителството.
- (509) Освен писмата от 1995 г. на Комисията не е известно консорциумът или държавите да са получили гаранции, които биха изпълнили трите кумулативни условия, необходими за пораждане на оправдани правни очаквания (съображение 494).
- (510) Поради това Комисията не намира причина да счита, че държавите или консорциумът са имали оправдани правни очаквания, че новите мерки за помощ, обхващащи ежедневните дейности на постоянната транспортна връзка, предоставени след решението по делото *Aéroports de Paris*, не биха представлявали държавна помощ.
- (511) Ето защо Комисията установява, че считано от 12 декември 2000 г. — датата на решението по делото *Aéroports de Paris* — държавите и консорциумът вече не могат да имат оправдани правни очаквания, че подкрепата за ежедневните дейности на проекта няма да представлява държавна помощ.
- (512) Комисията отбелязва, че положението с помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция и ПЗСП за периода 1991—2001 г., може да не е непременно същото като това с помощта, произтичаща от ПЗСП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., като се има предвид, че държавната помощ, произтичаща от модела на държавна гаранция и ПЗСП за периода 1991—2001 г., е окончателно предоставена на консорциума на 13 февруари 1992 г. с цел да се позволи инвестицията в постоянната транспортна връзка (съображения 388 и 404 и съображения 371 и 399), преди да бъдат изготвени писмата от 1995 г. Като се има предвид обаче, че помощта, произтичаща от модела на държавна гаранция и ПЗСП за периода 1991—2001 г., представлява съществуваща помощ, която не подлежи на възстановяване (съображения 473—475), от Комисията не се изисква да вземе решение относно това дали консорциумът или държавите биха могли да поддържат оправдани правни очаквания извън решението по делото *Aéroports de Paris* във връзка с помощта в подкрепа на инвестицията в изграждането на постоянната транспортна връзка.
- (513) Поради това Комисията заключава, че новата помощ, произтичаща от ПЗСП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., тъй като е предоставена след 12 декември 2000 г., не е изключена от възстановяване по силата на прилагането на принципа на оправданите правни очаквания. Следователно помощта трябва да бъде възстановена.

⁽²⁰⁹⁾ Точка 123.

7.2. Методика за възстановяване на помощта

- (514) Когато нарежда възстановяването на помощ, обявена за несъвместима с вътрешния пазар, решението на Комисията следва да включва информация, която позволява на адресата на решението да изчисли без особени затруднения размерът на помощта, която трябва да бъде възстановена ⁽²¹⁰⁾. За да се възстанови положението, съществувало на вътрешния пазар преди предоставянето на помощта, възстановяването обхваща периода, започващ от датата, на която помощта е била предоставена на разположение на бенефициера, до ефективното ѝ възстановяване. Върху сумата, която трябва да се възстанови, се начислява лихва до ефективното ѝ възстановяване.
- (515) Неправомерната помощ, за която е установено, че е несъвместима с вътрешния пазар, трябва да бъде възстановена от получателите на помощта ⁽²¹¹⁾. За да се възстанови положението, което е съществувало на вътрешния пазар преди отпускането на помощта, получателят трябва да възстанови помощта, за да загуби предимството, от което се е ползвал пред своите конкуренти на пазара. В съображения 314—319 Комисията отбелязва, че A/S Øresund и консорциумът образуват единно предприятие за целите на стопанската дейност на постоянната транспортна връзка; че всяко предимство, предоставено на единното предприятие за тази стопанска дейност, е от полза и за консорциума, като част от предприятието; и че всяко намаление на разходите, свързани с дейността на постоянната транспортна връзка, е от полза за консорциума, тъй като приходите на консорциума се използват за погасяване на неговите задължения. С оглед на тези обстоятелства и с цел да се възстанови положението, което е съществувало на вътрешния пазар преди предоставянето на мерките за помощ, помощта е можело да бъде възстановена или от консорциума, или от A/S Øresund, като част от единното предприятие, тъй като консорциумът е този, който поема всички намаления или увеличения на разходите, свързани с постоянната транспортна връзка.
- (516) Произтичащата от ПЗСП за периода 2013—2015 г. помощ е предоставяна на годишна база, към момента на приемане от органите на данъчните декларации на A/S Øresund. Помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., е предоставяна към момента на приемане от органите на данъчните декларации на A/S Øresund, в които е приложена амортизационна норма над предвидената в датския Закон за данъчната амортизация. За да се определи количествено сумата, която трябва да бъде възстановена, трябва да се направи сравнение между действително платения данък от A/S Øresund и сумата на данъка, която е трябвало да плати, ако са били прилагани общоприложимите правила за пренасянето на загуби за следващи данъчни периоди и за амортизацията, изчислена на датите, на които спестеният данък би бил дължим през всяка данъчна година. Това сравнение между действително платения данък и размера на данъка, който е трябвало да бъде платен, се изисква за всяка подадена данъчна декларация ⁽²¹²⁾ и приета от данъчните органи след 21 февруари 2004 г.
- (517) Освен това Комисията отбелязва, че ефектът от специалните датски правила относно пренасянето на загубите за следващи данъчни периоди и специалните датски правила относно амортизацията не може да се разглежда изолирано, тъй като амортизацията оказва влияние върху облагаемия доход на данъкоплатеца и може да има въздействие върху пренесените загуби за следващи данъчни периоди. Освен това трябва да се вземе предвид целият период от първото приемане на данъчна декларация на 21 февруари 2004 г. до датата на възстановяване, тъй като пренесените загуби за следващи данъчни периоди може да окажат влияние върху действително платените данъци през следващите години.
- (518) По-специално по отношение на правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г. Комисията отбелязва, че A/S Øresund е можело с всяка данъчна декларация да реши дали ще амортизира част от своите активи, или не. Тези действителни избори трябва да бъдат взети предвид при сравняване на данъка, платен от A/S Øresund, с данъка, който е трябвало да плати, ако са били приложими и прилагани общите правила за амортизацията („съпоставителната данъчна декларация“). Ако през определена година A/S Øresund е извършвало амортизация при по-висока норма от разрешената съгласно общоприложимите правила, тази излишна амортизация следва да се вземе предвид в съпоставителната данъчна декларация за първата година, за която A/S Øresund е избрало да не амортизира своите активи на постоянната транспортна връзка (или го е направило само при норма, по-ниска от общоприложимото правило) и само до амортизационната норма, разрешена съгласно общите правила. За целите на изчислението всеки остатъчен излишък от амортизация следва да се вземе предвид в съпоставителната данъчна декларация за следващата година, докато кумулативната амортизирана сума в данъчните декларации на A/S Øresund и в съпоставителните данъчни декларации се изравнят.

⁽²¹⁰⁾ За тази цел вж. решение на Съда от 18 октомври 2007 г., *Комисия/Франция*, C-441/06, EU:C:2007:616, т. 29 и цитираната там съдебна практика.

⁽²¹¹⁾ Решение на Съда от 29 април 2004 г., *Германия/Комисия*, C-277/00, EU:C:2004:238, т. 75.

⁽²¹²⁾ Когато е приложимо, трябва да се вземе предвид корекция от датската данъчна администрация в контекста на данъчната проверка.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (519) Комисията стига до заключението, че моделът на държавна гаранция, въведен от държавите за заемите, взети от консорциума за финансиране на разходите за планиране и изграждане на постоянната транспортна връзка, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС в полза на консорциума.
- (520) Моделът на държавна гаранция е предоставен като една индивидуална помощ *ad hoc* на 13 февруари 1992 г., когато е създаден консорциумът. Тази мярка представлява съществуваща помощ. Независимо от това Комисията отбелязва, че държавите са поели ангажимент да гарантират, че консорциумът ще финансира нов дълг и ще рефинансира съществуващ дълг при пазарни условия. Поради това помощта за консорциума, произтичаща от модела на държавна гаранция, ще бъде поетапно преустановена с изтичането на непогасените дългови инструменти на консорциума.
- (521) Комисията стига до заключението, че ПЗСДП за периода 2002—2012 г. и правилата във връзка с амортизация за периода 1991—1998 г. не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (522) Комисията стига до заключението, че предимствата, произтичащи от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, предоставена от Дания в полза на единното предприятие на A/S Øresund и консорциума, и следователно в полза на консорциума, на индивидуална *ad hoc* основа. Помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 1991—2001 г., представлява една индивидуална помощ *ad hoc*, която се квалифицира като съществуваща помощ. Помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., представлява траншове на индивидуална помощ *ad hoc*, която би се квалифицирала като съществуваща помощ, ако беше предоставена преди 21 февруари 2004 г., и която се квалифицира като нова неправомерна помощ, доколкото е била предоставена, считано от 21 февруари 2004 г. Помощта, произтичаща от ПЗСДП за периода 2013—2015 г., и помощта, произтичаща от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., представлява индивидуални помощи *ad hoc*, които се квалифицират като нова помощ, неправомерно приведена в действие от Дания. Тези мерки за помощ, които се квалифицират като нова помощ, не са съвместими с вътрешния пазар. Тъй като преди 12 декември 2000 г. не е била предоставена помощ по тези мерки, прилагането на принципа на оправданите правни очаквания не пречи помощта да бъде възстановена. Дания трябва да възстанови неправомерната и несъвместима помощ, предоставена посредством ПЗСДП за периода 2013—2015 г., правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г. и правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

ПЗСДП за периода 2002—2012 г. и правилата във връзка с амортизация за периода 1991—1998 г. не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Моделът на държавна гаранция, предоставен от държавите, както и ПЗСДП за периода 1991—2001 г., предоставено от Дания, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз в полза на единното предприятие, съставено от A/S Øresund и консорциума, и следователно, в полза на консорциума. Тази помощ представлява съществуваща помощ.

Член 3

Предимствата, произтичащи от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., предоставени от Дания, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз в полза на единното предприятие, съставено от A/S Øresund и консорциума, и следователно, в полза на консорциума. Тази помощ представлява съществуваща помощ, доколкото е била предоставена преди 21 февруари 2004 г.

Член 4

Предимствата, произтичащи от правилата във връзка с амортизацията за периода 1999—2007 г., доколкото са били предоставени, считано от 21 февруари 2004 г., предимствата, произтичащи от правилата във връзка с амортизацията за периода 2008—2015 г., и предимствата, произтичащи от ПЗСП за периода 2013—2015 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз в полза на единното предприятие, съставено от A/S Øresund и консорциума, и следователно, в полза на консорциума. Тази помощ представлява нова помощ, която е неправомерно приведена в действие от Дания в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз и е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 5

- 1) Дания възстановява помощта, посочена в член 4, от единното предприятие на A/S Øresund и консорциума.
- 2) Върху подлежащите на възстановяване суми се начислява лихва от датата, на която са били предоставени на разположение на единното предприятие на A/S Øresund и консорциума, до действителното им възстановяване.
- 3) Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и Регламент (ЕО) № 271/2008 за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.

Член 6

- 1) Възстановяването на предоставената помощ, посочена в член 4, е незабавно и ефективно.
- 2) Дания гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца след датата, на която е била уведомена за него.

Член 7

- 1) До два месеца след уведомяване за настоящото решение Дания изпраща следната информация:
 - а) общия размер на помощта, посочена в член 4, получена от единното предприятие на A/S Øresund и консорциума;
 - б) общата сума (главница и лихва за възстановяване), която трябва да бъде възстановена от единното предприятие на A/S Øresund и консорциума;
 - в) подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - г) документи, доказващи, че на единното предприятие, съставено от A/S Øresund и консорциума, е било наредено да възстанови помощта.
- 2) Дания информира редовно Комисията за напредъка по националните мерки, предприети за прилагане на настоящото решение, до окончателното възстановяване на предоставената помощ, посочена в член 4. При поискване от Комисията Дания незабавно представя информация за вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно сумите на помощта и лихвата при възстановяване, които вече са възстановени от единното предприятие на A/S Øresund и консорциума.

Член 8

Адресати на настоящото решение са Кралство Дания и Кралство Швеция.

Съставено в Брюксел на 13 февруари 2024 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Изпълнителен заместник-председател
