II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2020/1472 НА КОМИСИЯТА

от 20 март 2020 година

относно Държавна помощ SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N), приведена в действие от Дания в полза на Femern A/S

(нотифицирано под номер C(2020) 1683)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочената разпоредба ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 13 юли 2009 г. Комисията одобри помощ за финансирането на фазата на планиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт („решение относно планирането“) ([2]).

(2) След етапа, предхождащ уведомлението, с писмо от 22 декември 2014 г. датските органи уведомиха Комисията съгласно член 108, параграф 3 от Договора за модела на финансиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт.

(3) На 5 юни 2014 г., 5 септември 2014 г., 26 ноември 2014 г., 19 януари 2015 г. и 22 април 2015 г., Комисията получи пет жалби ([3]), в които се твърди, че Дания е предоставила неправомерна и несъвместима държавна помощ за планирането, изграждането и експлоатацията на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт в полза на Femern A/S и A/S Femern Landanlæg ([4]).

(4) На 23 юли 2015 г. Комисията взе решение да не повдига възражения срещу мерките, предоставени от Дания на A/S Femern Landanlæg и Femern A/S („решение относно строителството“) ([5]). Диспозитивът на това решение е разделен на две части. В първата част Комисията заключи, че мерките, предоставени на A/S Femern Landanlæg за планирането, изграждането и експлоатацията на пътните и железопътните връзки с вътрешността на страната в Дания, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Във втората част Комисията заключи, че дори мерките, предоставени на Femern A/S за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, да представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, те са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква б) от Договора. На 16 септември 2015 г. Комисията изпрати решението относно строителството на жалбоподателите.

([1]) Държавна помощ — Дания — Държавна помощ SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) — Финансиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 226, 5.7.2019 г., стр. 5).

([2]) Решение на Комисията от 13 юли 2009 г., държавна помощ N 157/2009 — Дания — Финансиране на фазата на планиране на постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт (ОВ C 202, 27.8.2009 г., стр. 1).

([3]) От Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH („Scandlines“), 3i Investment Plc, TT Line, Stena Line Scandinavia AB („Stena Line“) и Trelleborgs Hamn AB.

([4]) Тези жалби бяха регистрирани от службите на Комисията под номера SA.38915 и SA.41640.

([5]) Решение на Комисията от 23 юли 2015 г. по дело SA. 39078 (2014/N) — Дания — Финансиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт (ОВ C 325, 2.10.2015 г., стр. 1).

(5) След подаването на жалби за отмяна от двама жалбоподатели ([6]) Общият съд отмени решението относно строителството с решенията си от 13 декември 2018 г. ([7]), доколкото Комисията реши да не повдига възражения срещу мерките, предоставени от Дания на Femern A/S за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка (инфраструктура от бряг до бряг).

(6) Общият съд отхвърли жалбата в останалата ѝ част. По-специално той отхвърли аргументите на жалбоподателите относно заключението на Комисията, че мерките, предоставени на A/S Femern Landanlæg за планирането, изграждането и експлоатацията на пътни и железопътни връзки с вътрешността на страната в Дания, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

(7) Решенията от 13 декември 2018 г. са обжалвани от двамата жалбоподатели ([8]).

(8) На 24 януари и 22 май 2019 г. службите на Комисията проведоха срещи с датските органи. На 12 април и 20 юни 2019 г. службите на Комисията проведоха телефонни конференции с датските органи. На 26 март, 18 април и 24 април 2019 г. службите на Комисията изпратиха искания за допълнителна информация. Датските органи предоставиха допълнителна информация на 18 януари, 4 февруари, 25 февруари, 28 март, 5 април, 7 май, 8 май, 16 май, 20 май, 28 май и 10 юни 2019 г.

(9) На 18 и 25 март 2019 г. службите на Комисията проведоха срещи съответно със Stena Line Scandinavia AB („Stena Line“), със Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH („Scandlines“). На 4 април и на 13 май 2019 г. службите на Комисията проведоха срещи съответно с Naturschutzbund Deutschland e.V. („NABU“) и с Асоциацията на шведските корабособственици (Föreningen för Svensk Sjöfart („FSS“). Комисията получи допълнителна информация от заинтересованите страни на 29 януари, 14 февруари, 18 февруари, 26 март, 15 април, 16 април, 24 април, 24 май, 29 май, 6 юни и 7 юни 2019 г. Комисията получи писмо от Scandlines на 29 януари 2019 г., на което отговори на 8 февруари 2019 г. Комисията получи допълнително писмо от Scandlines на 20 февруари 2019 г., на което отговори на 13 март 2019 г. Комисията получи писмо от Stena Line на 7 февруари 2019 г., на което отговори на 28 февруари 2019 г. Комисията получи писмо от NABU на 18 февруари 2019 г., на което отговори на 18 март 2019 г. Комисията получи писмо от FSS на 19 февруари 2019 г., на което отговори на 8 март 2019 г. Комисията получи писмо от Verband Deutscher Reeder („VDR“) на 12 март 2019 г. на което отговори на 21 март 2019 г. Комисията получи писмо от Grimaldi Group на 28 март 2019 г., на което отговори на 16 април 2019 г. Комисията получи писмо от Trelleborg Port на 8 април 2019 г., на което отговори на 9 април 2019 г. Комисията получи писмо от Trelleborg Port на 15 април 2019 г., на което отговори на 2 май 2019 г. Комисията получи писмо от Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V. на 15 април 2019 г. на което отговори на 2 май 2019 г.

(10) С писмо от 14 юни 2019 г. Комисията уведоми датските органи, че е взела решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, по отношение на публичното финансиране на постоянната транспортна връзка („решение за откриване на процедурата“).

(11) На 5 юли 2019 г. решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([9]). В решението за откриване на процедурата Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си в рамките на един месец.

(12) На 12 юли 2019 г. службите на Комисията препратиха на датските органи по-ранни мнения на Scandlines от 7 юни 2019 г. На 23 юли 2019 г. службите на Комисията препратиха на датските органи други предишни мнения и становища на Scandlines от 28 януари 2019 г. и 29 май 2019 г.

(13) Чрез последователни искания Scandlines поиска удължаване на срока за представяне на мнения относно решението за откриване на процедурата до края на август/началото на септември. На 22 юли 2019 г. службите на Комисията одобриха удължаване на срока с 10 работни дни — до 20 август 2019 г., като впоследствие службите на Комисията предоставиха удължаване и за другите заинтересовани страни.

(14) На 17 август 2019 г. Scandlines подаде жалба за отмяна на решението за удължаване на срока за представяне на мненията им до 20 август 2019 г., а не до края на месеца, както беше поискало. С отделна молба, подадена на същия ден, Scandlines поиска от председателя на Общия съд да разпореди на Комисията посредством временна мярка да спре официалното разследване и/или да забрани на Комисията да приема окончателно решение, или да предостави всяка друга форма на подходяща временна мярка.

([6]) Scandlines Danmark Aps и Scandlines Deutschland GmbH („Scandlines“), както и Stena Line Scandinavia AB („Stena Line“).

([7]) Решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Stena Line Scandinavia AB и други/Комисия*, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944 и 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.

([8]) Решение от 13 декември 2018, *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, C-174/19 P и решение от 13 декември 2018 г., *Stena Line Scandinavia/Комисия*, C-175/19 P. И двете дела са висящи.

([9]) Вж. бележка под линия 1.

(15) Председателят на Общия съд отхвърли молбата за временна мярка с определение от 13 септември 2019 г. ([10]) Впоследствие Scandlines оттегли съответната жалба за отмяна ([11]).

(16) Единадесет заинтересовани страни представиха мнения. Датската фериботна асоциация представи мненията си на 16 август 2019 г. Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност („ECSA“) представи мненията си на 19 август 2019 г. FSS представи мненията си на 20 август 2019 г. Scandlines, Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., NABU, Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, Rostock Port GmbH и VDR представиха заедно мненията си на 21 август 2019 г. Заинтересованите страни осъществяват дейност в корабната промишленост (фериботни оператори, пристанища и асоциации) или са организации с нестопанска цел, заявяващи интерес към инфраструктурата от бряг до бряг. С писмо от 3 септември 2019 г. службите на Комисията препратиха неповерителна версия на мненията на единадесетте заинтересовани страни на датските органи, на които бе дадена възможност да отговорят. Датските органи представиха своите становища по тези мнения на 4 октомври 2019 г., като допълниха мненията си относно решението за откриване на процедурата от 26 август 2019 г.

(17) Службите на Комисията проведоха телефонна конференция с датските органи на 27 юни, на 2, 5 и 9 юли, на 3 октомври, на 4, 12, 15, 19, 22 и 25 ноември 2019 г. и след това на 7 и 14 януари, и на 6 февруари 2020 г. На 18 декември 2019 г. службите на Комисията проведоха среща с датските органи в Брюксел. Службите на Комисията изпратиха искания за допълнителна информация на 8, 12 и 17 юли, на 3 и 12 септември, на 4, 17, 18 и 24 октомври, на 5, 13, 25 и 27 ноември 2019 г. и след това на 7 и 9 януари, и на 3, 4, 14, 18, 19 и 28 февруари 2020 г. През 2019 г. датските органи предоставиха допълнителна информация на 27 юни, на 1, 4, 5, 10, 12 и 15 юли, на 21 и 27 август, на 13 и 26 септември, на 1, 9, 11, 23, 27 и 29 октомври, на 6, 7, 11, 14, 18, 22 и 25 ноември и на 10 и 20 декември. През 2020 г. датските органи предоставиха допълнителна информация на 3, 7, 13, 15, 21 януари, на 4, 6, 11, 12, 14, 20 и 21 февруари и на 3 март 2020 г. Със съобщението си от 5 март 2020 г. датските органи преразгледаха първоначалното уведомление.

(18) Освен това Комисията получи допълнителни мнения от Scandlines и Stena Line, които с оглед на решението по дело Mytilinaios Anonymos Etairia — Omilos Epicheiriseon Judgment ([12]) Комисията не е задължена да взема предвид, тъй като техните мнения са представени след изтичането на срока. Комисията получи такива допълнителни мнения от Scandlines на 26 октомври 2019 г. и отново на 20 февруари 2020 г., които бяха препратени на датските органи съответно на 4 ноември 2019 г. и на 28 февруари 2020 г. Датските органи представиха становищата си по тези мнения съответно на 6 ноември 2019 г. и на 3 март 2020 г. Scandlines проведе телефонна конференция със службите на Комисията на 25 февруари 2020 г. и предостави допълнителна информация на 5 март 2020 г. Комисията получи допълнителни мнения от Stena Line на 13 декември 2019 г., които бяха препратени на датските органи на 23 декември 2019 г. Датските органи представиха становищата си по тези мнения на 8 януари 2020 г.

(19) Комисията получи писмо от датските органи на 9 септември 2019 г., на което отговори на 30 септември 2019 г.

(20) С писмо от 4 март 2020 г. датските органи се съгласиха настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

Разяснение по отношение на приложното поле на настоящото решение

(21) На 2 август 2016 г. Scandlines изпрати официално уведомително писмо до Комисията с искане тя да предприеме стъпки по отношение на определени предполагаеми мерки за помощ в полза на Femern A/S, които по негово мнение не са взети под внимание от Комисията в нейното решение относно строителството, независимо че тези мерки са били посочени в жалбата му.

(22) Службите на Комисията отговориха на това писмо с писмо от 30 септември 2016 г. В него се посочва, че в решението относно строителството се разглеждат две предполагаеми мерки, а именно нетърговски железопътни такси и безвъзмездното ползване на държавна собственост по време на фазата на строителство в рамките на проекта. Що се отнася до другите предполагаеми мерки за помощ Комисията счете съгласно член 24, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета („Процедурен регламент“) ([13]), че изложените от Scandlines факти и правни въпроси не предоставят достатъчно основания да се докаже въз основа на *prima facie* разследване наличието на неправомерна помощ. Поради това тя прикани Scandlines да представи в рамките на един месец евентуалните си мнения. Комисията получи тези мнения на 30 октомври 2016 г.

([10]) Определение на председателя на Общия съд от 13 септември 2019 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-566/19 R, ECLI:EU:T:2019:605.

([11]) Определение от 27 ноември 2019 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-566/19, ECLI:EU:T:2019:839.

([12]) Решение на Съда от 11 декември 2019 г., *Mytilinaios Anonymos Etairia — Omilos Epicheiriseon/Комисия*, C-332/18 P, ECLI:EU:C:2019:1065, точки 126—127.

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

(23) На 12 декември 2016 г. Scandlines подаде жалба за отмяна на писмото от 30 септември 2016 г. ([14]). В същия ден то предяви иск и срещу Комисията за неправомерно бездействие по отношение на жалбата му ([15]).

(24) На 30 юли 2018 г. Scandlines изпрати второ официално уведомително писмо ([16]), с което прикани Комисията да определи позицията си относно другите предполагаеми мерки за помощ след представените от него мнения на 30 септември 2016 г. На 28 септември 2018 г. Комисията прие решение („решението от 2018 г.“) ([17]), в което потвърждава, че държавните гаранции в полза на A/S Femern Landanlæg и държавните заеми в полза на Femern A/S и A/S Femern Landanlæg, както и предполагаемата неправомерна помощ, предоставена в допълнение към решението относно планирането под формата на данъчни облекчения, не представляват неправомерна държавна помощ. В същото решение Комисията заключи, че предполагаемата неправомерна помощ за Femern A/S под формата на вливане на капитал е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграфа 3, буква б) от Договора, доколкото тя представлява държавна помощ, която не е обхваната от решението относно планирането. На 4 януари 2019 г. Scandlines подаде жалба за отмяна на това решение ([18]).

(25) С определения от 13 декември 2018 г. Общият съд обяви жалбата за отмяна на писмото на Комисията от 30 септември 2016 г. и иска за неправомерно бездействие по отношение на жалбата за недопустими ([19]). Scandlines подаде жалба срещу определението за отхвърляне на жалбата му за отмяна ([20]).

(26) В решението за откриване на процедурата Комисията оттегли решението от 2018 г., доколкото то е свързано с мерките, предоставени на Femern A/S за планирането, изграждането и експлоатация на постоянната транспортна връзка. Следователно тези мерки са част от оценката в настоящото решение.

(27) Както бе отбелязано в решението за откриване на процедурата, настоящата процедура обхваща също и всички мерки, свързани с фазата на планиране на проекта, които засягат постоянната транспортна връзка.

(28) Настоящото решение не засяга мерките в полза на A/S Femern Landanlæg, свързани с финансирането на връзките с вътрешността на страната, което също бе разяснено в решението за откриване на процедурата. Освен това то не обхваща други възможни мерки освен тези, за които в раздел 2.4. е посочено, че са предоставени, или се предполага, че са предоставени от Дания на Femern A/S, A/S Femern Landanlæg, Sund & Bælt Holding A/S или на друго свързано дружество.

(29) На 6 ноември 2017 г. Scandlines подаде допълнителна жалба относно предполагаеми неправомерни и несъвместими мерки за помощ, използвани за финансиране на дейностите на Femern A/S, за които се предполага, че са свързани с рекламата и предлагането на пазара на постоянната транспортна връзка („рекламни дейности/дейности по предлагане на пазара/информационни дейности“). Посочените в това писмо мерки бяха включени в обхвата на решението за откриване на процедурата и следователно са оценени в настоящото решение.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПРОЕКТА И МЕРКИТЕ

2.1. Проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт

(30) Проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт представлява инфраструктура от бряг до бряг („постоянна транспортна връзка“) и железопътни и пътни връзки с вътрешността на страната.

(31) Постоянната транспортна връзка ще бъде изградена под формата на подводен тунел между Рьодбю на остров Лоланд, Дания, и Путгарден в Германия. Дължината му ще бъде приблизително 19 километра и ще съдържа електрифицирана двойна железопътна линия и четирилентова магистрала с аварийни ленти.

(32) Датските връзки с вътрешността на страната включват съществуващата железопътна връзка между Рингстед и Рьодбю, която е приблизително 120 километра и е собственост на Banedanmark („Rail Net Denmark“) — управител на държавната железопътна инфраструктура. Целият железопътен участък от Рингстед до Рьодбю ще бъде електрифициран и оборудван с нова система за сигнализация в съответствие с второто ниво на ERTMS ([21]). Датските връзки с вътрешността на страната ще включват също необходимите подобрения на околната среда и модернизирането на съществуващата магистрална инфраструктура на Лоланд, т.е. съществуващата магистрала E47 между Рьодбюхавн и Сакскьобинг. И накрая, съществуващия единичен железопътен участък между Вординборг и Рьодбю ще бъде разширен до двоен железопътен участък.

(33) Целта на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е да се подобрят условията за превоз на пътници и стоки между северните държави и Централна Европа. Проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт ще доведе до редица други положителни въздействия от гледна точка на въздействието

([14]) Определение от 13 декември 2018 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004.
([15]) Определение от 13 декември 2018 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.
([16]) Това писмо бе заведено под номер SA.51981.
([17]) Решение на Комисията от 28 септември 2018 г. относно държавна помощ SA. 51981 (2018/FC) — Дания — Жалба срещу предполагаема неправомерна помощ за Femern A/S и Femern Landanlæg A/S (ОВ C 406, 9.11.2018 г., стр. 1).
([18]) Жалба, подадена на 4 януари 2019 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-7/19, висящо.
([19]) Определения на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-890/16, ECLI:EU:T:2018:1004 и T-891/16, ECLI:EU:T:2018:1003.
([20]) Жалба, подадена на 25 февруари 2019 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, C-173/19 P, висящо.
([21]) Европейска система за управление на железопътното движение.

върху околната среда, заетостта, регионалното развитие, подобряването на условията за търговия и общото укрепване на транспортния сектор. По този начин заедно с постоянната транспортна връзка „Йоресунд“ между Дания и Швеция, която е в експлоатация от юли 2000 г., проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт ще доведе до значително подобряване на един от най-важните сухопътни транспортни коридори, свързващ Скандинавия с Централна Европа. Комисията призна проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт и за приоритетен проект в рамката на TEN-T. Освен това той е „предварително определен проект“, посочен като такъв в част I, точка 2 от приложение I към Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([22]).

(34) В отговора си на решението за откриване на процедурата датските органи добавиха, че официалното планиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е започнало още през 1991 г., когато правителствата на Дания и Швеция сключват Договора за създаване на постоянната транспортна връзка през Йоресунд („постоянната транспортна връзка „Йоресунд“) ([23]). Съгласно член 21 от датско-шведския договор за постоянната транспортна връзка „Йоресунд“ правителството на Дания заявява готовността си да работи по изпълнението на постоянна транспортна връзка през пролива Фемарн-Белт, при условие че са отчетени съображенията, свързани с околната среда, както и финансовите съображения. В периода между 1991 г. и подписването на договора между Дания и Германия през 2008 г., правителствата на Дания и Германия извършват редица предварителни оценки относно проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт

(35) Съгласно член 1 от „Договора между Кралство Дания и Федерална република Германия относно постоянната транспортна връзка през пролива Фемарн-Белт“ („Договора за Фемарн-Белт“) ([24]) единствено Дания носи отговорността и поема пълния риск за финансирането на постоянната транспортна връзка през пролива Фемарн-Белт, както и за модернизирането на датските връзки с вътрешността на страната. Германия поема отговорността за финансирането и модернизирането на връзките с вътрешността на Германия.

(36) Към момента на уведомлението от 2014 г. датските органите са изчислили, че общите разходи за планирането и строителството на постоянната транспортна връзка биха съответствали на 54,9 млрд. датски крони по цени от 2014 г. (7,4 млрд. евро ([25])). Разходите, свързани с планирането и строителството на модернизацията на датските връзки с вътрешността на страната, са съответствали на 9,5 млрд. датски крони по цени от 2014 г. (1,3 млрд. евро). Те са възлизали общо на 64,4 млрд. датски крони (8,6 млрд. евро) за целия проект (дейности по планиране, разходи за строителство, резерви и други работи както за постоянната транспортна връзка, така и за връзките с вътрешността на страната). В отговор на изразените в решението за откриване на процедурата опасения датските органи преразгледаха своето уведомление и актуализираха въпросните очаквани разходи за планирането и строителството на постоянната транспортна връзка. Тази актуализация е описана подробно в раздел 5 от настоящото решение.

(37) За периода 2007—2013 г. Комисията предостави общо безвъзмездни средства за съфинансиране в размер на 205 млн. евро за дейностите по планиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт. Впоследствие този период бе удължен до 2015 г. Проектът бе включен и в списъка от предложения, допуснати за финансиране от ЕС в областта на Механизма за свързване на Европа („МСЕ“) — Транспортен сектор ([26]). Датските органи посочиха, че през периода 2007—2015 г. по проекта са получени в действителност 181 млн. евро за постоянната транспортна връзка. Femern A/S е получило бюджетни кредити за подкрепа от МСЕ през периода 2017—2020 г. в размер на 589 млн. евро. Датските органи разясниха, че понастоящем Femern A/S е оползотворило суми от приблизително 7 млн. евро.

(38) През септември 2005 г. държавното предприятие Sund & Bælt Holding A/S учредява дружеството Femern A/S като изцяло притежавано дъщерно дружество. Впоследствие Femern A/S става дъщерно дружество на A/S Femern Landanlæg ([27]), което също е дъщерно дружество на Sund & Bælt Holding A/S.

(39) Като се основа на Закона за планирането ([28]), министърът на транспорта на Дания е възложил на Femern A/S отговорността за планирането на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт. Съответно Femern A/S е провело различни проучвания и подготвителни действия във връзка с изграждането на връзката, по-специално анализи и оценки по отношение на околната среда, техническите аспекти и аспектите, свързани с безопасността, както и подготвителни действия за тръжните процедури за изпълнението на проекта. Femern A/S е извършило и необходимите проучвания и подготвителни дейности относно създаването на бъдещата строителна площадка в Рьодбюхавн. И накрая, Femern A/S носи отговорност за информационните дейности, които следва да осъществява в сътрудничество с местните общини ([29]).

([22]) Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

([23]) Междуправителствено споразумение от 23 март 1991 г. между правителствата на Дания и Швеция.

([24]) Договорът е подписан на 3 септември 2008 г. и е ратифициран от Дания и Германия през 2009 г.

([25]) Дания води политика на фиксиран обменен курс спрямо еврото по централен курс от 746,038 датските крони за 100 EUR. Този обменен курс се прилага в цялото решение при изчисляване на приблизителния еквивалент на датските крони в евро.

([26]) Вж. Решение за изпълнение C(2015) 5274 на Комисията от 31 юли 2015 г. за съставяне на списък с предложенията, допуснати за финансиране от ЕС в областта на Механизма за свързване на Европа („МСЕ“) — Транспортен сектор, подадени в рамките на отправените на 11 септември 2014 г. покани за представяне на предложения въз основа на многогодишната работна програма; и Решение за изпълнение C(2017) 8803 на Комисията от 5 януари 2018 г. за съставяне на списък с предложенията, допуснати за финансиране от ЕС съгласно Механизма за свързване на Европа („МСЕ“) — Транспортен сектор, подадени в рамките на отправените на 8 февруари 2017 г. покани за представяне на предложения въз основа на многогодишната работна програма.

([27]) A/S Femern Landanlæg е учредено на 16 ноември 2009 г.

([28]) Датският закон относно планирането на постоянна транспортна връзка през пролива Фемарн-Белт и датските връзки с вътрешността на страната (Закон № 285 от 15 април 2009 г.).

([29]) Обяснителни бележки към Закона за планирането, 17 декември 2008 г.

(40) От съображения за правна сигурност на 16 март 2009 г. Комисията беше уведомена в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора за финансирането на фазата на планирането. На 13 юли 2009 г. Комисията реши да не повдига възражения срещу финансирането на фазата на планиране ([30]), като стигна до заключението, че през фазата на планирането Femern A/S е действало като публичен орган и че следователно всяка подкрепа попада извън приложното поле на член 107, параграф 1 от Договора. Тъй като обаче Комисията не можа да изключи, че публичната подкрепа за фазата на планиране може да е включвала държавна помощ в полза на бъдещия оператор на постоянната транспортна връзка, тя оцени и съвместимостта на мерките, за които е постъпило уведомление, и заключи, че те могат да се считат за съвместими.

(41) На 28 април 2015 г. датският парламент прие законопроект за строителството на постоянната транспортна връзка и връзките с вътрешността на страната в Дания („Закон за строителството“) ([31]). В Закона за строителството се съдържа и правното основание за бъдещата експлоатация на постоянната транспортна връзка. Законът за строителството влезе в сила на 6 май 2015 г.

(42) На 6 февруари 2019 г. Femern A/S получи подписаното от германските органи административно одобрение на германския план за постоянната транспортна връзка. След административното одобрение на германския план, на 26 март 2019 г. датският парламент разреши на Femern A/S да започне първите и конкретни строителни работи във връзка с постоянната транспортна връзка от датската страна. По-специално от Femern A/S бе поискано да договори необходимите споразумения с изпълнителите с цел започване на следните дейности: изграждане на фабриката за елементи за тунела, създаване на работно пристанище, създаване на портала на тунела от датската страна, създаване на лагера и административни помещения, гарантиране, че съответният изпълнител открива процедура за обществена поръчка за специално морско оборудване, както и дребни подготвителни дейности.

2.2. **Постоянната транспортна връзка**

(43) Със Закона за строителството Femern A/S е определено за собственик на постоянната транспортна връзка ([32]) с единствената цел да ръководи нейното изграждане, експлоатация и финансиране ([33]). В това си качество то също така ще бъде управител на инфраструктурата на железопътната връзка в постоянната транспортна връзка. Законът за строителството позволява на Femern A/S да получава заеми и да използва други финансови инструменти за цели, свързани с планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка.

(44) Femern A/S може да финансира постоянната транспортна връзка със заеми, получени на международния финансов пазар. Правителството на Дания може да предоставя държавна гаранция за тези заеми. Като алтернатива Femern A/S може да финансира проекта чрез държавни заеми.

(45) Femern A/S ще има правото да събира такси за изминато разстояние от ползвателите на пътната инфраструктура в постоянната транспортна връзка. Министърът на транспорта ще определя размера на тези такси и принципите за тяхното коригиране ([34]). Femern A/S може да променя съществуващите общи схеми за отстъпки и да въвежда нови такива само до степен, която не засяга съществено определения от министъра на транспорта размер на плащането. То също така ще има право на железопътни такси за използването на железопътната връзка в постоянната транспортна връзка. Тези такси също ще се определят от министъра на транспорта ([35]). Избраният подход ще доведе до покриването на разходите за експлоатация и поддръжка на постоянна транспортна връзка и на датските железопътни връзки с вътрешността на страната, както и на разходите, свързани с лихвените плащания и вноските по заемите във връзка с натрупания дълг за планирането и изграждането на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, с таксите за изминато разстояние и железопътните такси.

(46) Извършването на строителни работи по постоянната транспортна връзка е достъпно за всички потенциални предприятия при равни и недискриминационни условия, тъй като при възлагането на всички договори за строителство Femern A/S е приложило процедури за обществени поръчки в съответствие със закона за обществените поръчки.

2.3. **Датските** ([36]) **пътни и железопътни връзки с вътрешността на страната**

(47) A/S Femern Landanlæg е определено да ръководи изграждането и експлоатацията на датските връзки с вътрешността на страната ([37]). Изграждането и експлоатацията на железопътните връзки с вътрешността на страната ще бъдат осъществени от Rail Net Denmark от името на датската държава и финансирани от A/S Femern Landanlæg. В качеството си на управител на датската железопътна инфраструктура Rail Net Denmark носи отговорност за всички разходи, свързани с експлоатацията на датската железопътна инфраструктура, включително железопътните връзки с вътрешността на страната. Осъществяването на необходимата модернизация на пътните връзки с вътрешността на страната ще бъде предприето от датската „Пътна дирекция“ от името на датската държава и финансирано от A/S Femern Landanlæg. Пътните връзки с вътрешността на страната ще бъдат част от общата датска пътна инфраструктурна мрежа, която се финансира, експлоатира и поддържа от датската „Пътна дирекция“.

([30]) Вж. бележка под линия 2.
([31]) Закон № 575 от 4 май 2015 г.
([32]) Вж. член 38 от Закона за строителството.
([33]) Вж. член 1 и член 5 от Закона за строителството.
([34]) Вж. член 42 от Закона за строителството.
([35]) Вж. член 41 от Закона за строителството.
([36]) Германските връзки с вътрешността на страната не са били предмет на настоящото дело.
([37]) Вж. член 2 от Закона за строителството. Вж. също съображение 32 по-горе за описание на връзките с вътрешността на страната.

(48) Съществуващата двойна железопътна линия от Рингстед до Вординборг и съществуващата единична железопътна линия от Вординборг до Рьодбю, включително новата система за сигнализация, инсталирана в този участък, са собственост на Rail Net Denmark. A/S Femern Landanlæg ще притежава новия коловозен участък от Вординборг до Рьодбю, включително новата система за сигнализация, инсталирана на новия коловоз, и инсталациите за електрифициране на целия участък от Рингстед до Рьодбю.

(49) A/S Femern Landanlæg и Rail Net Denmark споделят собствеността върху датските железопътни връзки с вътрешността на страната ([38]). След приключване на строителството и поради факта, че разделянето на собствеността върху железопътните инсталации по датските връзки с вътрешността на страната ще бъде затруднено от техническа гледна точка, между Rail Net Denmark и A/S Femern Landanlæg ще се извърши размяна на собственост ([39]).

(50) Държавата ще продължи да бъде собственик на датските пътни връзки с вътрешността на страната.

(51) A/S Femern Landanlæg може да финансира връзките с вътрешността на страната със заеми, получени на международния финансов пазар. Правителството на Дания може да предостави държавна гаранция за тези заеми. Като алтернатива A/S Femern Landanlæg може да финансира връзките с вътрешността на страната чрез използване на държавни заеми.

(52) Femern A/S ще изплаща дивиденти на A/S Femern Landanlæg. С тези дивиденти A/S Femern Landanlæg ще плаща задължението си, свързано със заемите, необходими за финансирането на разходите за планирането, изграждането, поддръжката и реинвестициите, свързани с железопътните връзки с вътрешността на страната, както и разходите, свързани с изграждането на пътните връзки с вътрешността на страната.

(53) В съответствие с общите принципи в Дания използването на датските пътни връзки с вътрешността на страната няма да бъде обвързано с плащането на такси за ползване.

2.4. **Мерки, които са предоставени или за които се предполага, че са предоставени на Femern A/S**

(54) В решението за откриване на процедурата се повдигат съмнения относно характера на държавната помощ и съвместимостта на няколко предполагаеми мерки за помощ, за които е постъпило уведомление, както е описано по-долу.

2.4.1. *Вливания на капитал*

(55) Датските органи уведомиха за вливания на капитал, възлизащи на 500 млн. датски крони (67,0 млн. евро), от държавното предприятие Sund & Bælt Holding A/S в Femern A/S, които са извършени през 2005 и 2009 г. Целта на въпросните вливания на капитал е учредяването на Femern A/S, което да извърши датската част от подготвителната работа и проучванията, свързани с проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт ([40]). Както бе посочено в решението за откриване на процедурата, Scandlines счита, че Sund & Bælt Holding A/S е пристъпило към допълнителни вливания на капитал за същия период, с което вероятно е надвишило одобрената в решението относно строителството сума с най-малко 10 млн. датски крони (1,3 млн. евро).

2.4.2. *Държавни гаранции*

(56) Решението за откриване на процедурата обхваща също модела на държавна гаранция, за който е постъпило уведомление от датските органи. Той обхваща държавни гаранции за заеми или други финансови инструменти, получени от Femern A/S на международните финансови пазари за финансирането на планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка ([41]).

(57) Съгласно член 7, параграфи 3 и 5 от Закона за планирането Femern A/S се ползва от държавна гаранция, обезпечаваща задълженията на Femern A/S във връзка със заеми и други финансови инструменти, използвани за финансиране на подготовката, проучването, планирането и други необходими мерки, отнасящи се до постоянната транспортна връзка.

(58) Съгласно член 4, параграф 2 от Закона за строителството Femern A/S се ползва от държавна гаранция, обезпечаваща задълженията на Femern A/S във връзка със заеми и други финансови инструменти, използвани за финансиране и рефинансиране на планирането, изграждането, експлоатацията и други необходими договорености за целите на изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка.

(59) Подобно на други публични предприятия, които получават заеми, обезпечени с държавна гаранция, Femern A/S ще трябва да плати на датската държава гаранционна премия, за която през 2014 г. е съобщено, че възлиза на 0,15 % годишно върху неизплатения дълг, обезпечен с гаранцията.

(60) С държавната гаранция се обезпечават задълженията на Femern A/S във връзка със заеми и други финансови инструменти, използвани за финансиране и рефинансиране на планирането, изграждането, експлоатацията и други необходими договорености за целите на планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка.

(61) Държавата може да реши да предостави гаранция и за други финансови договори на Femern A/S, използвани във връзка с финансирането на проекта (като например суапове) ([42]). Датските органи разясниха, че датската държава може да предостави гаранции за сделки с деривативен финансов инструмент. Тези гаранции позволяват на Femern A/S да получава по-ниски лихвени проценти за своите деривати, тъй като контрагентът не е изправен пред риска от неизпълнение от страна на Femern A/S на задълженията му, произтичащи от деривативните договори. По същия начин, ако Femern A/S трябва да предостави обезпечения за тези деривати, то може да използва и тези гаранции.

([38]) Вж. член 39 от Закона за строителството.
([39]) На основание стойността на активите на Rail Net Denmark и активите на A/S Femern Landanlæg.
([40]) Съгласно член 6 от Закона за Sund & Bælt.
([41]) Вж. член 7, параграфи 3 и 5 от Закона за планирането и член 4, параграф 2 от Закона за строителството.
([42]) Член 4, параграф 2 заедно с член 1 от Закона за строителството.

(62) И накрая, с гаранцията се обезпечават други финансови задължения, поети от Femern A/S във връзка с фазата на строителство ([43]).

(63) Държавната гаранция може да се използва само за обезпечаване на заеми, които Femern A/S получава, за да финансира постоянната транспортна връзка. Като дружество със специално предназначение, Femern A/S не може да получава заеми за каквато и да е друга дейност, различна от финансирането, планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, или да извършва такава дейност

(64) Както бе посочено в решението за откриване на процедурата, жалбоподателите твърдят, че поради държавната гаранция Femern A/S има същия кредитен рейтинг като датската държава (ААА), което му позволява да получава финансови условия по заемите си, които са значително по-добри от предлаганите на финансовия пазар. Освен това те твърдят че от Закона за планирането и Закона за строителството става ясно, че държавните гаранции са неограничени във времето и по размер и всъщност предотвратяват вероятността от обявяване на Femern A/S в несъстоятелност. Освен това те не отговарят на нито едно от посочените в Известието относно гаранциите условия ([44]), които могат да изключат наличието на държавна помощ.

(65) Жалбоподателите твърдят също така, че всеки път, когато Femern A/S сключва ново финансово споразумение, се предоставя нова гаранция, включваща нова *ad hoc* мярка за помощ.

2.4.3. *Държавни заеми*

(66) Що се отнася до модела на финансиране, за който е постъпило уведомление, Femern A/S също така има право да получава държавни земи като алтернативен начин за набиране на средства ([45]). Датските органи посочиха, че лихвеният процент по държавните зами съответства на условията за заем на самата държава ([46]), с допълнителен марж на заема от 0,15 %, както е обявено през 2014 г.

(67) Както бе посочено в решението за откриване на процедурата, жалбоподателите твърдят, че в решението относно планирането не се разрешава държавна помощ под формата на държавни заеми. Според тях министърът на финансите е пристъпил към предоставянето на държавни заеми и е предоставил тази форма на помощ за много по-голяма сума от разрешената в решението относно планирането. Според жалбоподателите по време на фазата на планиране на проекта държавата е предоставила на Femern A/S и A/S Femern Landanlæg заеми, които възлизат общо на 533 млн. евро ([47]). Датските органи посочиха, че първоначалният бюджет за планиране от 194 млн. евро е бил увеличен през 2010 г., 2011 г. и 2013 г. до общ бюджет от 684 млн. евро (по цени от 2008 г.), от които 534 млн. евро за фазата на планиране на постоянната транспортна връзка (останалата част е за връзките с вътрешността на страната). Femern A/S е договорило държавни заеми за покриване на тези разноски. Тези корекции в бюджета са одобрени от финансовата комисия на датския парламент.

(68) Жалбоподателите твърдят също така, че предвидените държавни заеми нямат фиксиран срок за изплащане и следователно са неограничени във времето. При липсата на такъв срок Femern A/S може непрекъснато да забавя изплащането на първоначалните заеми чрез последователно получаване на нови заеми за рефинансиране на първоначалните такива.

(69) През ноември и декември 2018 г., когато решението относно строителството все още е било валидно, Femern A/S е получило държавни заеми с номинална стойност от 7,4 млрд. датски крони (1,0 млрд. евро), за да осигури необходимото финансиране за започване на фазата на строителство. Тези заеми са отпуснати през периода ноември 2018 —април 2019 г.

(70) Жалбоподателите твърдят също така, че всеки път, когато Femern A/S взима нов държавен заем, се предоставя нова мярка, включваща нова *ad hoc* мярка за помощ.

Заеми за рекламни дейности/дейности по предлагане на пазара/информационни дейности

(71) Както бе посочено в решението за откриване на процедурата, Scandlines твърди, че Femern A/S е предприело широк кръг от рекламни дейности и дейности по предлагане на пазара ([48]), които извършва или самостоятелно, или чрез използване на изпълнители, консултанти ([49]) и директни доставчици. Scandlines посочи също, че тъй като за момента Femern A/S не разполага с друг източник на приходи извън финансирането от ЕС, финансирането на този вид дейности представлява държавна помощ, която би била неправомерна и несъвместима. Като алтернатива въпросната предполагаема помощ следва да се счита за неправомерно прилагане на разрешената съгласно решението относно планирането помощ.

([43]) Член 4, параграф 4 заедно с член 1 от Закона за строителството.
([44]) Известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции, ОВ C 155, 20.6.2008 г., стр. 10.
([45]) Вж. член 7, параграф 4 от Закона за планирането и член 4, параграф 3 от Закона за строителството.
([46]) Фиксиран в деня, в който заемите са получени и фиксирани от приложимите към въпросния момент пазарни условия.
([47]) Според Scandlines до 2013 г. първоначалната сума от 187 млн. евро е увеличена четирикратно.
([48]) Като например функционирането на пресцентър и 2 информационни центъра (в Рьодбюхавн и в Бург на германския остров Фемарн) и видеоканал, организиране на и участие в състезания, действия за осведомяване, публикации в медии и уебсайтове, подготовка и разпространение на научни информация за производители, преработватели и търговци, рекламни кампании, насочени към потребителите, спонсориране на маратони и футболни турнири.
([49]) Напр. договори за „мониторинг на отразяването в медиите“ (2014 г.), договор за управление на пазарите и консултантски услуги (2017 г.).

(72) Във връзка с това датските органи посочиха, че в контекста на процедурата по предварително разследване информационните дейности на Femern A/S попадат в обхвата на неговите задачи, както е определено в правната рамка, уреждаща дейностите му като публично предприятие, които то извършва от името на Министерството на транспорта. Когато държавата изпълнява толкова големи инфраструктурни проекти, съответните стопански субекти са задължени да информират в най-голяма степен обществеността, така че гражданите да знаят какво е предназначението на инфраструктурния проект, колко дълго ще продължи фазата на строителство, както и какви са ползите, произтичащи от решението на държавата да изгради въпросната инфраструктура. Според тях следователно тези дейности са част от обществената задача на държавата да информира своите граждани и не представляват рекламни дейности и дейности по предлагане на пазара, тъй като на този етап експлоатацията на постоянната транспортна връзка ще започне далеч в бъдещето. Следователно тяхното финансиране не би представлявало държавна помощ. Датските органи представиха допълнителни подробности за това, че за 2014 и 2015 г. информационните дейности са финансирани частично чрез средства от ЕС посредством програмата на Комисията TEN-T и отчасти чрез държавни заеми. През 2014 г. за дейностите е получено цялостно финансиране от ЕС (50 % от разходите), а получената през 2015 г. сума за финансиране на дейностите от ЕС е била ограничена. През 2016 г. Femern A/S не е получило финансиране от ЕС за информационните дейности. Следователно през 2016 г. тези дейности, както и другите дейности на Femern A/S, са били финансирани чрез получаването на държавни заеми. През 2017 г. Femern A/S е получило финансиране от ЕС по линия на програмата по Механизма за свързване на Европа и следователно информационните дейности са били финансирани частично от ЕС и частично с държавни заеми.

2.4.4. *Специални данъчни мерки*

(73) В решението за откриване на процедурата се посочва и опасението на Scandlines, че съгласно данъчното право на Дания Femern A/S подлежи на специален данъчен режим, който първоначално е въведен със Закона за планирането.

2.4.4.1. Прехвърляне на загуби към бъдещи периоди

(74) Член 9 от Закона за планирането позволява на Femern A/S да прехвърля загуби към бъдещи периоди от година на година, без каквито и да е ограничения. В началото това се е извършвало в съответствие с общоприложимите по отношение на предприятията в Дания правила. На 1 януари 2013 г. обаче в данъчното право на Дания е въведено ([50]) ограничение върху размерите на прехвърляните към бъдещи периоди минали загуби ([51]), които могат да бъдат приспаднати за една година. Съгласно тази разпоредба, независимо че правото за прехвърляне на загубите към бъдещи периоди не е ограничено във времето, размерът на загубите, които могат да бъдат прехвърляни и приспаднати от печалбите през следващите години, е ограничен до 7,5 млн. датски крони годишно ([52]) (1,0 млн. евро). Ако все още е налице загуба, тя може да бъде приспадната само до 60 % от положителния облагаем доход над 7,5 млн. датски крони. По смисъла на специалните разпоредби на Закона за планирането обаче това ограничение не се прилага по отношение на Femern A/S, което запазва правото си на неограничено прехвърляне на минали разходи към бъдещи периоди. Това право е премахнато в края на 2015 г. ([53]).

(75) В контекста на процедурата за предварително разследване датските органи посочиха, че през периода 2013—2015 г. Femern A/S не е разполагало с действително финансово предимство, тъй като на практика такава мярка би могла да се използва само в по-късни фази на проекта, т.е. когато проектът ще генерира подлежаща на облагане печалба. Датските органи обясниха също така, че през този период Femern A/S е използвало всички понесени загуби за намаляване на облагаемия доход на равнището на групата през същата финансова година. Други датски дружества в рамките на дадена група може да са извършили същото съгласно общите данъчни правила.

2.4.4.2. Амортизация на активи

(76) Съгласно членове 12 и 13 от Закона за Sund & Bælt ([54]) годишната амортизационна норма за активите на дружествата, принадлежащи на Sund & Bælt, като например Femern A/S, е определена на 6 % от първоначалните разходи за придобиване. Общите разходи за строителство на постоянната транспортна връзка могат да се считат за първоначални разходи за придобиване. Това означава, че по отношение на всички активи на Femern A/S ще се прилага единно общо правило относно амортизацията. Амортизационната норма за Femern A/S от 6 % ще се прилага до данъчната година, в която общата сума на амортизацията ще надвишава 60 % от първоначалните разходи за придобиване (т.е. 10-годишен период), тъй като от този момент годишната амортизационна норма ще бъде намалена до 2 %.

(77) Според датските органи специалните правила за амортизацията също са отменени от 1 януари 2016 г. поради изменение на Закона за Sund & Bælt ([55]).

([50]) Вж. член 12, параграф 2 от Закон № 591 от 18 юни 2012 г. за изменение на датския Закон за корпоративното данъчно облагане.
([51]) Загуби, натрупани през предходни финансови години.
([52]) Стойности от 2010 г. — размерът се индексира на годишна база (с изключение на периода 2010—2013 г).
([53]) Член 9 от Закона за планирането бе отменен със Закон № 581относно данъчните правила от 4 май 2015 г., който влезе в сила на 1 януари 2016 г.
([54]) Вж. членове 13 и 14 от Закон № 588 от 24 юни 2005 г., Lov om Sund og Bælt Holding A/S (Lov nr. 588 af 24/06/2005) (Закона за „Sund & Bælt“).
([55]) Изменение, въведено в Закон № 581 от 4 май 2015 г.

2.4.4.3. Режим на съвместно данъчно облагане

(78) Femern A/S подлежи на задължително данъчно облагане с Sund & Bælt Holding в съответствие с общия режим на съвместно данъчно облагане, приложим по отношение на всички датски предприятия в рамките на дадена група. Съгласно член 31 от датския Закон за корпоративното данъчно облагане „група“, в рамките на която всички дружества са учредени в Дания, трябва да бъде облагана с данък в съответствие с разпоредбите за задължителното данъчно облагане на групи дружества. Няма специфични правила, които се прилагат по отношение на Femern A/S във връзка с това.

(79) Жалбоподателите твърдят, че горепосочените данъчни мерки в полза на Femern A/S представляват несъвместима държавна помощ, която към момента на отмяна на съответните разпоредби е била предназначена да бъде неограничена във времето и по размер и е предоставяла предимство на дружеството отделно от другите държавни мерки, които трябва да бъдат оценявани сами по себе си.

2.4.5. *Безвъзмездно ползване на държавна собственост*

(80) Съгласно член 8 от Договора за Фемарн-Белт Германия и Дания предоставят безвъзмездно необходимите парцели земя за изграждането и експлоатацията на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт (член 8, параграф 1), включително необходимите водни зони и морско дъно (член 8, параграф 2).

(81) Датската държава ще предостави безвъзмездно на Femern A/S водните зони и морското дъно, които са необходими за подготовката, оценката и планирането ([56]), както и за изграждането и експлоатацията ([57]) на постоянната транспортна връзка.

(82) Както бе посочено в решението за откриване на процедурата, Scandlines твърди, че въз основа на тези разпоредби Femern A/S се ползва от финансово предимство, тъй като при отсъствието на разпоредбите то обикновено следва да плаща пазарна такса за използването на водните зони и морското дъно.

(83) Датските органи обаче посочиха, че в датското право няма общо правило или принцип, изискващи дружествата в подобно на Femern A/S фактическо и правно положение да плащат такси на държавата за използване на морското дъно и водните зони. Следователно същият принцип на безвъзмезден достъп се прилага по отношение на други транспортни инфраструктури в Дания, финансирани с такси за изминато разстояние (като например постоянната транспортна връзка „Йоресунд“ и постоянната транспортна връзка в пролива Големия белт). По същия начин, макар и да не се намират в пряко сравнимо положение, фериботните оператори или други дружества за корабен превоз на товари не плащат на датската държава такси за преминаване през морските зони под датска юрисдикция. Освен това пристанищата не плащат такси за използването на морското дъно.

2.4.6. *Железопътни такси*

(84) Femern A/S има право да таксува железопътните оператори за използването на железопътната връзка по постоянната транспортна връзка. Размерът и принципите за регламентиране на плащанията на железопътните дружества към Femern A/S за използването на железопътната линия на постоянната транспортна връзка ще се определят от Министерството на транспорта ([58]).

(85) В решението за откриване на процедурата се посочват опасенията на Scandlines, че за неопределен период от време държавата чрез своя железопътен оператор Danske Statsbaner („DSB“) ([59]) ще плаща ежегодно на Femern A/S дял от общите такси в размер на 350 млн. датски крони (46,9 млн. евро). Тъй като изглежда, че тази такса ще се прилага независимо от броя на влаковете, използващи постоянната транспортна връзка, без механизъм за корекция и за неопределен период от време, жалбоподателят посочи, че това ще доведе до икономическо предимство за Femern A/S.

(86) Датските органи изтъкнаха, че в подготвителните бележки към Закона за строителството ([60]) („подготвителни бележки към Закона за строителството“) се предвижда размерът на железопътните такси да отразява част от разходите за строителство на фиксираната транспортно връзка в дългосрочен план, а не само разходи, произтекли директно от експлоатацията на железопътната връзка. Освен това те ще се определят в съответствие с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([61]), гарантираща избягването на свръхкомпенсация.

(87) Освен това датските органи очакват приходите от използването на железопътната линия да възлизат на около 15 % от общия оперативен приход, докато разходите за строителство за железопътната част на постоянната транспортна връзка възлизат на 51 %, което означава, че ползвателите на пътната връзка в крайна сметка ще платят за част от железопътната връзка.

(88) Тъй като се предполага, че всички железопътни оператори, използващи постоянната транспортна връзка, трябва да плащат железопътните такси, датските органи посочиха, че събирането на железопътните такси не би представлявало използване на държавни ресурси, предоставени на Femern A/S, тъй като прехвърлянето на средства от железопътни оператори към Femern A/S не би оказало въздействие върху държавния бюджет.

([56]) Вж. член 16 от Закона за планирането.
([57]) Вж. член 45 от Закона за строителството.
([58]) Вж. член 41 от Закона за строителството.
([59]) Датските държавни железници.
([60]) Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Lov nr. 575 af 4. maj 2015).
([61]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА**

(89) Комисията започна официалната процедура по разследване на 14 юни 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.

(90) На този етап обаче Комисията не можа да заключи дали Femern A/S би могло да се счита за предприятие. По-специално предвид конкретната ситуация, при която Femern A/S осъществява дейност, представената от датските органи аргументация, както и жалбите и посочената съдебна практика, Комисията имаше съмнения по отношение на това дали би могло да се счита, че Femern A/S извършва стопанска дейност (по време на фазата на планирането, изграждането и експлоатацията на проекта) и поради това да се квалифицира за предприятие. Комисията имаше съмнения и за това дали рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности следва да се разглеждат като обществена задача или като стопанска дейност. Освен това не беше възможно да се заключи категорично за наличието на избирателно предимство за някои от мерките за помощ.

(91) Комисията не можа да заключи дали държавните гаранции и държавните заеми следва да се считат за схема за помощ или следва да се считат за индивидуални помощи, предоставени при влизането в сила на Закона за планирането и Закона за строителството, или индивидуална помощ, предоставяна всеки път, когато националните органи осъществяват финансова операция в полза на Femern A/S.

(92) Що се отнася до оценката на съвместимостта и с оглед на решенията на Съда, Комисията изрази предварителното становище, че проектът за постоянна транспортна връзка представлява важен проект от общоевропейски интерес. Комисията обаче повдигна въпроси за това дали помощта следва да се счита отчасти за оперативна помощ. Комисията изпитваше затруднения и при установяването на необходимостта от помощ. Предвид несигурността, свързана с подходящия период за изчисляване на вътрешната норма на възвръщаемост („ВНВ“) на проекта и времето, изминало от уведомлението от 2014 г., Комисията счете, че ще трябва да оцени подробно предложените от датските органи целева средна претеглена цена на капитала („WACC“) и равнище на ВНВ на проекта въз основа на актуализирани и подходящи предположения. Освен това Комисията имаше въпроси относно пропорционалността на мерките, които се разглеждат, предвид сложността на установяване на ликвидния дисбаланс и липсата на елементи, които биха позволили правилен метод за количествено определяне на въпросната помощ или поне подходяща методология и съответни ограничения. Въпреки че Комисията не беше в състояние да стигне до заключение относно ефекта на допълнителните мерки за помощ върху конкуренцията, тя предварително заключи, че мерките за помощ, за които е постъпило уведомление, следва да имат само ограничен отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията, което не може да надхвърли очевидните положителни ефекти на проекта за Съюза като цяло. И накрая, Комисията счете, че не е в състояние да вземе решение за конкретното условие за съвместимост, свързано с условията за мобилизиране на държавните гаранции, и не можа да заключи, че Дания е спазила условието за прозрачност, предвидено в точка 45 от съобщението от Комисия — Критерии за анализа на съвместимостта с вътрешния пазар на държавна помощ за насърчаване изпълнението на важни проекти от общоевропейски интерес (съобщението за ВПОИ) ([62]).

4. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(93) Всички заинтересовани страни, които представиха мнения относно решението за откриване на процедурата, изразиха опасенията си относно предполагаемата държавна помощ за Femern A/S. Получените мнения от Датската фериботна асоциация и ECSA са общи по своя характер.

(94) VDR подчерта по-специално, че Femern A/S следва да се счита за предприятие, извършващо стопанска дейност. Тъй като изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка е възложено на Femern A/S, без да се провежда процедура за обществена поръчка, то получава предимство. Освен това VDR се съмнява за наличието на стимулиращ ефект, счита, че е имало други налични и по-рентабилни алтернативи, изисква от Комисията да ограничи помощта и счита, че съществува голям риск проектът за постоянна транспортна връзка да наруши несправедливо конкуренцията.

(95) Rostock Port първо твърди, че всички условия за държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора са изпълнени. Rostock Port счита също така, че ефектите от проекта и неговото въздействие не са оценени по подходящ начин и че въздействието върху неговите собствени дейности е подценено. Прогнозата за трафика, по-специално относно германските връзки с вътрешността на страната, би била непълна, неправдоподобна и противоречива. Освен това последиците от граничния контрол и преместванията (в полза на връзките „Големия белт“ или „Йоресунд“) ще бъдат пренебрегнати. Следователно отрицателните ефекти за всички пристанища в близост до постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт и от двата бряга на Балтийско море не биха били оценени по подходящ начин.

(96) Мненията на Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Stena Line, Trelleborg Hamn AB, FSS и Scandlines са сходни и най-общо отразяват изтъкнатите от Scandlines общи аргументи. За по-голяма четивност тези мнения ще бъдат посочени по-долу като мнения на „Scandlines и

([62]) ОВ C 188, 20.6.2014 г., стр. 4.

др.“. Отговорът от NABU е с акцент върху анализа на съвместимостта и до голяма степен съответства на мненията на Scandlines, като е допълнен с екологични аспекти.

4.1. **Мнения относно наличието на помощ**

4.1.1. *Понятие за предприятие*

(97) Scandlines и др. твърдят, че Femern A/S следва да се счита за предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тъй като Femern A/S участва в извършването на стопанска дейност, като предлага транспортни услуги срещу възнаграждение. Във връзка с това Scandlines и др. посочват решението на Комисията от 2014 г. относно финансирането на изграждането на моста „Йоресунд“ („Решението за „Йоресунд“ от 2014 г.“) ([63]), в което Комисията определя същите дейности, извършвани от Øresund Bridge Consortium, за стопански дейности.

(98) Освен това Scandlines и др. твърдят, че Femern A/S не предоставя услуги, свързани с упражняването на публични правомощия. Съгласно установената съдебна практика дадена дейност е свързана с упражняване на публични правомощия само когато дейността служи на цел от обществен интерес, която е *характерна* за публичен орган ([64]). Случаят не е такъв при нито една от извършваните от Femern A/S дейности.

(99) Освен това Scandlines и др. се позовават на съдебната практика на европейските съдилища и практиката на Комисията за вземане на решения, като твърдят, че не е от значение дали Femern A/S може да определя собствените си цени или цените му се регулират от държавата. Също така Femern A/S запазва широкото си право на преценка при предоставяне на изключително големи отстъпки, в резултат на което министърът на транспорта не определя точното възнаграждение, а само определя максимални цени.

(100) Тъй като по своето естество дейностите на Femern A/S се считат за стопански, Scandlines и др. считат, че освен финансирането на планирането, изграждането и експлоатацията държавна помощ представляват и рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности. Scandlines и др. подчертават още, че Femern A/S е извършвало ясни дейности по предлагане на пазара, които надхвърлят информирането на обществеността за инфраструктурен проект.

4.1.2. *Избирателно предимство*

(101) Scandlines и др. отбелязват, че съгласно практиката на Комисията за вземане на решения директното определяне на Femern A/S за изключителен изпълнител и оператор на постоянната транспортна връзка без провеждането на тръжна процедура само по себе си включва икономическо предимство. Scandlines и др. твърдят, че всяка мярка за помощ, изброена в раздел 2.4. от решението за откриване на процедурата, предоставя избирателно предимство на Femern A/S.

(102) По отношение на вливанията на капитал, държавните гаранции и държавните заеми Scandlines и др. твърдят, че елементът на помощ отговаря на цялата сума, гарантирана или предоставена като заем от държавата, а не на разликата между процента на премията или лихвения процент, платен от Femern A/S, и съобразения с пазарните условия процент на премията или лихвен процент. Този аргумент се основава на обосновката, че Femern A/S би се намирало в такова слабо финансово положение, че нито един частен заемодател на гаранта не би предложил каквито и да е заеми или гаранции. Scandlines и др. стигат до извода за това слабо финансово положение от тълкуването им на Запитването във връзка с търговски интерес, тъй като нито един пазарен оператор не би предоставил гаранции или заеми на Femern A/S. Въз основа на това Scandlines и др. заключават, че не съществува пазарен лихвен процент и че следователно елементът на помощ отговаря на целия размер на гаранцията и целия размер на заема.

(103) По отношение на железопътните такси Scandlines и др. твърдят, че единственият важен параметър за определяне на цените са разходите, тъй като нито един конкурент не предлага подобна услуга след премахването на железопътните линии до фериботите на Scandlines. Тъй като датската държава ще плаща на Femern A/S годишна железопътна такса от 350 млн. датски крони (46,9 млн. евро) чрез държавния железопътен оператор DSB, без какъвто и да е механизъм за намаляване по отношение на броя влакове, които действително използват постоянната транспортна връзка, цената не се основава на разходите. FSS добавя, че сумата от 350 млн. датски крони представлява определен дял от общата сума на годишните постъпления, получени от железопътни такси, и че прилагането на такава такса не е ограничено във времето.

(104) По отношение на данъчните мерки Scandlines и др. твърдят, че всички мерки включват предимство. Те отбелязват също така, че данъчните мерки са прилагани както по отношение на дейностите по планиране, така и по отношение на строителните работи.

(105) По отношение на безвъзмездното ползване на държавна собственост Scandlines и др. твърдят, че Femern A/S се ползва от безвъзмездно използване на водните зони и на част от морското дъно, както изрично е предвидено в Закона за планирането и Закона за строителството. Те считат, че твърдението на Дания, че по принцип фериботни оператори или други дружества за корабен превоз на товари не трябва да плащат такси на датската държава за преминаване през каквито и да е морски зони, противоречи на включването на посочената разпоредба в законите. FSS счита, че фактът, че дружествата всъщност не плащат такси за транзита през националните морски райони, не е от значение.

([63]) Решение на Комисията от 15 октомври 2014 г. по дело SA. 36558 (2014/NN) и SA. 38371 (2014/NN) — Дания, SA. 36662 (2014/NN) — Швеция, Помощ, предоставена на Øresundsbro Konsortiet (ОВ C 437, 5.12.2014 г., стр. 1).

([64]) Във връзка с това се посочва решението на Съда от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggelsellschaft mbH/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, точка 17.

4.2. **Мнения относно квалифицирането на помощта**

(106) Scandlines и др. не са съгласни с мотивите в решението за откриване на процедурата, в които се посочват три възможни квалификации на помощта, свързана с държавни гаранции и заеми, а именно: i) схема за помощ, ii) индивидуални помощи, предоставени при влизането в сила на Закона за планирането и Закона за строителството, или iii) индивидуална помощ, предоставяна всеки път, когато националните органи осъществяват финансова операция в полза на Femern A/S.

(107) Scandlines и др. твърдят, че помощта е предоставена изключително на Femern A/S за конкретен проект и следователно не може да се счита за схема, а следва да се счита за индивидуална помощ (т.е. помощ *ad hoc*).

(108) В тълкуването на Scandlines и др. изложеният от Комисията аргумент в съображение 132 от решението за откриване на процедурата относно задължението на държавата да осигури финансирането на проекта се счита за аргумент в полза на квалифицирането като схема за помощ. Scandlines и др. считат, че това би било в противоречие с Процедурния регламент и решението „Йоресунд“ ([65]).

(109) Scandlines и др. заключават, че тъй като помощта не може да се квалифицира като схема за помощ, тя непременно трябва да представлява поредица от помощ *ad hoc*, предоставяна всеки път, когато Femern A/S сключва финансова сделка за финансирането на проекта (т.е. вариант iii)). Scandlines и др. не представиха други аргументи или доказателства защо помощта ad hoc се предоставя при всяко сключване на индивидуална сделка, а не в момента на влизане в сила на Закона за планирането или Закона за строителството (т.е. вариант ii)).

(110) FSS счита, че помощта не може да се счита за схема за помощ, но не представя мнение относно момента (моментите) на предоставяне на помощта.

4.3. **Мнения относно оценката на съвместимостта**

4.3.1. *Квалифициране на проекта с оглед на правилата за ВПОИ*

(111) Scandlines и др. твърдят, че Комисията неправилно е приела, че проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е проект от общоевропейски интерес. NABU твърди, че фактът, че проектът е предназначен да бъде проект в рамките на мрежата TEN-T (за железопътната част) и може да получи финансиране от ЕС, не е достатъчен да докаже общоевропейски интерес. Scandlines и др. считат, че положителната социално-икономическа възвръщаемост на постоянната транспортна връзка, която се изтъква в решението за откриване на процедурата, се основава на непоследователни и остарели проучвания от 2015 г. ([66]). По-специално Scandlines и др. подчертават, че в анализа, който се изтъква в решението за откриване на процедурата, не се отчита правилно въздействието на конкуренцията от страна на фериботния транспорт, и считат, че прогнозите за трафика, залегнали в изчислената социално-икономическа възвръщаемост, не са актуални. Във връзка с това Scandlines и др. посочват нови проучвания на PWC ([67]) („доклад на PWC“) и Knud Erik Andersen („проучване на Knud Erik Andersen“) ([68]), съответно от януари и август 2019 г. Докладът на PWC е изготвен от германските органи в контекста на издаването на одобрение на германския план за проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт. Той е съсредоточен върху конкурентоспособността на фериботите след откриването на постоянната транспортна връзка. Въз основа на проучването на Knud Erik Andersen Scandlines и Stena Line твърдят, че в проучванията от 2015 г. разходите на Scandlines са значително завишени, тъй като те предполагат, че Scandlines трябва да е осъществявало дейност при огромна загуба. Ако разходите са били определени правилно, социално-икономическата възвръщаемост на проекта за постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт би била отрицателна. Освен това Scandlines и Stena Line считат, че проучванията от 2015 г. са неточни поради увеличаване на разходите за връзките с вътрешността на страната в Германия, които допълнително намаляват социално-икономическата възвръщаемост. NABU добави, че в проучванията не е отчетено правилно въздействието върху околната среда.

(112) Scandlines и др. твърдят също така, че действителната европейска нетна полза от постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е отрицателна и че ясно, че процентът на възвръщаемост от постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е значително под 4 %, което те считат за установената минимална възвръщаемост за инфраструктурен проект, който ще бъде предприет в Дания.

(113) FSS не представя мнение по този елемент.

(114) NABU счита, че проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт не осигурява твърдените от датските органи ползи, тъй като не подобрява условията за движение или не води до твърдяното спестяване на време и следователно не допринася в положителен смисъл за превоза между Германия и Скандинавия.

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

([66]) Scandlines и др. посочват „първоначалното проучване“ от 5 януари 2015 г. и „актуализираното проучване“ от 27 март 2015 г. които представляват анализи на разходите и ползите, изготвени от Incentive и поръчани от Министерство на транспорта на Дания.

([67]) Scandlines и др. посочват доклада на PWC от 29 януари 2019 г.

([68]) Knud Erik Andersen, „*Udfordringer ved samfundsokonomisk analyse af transportprojekter*“, публикувано в електронния вестник „*Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet*“ (Протоколи от годишната конференция за транспорта в Олборгския университет), ISSN 1603-9696.

4.3.2. *Предоставяне на оперативна помощ*

(115) Според Scandlines и др. оперативната помощ е забранена и не може да бъде разрешена. Те считат, че оперативната помощ не е свързана с конкретна фаза на проекта (напр. фазата на експлоатация), а с характера на разходите. Всяка помощ, покриваща оперативните разходи, представлява оперативна помощ. Поради това всички съответни оперативни разходи следва да бъдат изключени от изчисляването на ликвидния дисбаланс. FSS добавя, че според тълкуването им на решението „Йоресунд“ всеки заем, отпуснат за рефинансиране на по-ранен заем, става автоматично оперативен разход и че следователно помощта за такова рефинансиране е забранена. Следователно разрешаването на всеки вид помощ за Femern A/S не може да покрива разходите за рефинансиране на заеми. Според FSS цената на таксите за изминато разстояние следва да се основава на разходите и да се изключи дъмпинг на цените. NABU не представи мнение относно елемента на оперативна помощ.

4.3.3. *Мнения относно ликвидния дисбаланс*

(116) Scandlines и др. твърдят, че посоченият в решението за откриване на процедурата ликвиден дисбаланс е неточен поради три причини: 1) той включва завишени и недопустими разходи, свързани с i) дивиденти, изплатени на A/S Femern Landanlæg за връзките с вътрешността на страна, и ii) оперативни разходи; 2) той включва изкуствено занижени приходи чрез i) изключване на субсидиите по TEN-T и ii) чрез приемането, че определените от Femern A/S такси за изминато разстояние са по-ниски от разходите; и 3) жизненият цикъл на постоянната транспортна връзка е твърде кратък. Scandlines и др. считат, че всички тези елементи водят до изкуствено висок ликвиден дисбаланс и следователно до максимално допустим размер на помощта, който също е твърде висок.

(117) По отношение на допустимите разходи Scandlines и др. припомнят, че по-рано Комисията е обявила, че когато подпомогнатият проект включва както стопански, така и нестопански дейности, при изчисляването на ликвидния дисбаланс могат да бъдат включени само разходи, свързани със стопанската дейност. Въз основа на това те твърдят, че в ликвидния дисбаланс не могат да бъдат включени разходите за връзките с вътрешността на страната и оперативните разходи, тъй като тези разходи не са част от проекта за постоянна транспортна връзка. Освен това, тъй като изплащането на дивиденти не представлява разходно перо, а разпределение на печалбата, те не могат да бъдат включени в анализа на ликвидния дисбаланс. FSS добавя, че подготвителните работи, започнали през 2013 г., представляват разходи за строителство и следователно те не могат да бъдат разрешени като допустими разходи за целите на планирането. Освен това според FSS разходите за планирането не са част от разходите за строителство, определени в таблица 1 от решението за откриване на процедурата.

(118) Що се отнася до приходите, Scandlines и др. твърдят, че субсидиите по TEN-T не са включени в анализа на ликвидния дисбаланс за 2014 г. Включването на тези субсидии ще доведе и до значително по-нисък ликвиден дисбаланс. Освен това приходите са изкуствено занижени поради факта, че цените на таксите за изминато разстояние на Femern A/S не се основават на разходите, а на цените на фериботите на Scandlines. Следователно Комисията трябва да изисква през периода, през който Femern A/S ще се ползва от държавна помощ, цените на постоянната транспортна връзка да се определят на ниво, което отразява всички разходи по нея, включително обслужването на дълга. Този последен елемент не беше изтъкнат от FSS. Що се отнася до жизнения цикъл на проекта, Scandlines и др. припомнят, че ликвидният дисбаланс и анализът на ВНВ следва да се основават на жизнения цикъл на инвестицията, а не на срока за изплащане от 55 години, което беше потвърдено и от Общият съд. От уебсайта на Femern A/S става ясно, че жизненият цикъл на тунела е 120 години.

4.3.4. *Размер и продължителност на помощта*

(119) Според Scandlines и др. размерът на помощта е занижен, тъй като се основава само на разликата между лихвените проценти/процентите на премиите, платени от Femern A/S за държавните заеми и държавните гаранции, и съответните пазарни проценти.

(120) Scandlines и др. твърдят също така, че продължителността на помощта трябва да бъде много по-кратка от 55 години. Освен това всяка държавна гаранция и държавен заем трябва да бъдат ограничени във времето. Помощта за Femern A/S трябва да приключи, когато приходите могат да покрият разходите за дейностите и разходите, свързани с дълга, при основани на пазара условия. В предложението си за ограничаване на продължителността на всяка индивидуална държавна гаранция и индивидуален държавен заем до 4—5 години след откриването на постоянната транспортна връзка и за ограничаване на възможността за получаване на държавните гаранции и държавните заеми също до 4—5 години след откриването на постоянната транспортна връзка Scandlines и др. се позовават на годишните доклади за постоянната транспортна връзка в пролива Големия белт и постоянната транспортна връзка „Йоресунд“.

4.3.5. *Стимулиращ ефект*

(121) Scandlines и др. твърдят, че Femern A/S е започнало строителните работи по постоянната транспортна връзка през 2013 г., макар че датските органи са поели ангажимент да отпуснат помощта най-рано през 2015 г. с приемането на Закона за строителството. Следователно помощта за Femern A/S не би следвало да има необходимия стимулиращ ефект. Освен това Scandlines и др. критикуват Комисията за констатацията, че публичните предприятия просто следва да бъдат освободени от изискването помощта да има стимулиращ ефект, и твърдят, че този подход е пример за дискриминация в полза на публични предприятия, което противоречи на член 345 от Договора.

4.3.6. *Съпоставителният сценарий*

(122) Scandlines и др. твърдят, че съществуват няколко алтернативни проекта. Следователно съпоставителният анализ на Комисията не може да се основава на липсата на алтернативен проект. Фактът, че Femern A/S не може само да взема решения относно алтернативните проекти, не е от значение. Scandlines и др. считат за неправилно позоваването на запитването от 2001 г., тъй като то не показва, че няма алтернативни проекти без отпускане на помощ. Освен това проучването не е актуално, тъй като е проведено преди 17 години и засяга различен проект. NABU доразви въпроса за съществуването на алтернативни проекти без помощ. NABU се позова на проучване на Hanseatic Transport Consultancy („доклад на HTC“) ([69]) от 2019 г. и отбеляза, че прогнозираният към настоящия момент трафик е далеч под равнището на трафика, изчислено при подписването на Договора за Фемарн-Белт през 2008 г. По-специално в доклада на HTC се посочва, че въз основа на текущите пазарни данни не може да се определи къде може да бъде постигнато увеличаване на трафика с цел икономически жизнеспособно използване на постоянната транспортна връзка. Освен това NABU се позова на доклада на HTC и когато заявява, че поради структурни проблеми с трансграничния трафик сегашното ниво на трафика дори няма да бъде достигнато. Във връзка с това NABU твърди, че Комисията трябва да обмисли алтернативата да се изгради само железопътна линия, комбинирана с фериботно решение. Това би било най-евтиното и най-доброто решение от гледна точка на околната среда в съответствие с целта TEN-T за пренасочване на трафика от пътен към железопътен. NABU счита също така, че алтернативата на тунел с пробита сърцевина следва да се разглежда като алтернатива на решение с подводен тунел. Освен това въздействието върху околната среда на избраното решение следва да бъде част от изчисленията на разходите и ползите и анализа на алтернативния проект от страна на Комисията.

4.3.7. *Вътрешна норма на възвръщаемост и средна претеглена цена на капитала*

(123) Scandlines др. считат за неправилни изчисленията на BHB и WACC. BHB следва да се изчислява през целия жизнен цикъл на проекта, а не за 55 години, като недопустимите разходи следва да бъдат изключени. WACC от 11 % е твърде висока. Според Scandlines и др. WACC следва да е в диапазона 5,68—6,71 %. Scandlines и др. предоставиха две проучвания, с които допълнително подкрепят с факти своето виждане за изчисляването на WACC — проучване от февруари 2018 г., от една страна, и референции от Damodaran от 2014 г., от друга страна.

4.3.8. *Предотвратяване на неправомерното нарушаване на конкуренцията и сравнителен тест*

(124) Scandlines и др. твърдят, че Комисията следва да прецени колко сериозно е нарушаването на конкуренцията. Този анализ трябва да е по-всеобхватен от просто установяването на факта, че помощта нарушава конкуренцията, тъй като това вече е присъщо на квалифицирането като държавна помощ. От социално-икономическия доклад и прогнозата за трафика от 2014 г. става ясно, че Femern A/S вероятно ще притежава значителна пазарна сила и дори ще има монопол. Освен това е вероятно Femern A/S да злоупотреби със своята пазарна сила. Според Scandlines отказът на датското правителство да подкрепи молба от страна на Scandlines за финансиране от ЕС ([70]) и предполагаемото използване на държавна помощ за редуциране на пътищата за достъп до пристанището в Путгарден означава, че помощта за Femern A/S неправомерно нарушава конкуренцията. Scandlines и др. твърдят също, че е налице риск от свръхкапацитет и че социално-икономическата възвръщаемост при продължаване на фериботната услуга ще бъде по-ниска от определения от Дания праг от 4 %.

(125) NABU добави, че въздействието върху околната среда следва да бъде част от сравнителния тест. Отрицателните ефекти от помощта не следва да бъдат ограничавани до нарушаване на конкуренцията.

4.3.9. *Условия за мобилизиране на държавните гаранции*

(126) Като се позовават на Известието относно гаранциите, Scandlines и др. припомнят 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. FSS изисква от датските органи да поемат ангажимент условията за мобилизиране на държавни гаранции да отговарят на изискванията на Известието относно гаранциите.

5. **МНЕНИЯ НА ДАНИЯ**

(127) Настоящият раздел включва мненията на датските органи по отношение на решението за откриване на процедурата и мненията на датските органи относно становищата на заинтересованите страни, които бяха предоставени на датските органи в неповерителен вид.

(128) Като цяло датските органи не са съгласни с твърдяното от заинтересованите страни. Те предоставиха допълнителна информация и насрещни аргументи, които са обобщени по-долу.

([69]) Hanseatic Transport Consultancy (HTC), *„Bedarfsbezogene Verkehrsmarktuntersuchungen im Kontext der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)“*, 17 юни 2019 г. Докладът е възложен от NABU.

([70]) Scandlines посочва молбата си за финансиране по МСЕ за подкрепа на проучванията му от 2019—2020 г. за техническа осъществимост относно възможността да се позволи на пристанищата в Рьодбю и Путгарден да работят с „товарни фериботи с нулеви емисии“ („Повишаване на капацитета за машини за устойчив трафик — подготовка за работа с нулеви емисии“).

5.1. **Допълнителни мнения относно описанието на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт и мерките за финансиране**

(129) Датските органи направиха уточнения от фактическо естество към описателната част в решението за откриване на процедурата. Те посочиха също така, че това, което е означено в таблица 1 от решението за откриване на процедурата като „разходи за строителство“, включва разходите за планиране.

(130) Освен това датските органи предоставиха разяснения относно мярката за вливане на капитал. Femern A/S е учредено през 2005 г. съгласно член 6 от Закона за Sund & Bælt. Към момента на учредяването му регистрираният акционерен капитал на Femern Bælt A/S (понастоящем Femern A/S) е бил 10 млн. датски крони (1,3 млн.евро). Регистрираният акционерен капитал е платен с премия в размер на 40 млн. датски крони (5,4 млн. евро), като той възлиза общо на 50 млн. датски крони (6,7 млн. евро). Вноската в капитала е извършена от Sund & Bælt Holding A/S в съответствие с член 6 от Закона за Sund & Bælt Holding A/S. На 24 юли 2009 г. регистрираният акционерен капитал на Femern Bælt A/S е увеличен от 10 млн. датски крони на 500 млн. датски крони (67,0 млн. евро) посредством вливане на капитал под формата на парични средства в размер на 460 млн. датски крони (61,7 млн. евро) към Femern Bælt A/S от страна на Sund & Bælt Holding A/Sand и „емисия на акции за сметка на резервите“ (на датски език: „Fondsemission“) в размер на 30 млн. датски крони (4,0 млн. евро). Емисията на акции за сметка на резервите представлява преобразуване на резерви от собствения капитал на Femern A/S в акционерен капитал и поради това води до увеличаване на капитала, но не и до вливане на капитал. Паричната вноска в капитала е извършена съгласно член 7, параграф 2 от Закона за планирането. Следователно общият размер на влетия в Femern A/S капитал е 510 млн. датски крони (68,4 млн. евро), от които 500 млн. евро са влети (и са регистрирани) под формата на акционерен капитал. От 2009 г. насам не са извършвани вливания на капитал.

(131) По отношение на гаранциите датските органи предоставиха допълнителна информация за значението на член 4, параграф 4 от Закона за строителството. Съгласно тази разпоредба държавната гаранция обезпечава и други финансови задължения, натрупани от Femern A/S във връзка с изграждането на постоянната транспортна връзка. Датските органи разясниха, че тази разпоредба означава например, че гарант по арбитражни дела, отнасящи се до работи във връзка с изграждането на постоянната транспортна връзка, е правителството. Тази разпоредба не обхваща фазата на експлоатация. Тя действа като гаранция за това, че на строителите ще бъде платено, в случай че Femern A/S не плати. Като се има предвид, че разходите за строителство вече са обезпечени с държавни заеми или заеми с държавна гаранция, тя не предоставя допълнително предимство на Femern A/S.

(132) Датските органи предоставиха на Комисията и общ преглед на вече въведените мерки за финансиране.

(133) На 19 ноември 2018 г. министърът на транспорта е разрешил на Femern A/S да получи за първи път държавни земи с оглед на финансиране на разходите за строителство. Впоследствие такива заеми бяха отпуснати през ноември и декември 2018 г.

5.2. **Мнения относно наличието на помощ**

(134) Датските органи изтъкнаха два основни аргумента в подкрепа на цялостното си становище, че публичното финансиране на постоянната транспортна връзка не попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора.

(135) По-специално датските органи твърдят, че 1) планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка не са „стопански дейности“, а упражняване на публични правомощия; 2) положителните и отрицателните икономически ефекти, които постоянната транспортна връзка може да окаже върху съседни пазари и в ЕС като цяло не представляват „нарушаване на конкуренцията“.

(136) Датските органи считат също така, че във всеки случай Femern A/S не извършва стопанска дейност преди началото на експлоатацията и не предлага каквито и да е услуги на пазара.

5.2.1. *Femern A/S упражнява публични правомощия*

(137) Според датските органи планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка са класически примери за упражняване на публични правомощия за планиране, които не попадат и не биват да попадат в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора. Следователно държавните мерки, включващи по-специално държавната гаранция и държавните заеми, предоставени в полза на Femern A/S, не попадат в обхвата на политиката на ЕС в областта на конкуренцията.

(138) В противовес с методологията, използвана от Комисията в решението за откриване на процедурата, датските органи изтъкват, че цялостната оценка на дейностите на Femern A/S — с оглед на естеството, целта и приложимите правила — следва да доведе до заключението, че Femern A/S упражнява публични правомощия, или поне до заключението, че Femern A/S упражнява публични правомощия до пускането в експлоатация.

(139) Датските органи твърдят, че целта на свързването на датските и германските държавни пътни и железопътни инфраструктури е много по-широка от тази на други публични инвестиции, например в сектора на комуналните услуги. По същия начин естеството на Femern A/S и неговите дейности също са коренно различни от например фериботните оператори и фериботните дейности, тъй като Femern A/S е създадено с единствената цел да прилага решенията на датската държава относно изграждането на конкретна инфраструктура (постоянната транспортна връзка). Следователно Femern A/S е дружество със специална инвестиционна цел („SPV“), което не подлежи на стандарт за извличане на максимални печалби и не му е позволено да извършва несвързани дейности съгласно приложимите правила.

(140) Според датските органи зачитането на тези по-широки съображения в областта на политиката, които са в основата на създаването на Femern A/S, подкрепя идеята, че Femern A/S не извършва стопански дейности, а по-скоро упражнява публични правомощия.

(141) Фактът, че се събира такса за ползване, не променя сам по себе си естеството на тази дейност, тъй като трябва да се прецени дали събирането на такса може да бъде отделено от упражняването на публични правомощия. Събирането на такса в замяна на услуга ще се счита за стопанска дейност единствено когато тези две дейности могат да бъдат отделени ([71]).

(142) Според датските органи е ясно, че събирането на такси от Femern A/S, които според закона се определят от министъра на транспорта, е неделимо от упражняването на дейности, свързани с публични правомощия, като например осигуряване на достъп до държавната обща пътна и железопътна инфраструктура и нейната поддръжка. Поради това всички дейности, извършвани от Femern A/S, следва да се разглеждат заедно като упражняване на публични правомощия.

(143) Датските органи разясняват също така, че министърът на транспорта все още не е взел решение как ще бъдат определяни таксите за ползване или какъв следва да бъде техният размер. Посочените в решението за откриване на процедурата и в мненията на заинтересованите страни такси са просто отражение на бюджетните прогнози. Също така се отбелязва, че основната цел и функция на таксите за ползване е да се балансират публичните бюджети.

(144) В случай че Комисията не може да приеме, че всички дейности на Femern A/S следва да се разглеждат заедно като упражняване на публични правомощия, датските органи изтъкват, че единствено експлоатацията може с основание да се счита за стопанска дейност. Според датските органи обосновката в решението по делото Leipzig-Halle ([72]) не се прилага в този случай, тъй като то се отнася, наред с другото, до увеличаване на капацитета на вече съществуваща стопанска дейност на либерализиран пазар.

(145) Датските органи изискват също така Комисията да прецени внимателно кога ще започне периодът на потенциални стопански дейности и се позовават на съдебната практика, като твърдят, че винаги, когато е възможно да се отделят дейности, всяка от тези дейности следва да бъде подложена на отделен анализ за държавна помощ.

(146) Освен това те твърдят, че няма голям смисъл да се предполага, че при влизането в сила на Закона за строителството и получаването от Femern A/S на разрешение да изгради и експлоатира постоянната транспортна връзка цялата финансова подкрепа, предоставена на Femern A/S преди тази дата, става държавна помощ *с обратна сила*.

(147) Датските органи отхвърлиха също и аргумента на Scandlines и др. че предоставената на Femern A/S свобода на действие да предлага определени отстъпки показва, че министърът не определя точния размер на таксите за ползване. Датските органи твърдят, че Femern A/S не разполага със свободата да определя таксите по собствено усмотрение, а разполага само с ограничена свобода да намалява определени такси до степен, която не засяга съществено размера на таксите. Те отбелязват също така, че свободата на Femern A/S да изменя и въвежда нови схеми за отстъпки също е ограничена от Директивата за евровинетката ([73]).

5.2.2. *Информационни дейности на Femern A/S*

(148) Според датските органи няма съмнение, че информационните дейности на Femern A/S са обществена задача, а не стопанска дейност. Едно от наложените на Femern A/S задачи в Закона за планирането са „информационни дейности“, които следва да се извършват в сътрудничество с местните общини. Това е задача, която не се възлага на нито един оператор на частна търговска инфраструктура. Тя е неразделна част от обществените задачи, свързани с планирането и изграждането на проекти за обществена инфраструктура, които засягат местната общност. Освен това датските органи отбелязват, че ако тези информационни дейности не се считат за обществена задача, те следва да се считат за неразривно свързани с реализацията на проекта и следователно отговарят на условията съгласно съобщението за ВПОИ.

5.2.3. *Дейностите на Femern A/S не нарушават конкуренцията*

(149) Според датските органи Комисията трябва да извърши конкретна оценка на това дали конкуренцията е нарушена или не. Тази оценка следва да включва цялостен анализ на организацията на държавната пътна инфраструктура в Дания, за да е възможно да се определи дали съществуват действителни отношения на конкуренция между държавните пътища и други видове транспорт, като например фериботи, авиолинии, оператори на влакове и др.

([71]) Датските органи посочват решението от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft/ Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, точка 28, решението от 18 март 1997 г., *Diego Calí u Figli Srl/Servizi Ecologici Porto di Genova SpA*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, точка 24 и по-общо Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, C/2016/2946 (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1), точка 15.

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

([73]) Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42), член 7, буква б).

(150) Датските органи не считат, че постоянната транспортна връзка се намира в пряка конкуренция с например фериботите, по същия начин както железопътната инфраструктура не се намира в пряка конкуренция с пътища, автобуси или летища. Датските органи се позовават конкретно на точка 220 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Известие за понятието за държавна помощ“) ([74]), и аналитичната мрежа за инфраструктура, приложима за пътища, мостове, тунели и вътрешни водни пътища ([75]). Те също така отбелязват, че постоянната транспортна връзка е достъпна за всички ползватели при недискриминационни условия и че тя не е изградена в полза на конкретно предприятие или сектор.

(151) Въз основа на това датските органи изтъкват, че всички възможни икономически ефекти, които дейностите на Femern A/S могат да окажат върху други търговски оператори, не могат да се считат за нарушаване на конкуренцията по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. По-специално е ясно, че в хода на планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка Femern A/S не нарушава конкуренцията на който и да е пазар.

(152) И накрая, датските органи отбелязват по този въпрос, че случаят с Femern A/S е много различен от фактическите обстоятелства, свързани с изграждането на допълнителна писта на летището в Лайпциг-Хале ([76]), тъй като Femern A/S не предоставя услуги на пазара, докато инфраструктурата не бъде пусната за движение. Летището Лайпциг-Хале се е конкурирало на пазара на регионални летищни услуги с други летища с цел привличане на клиенти и когато е възникнала необходимост от разширяване, е получило държавна помощ за изграждане на нова инфраструктура.

5.3. **Мнения относно квалифицирането на помощта**

(153) Датските органи считат, че с приемането на Закона за строителството на 4 май 2015 г. Femern A/S е получило законно право да финансира дейностите си, тъй като в закона ясно се предполага, че Femern A/S ще финансира своите дългови задължения с гарантирани от държавата заеми и държавни заеми. Следователно към този момент помощта е била предоставена. Въпреки това те отбелязват, че държавните гаранции и държавните заеми не биха могли да се използват и поради това не биха могли да представляват каквото и да е икономическо предимство за Femern A/S преди министърът на транспорта да даде указания на Femern A/S да ги използва.

(154) Поради това датските органи не са съгласни със Scandlines и др., които твърдят, че свързаната с държавни гаранции и държавни заеми помощ представлява поредица от ad hoc безвъзмездни средства. Датските органи отбелязват обаче, че дори и помощта да можеше да се счита за поредица от ad hoc безвъзмездни средства, нищо не пречи на Комисията да извърши оценка на съвместимостта и да одобри всички тези бъдещи безвъзмездни средства наведнъж и предварително. Датските органи предоставиха също така по-подробна информация относно липсата на право на преценка на министъра на финансите по отношение на специфичните споразумения за заем.

(155) Освен това те отбелязват, че становището на Scandlines и др. изглежда предполага, че Femern A/S е трябвало да вземе още в началото един голям заем с държавна гаранция до разрешения максимален размер. Според датските органи това не би било подходящ начин за свеждане до минимум на помощта и следователно би противоречало на общите изисквания за оценките на съвместимостта на Комисията, каквито са предвидени в точка 28 от съобщението за ВПОИ.

(156) Освен това датските органи считат, че задължението за отлагане е спазено. Те считат, че правното основание за всички дейности, извършени преди влизането в сила на Закона за строителството, е член 2 от Закона за планирането. След приемането на Закона за планирането финансовата комисия на датския парламент е дала впоследствие съгласието си за трикратно увеличаване на бюджета за фазата на планирането. Всеки път съгласието е свързано с конкретни дейности по планиране, които попадат в обхвата на член 2 от Закона за планирането (така наречените „подготвителни работи“).

(157) След приемането на Закона за строителството министърът на транспорта е дал указания на Femern A/S да не започва фазата на строителство и следователно да не подписва договорите за строителство преди да получи разрешение за това от него. През ноември и декември 2018 г. на Femern A/S са били отпуснати държавни заеми за осигуряване на необходимото финансиране за започване на фазата на строителство. Датските органи разясниха обаче, че Femern A/S е получило разрешение да започне първите и конкретни строителни работи относно постоянната транспортна връзка едва на 26 март 2019 г. Femern A/S все още не е започнало нито една от тези работи.

5.4. **Мнения относно предполагаемите мерки за помощ**

5.4.1. *Железопътни такси*

(158) Датските органи твърдят, че железопътните такси не включват държавна помощ за Femern A/S и поради това отхвърлят изложените от Scandlines и др. аргументи. Железопътните такси представляват бъдещ източник на приходи за Femern A/S, които, тъй като представляват такси за изминато разстояние, ще бъдат регулирани

([74]) Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, C/2016/2946 (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1).
([75]) https://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_roads_en.pdf
([76]) Вж. бележка под линия 72.

от министъра на транспорта. По-специално министърът определя правилата относно размера и принципите за регламентиране на таксите, които ще бъдат събирани от ползвателите на постоянната транспортна връзка (т.е. железопътните оператори). Тези такси ще бъдат определени в съответствие с Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство. Датските органи подчертават, че железопътните такси за Femern A/S ще бъдат събирани от името на Femern A/S чрез Rail Net Denmark ([77]), а не както се предполага в решението за откриване на процедурата от самото Femern A/S. Rail Net Denmark събира тези такси по цялата притежавана от датската държава железопътна инфраструктура. Поради това се счита за най-целесъобразно да се поиска от Rail Net Denmark да извършва същата дейности и за постоянната транспортна връзка. Средствата се прехвърлят директно на Femern A/S и Rail Net Denmark не може да разполага с тях за свои собствени цели. Таксите, събрани за използването на постоянната транспортна връзка и прехвърлени към Femern A/S, ще бъдат отчетени в годишните държавни бюджети. Събраните от Rail Net Denmark такси представляват плащане за дадена услуга, а не налог/данък. В качеството си на управител на датската железопътна инфраструктура Rail Net Denmark носи отговорност за всички разходи, свързани с експлоатацията на датската железопътна инфраструктура.

5.4.2. *Данъчни мерки*

(159) Датските органи отбелязват, че Femern A/S никога не е използвало приложимите по-рано правила относно амортизацията на активите и прехвърлянето на загуби към бъдещи периоди. Следователно, независимо от това дали е било потенциално възможно правилата да са предоставили на Femern A/S избирателно предимство, такова предимство всъщност не е било налице в съответния период.

5.4.3. *Безвъзмездно използване на морското дъно*

(160) В забележките си към мненията на заинтересованите страни датските органи обясняват, че с цел да се избегне съмнението, в Закона за строителството само е внесено уточнение, че Femern A/S не следва да плаща такса за използването на морското дъно. Те изтъкват отново, че тези разпоредби не третират Femern A/S различно от субектите в сравнимо правно и фактическо положение.

5.5. **Мнения относно оценката на съвместимостта**

5.5.1. *Проект от общоевропейски интерес*

(161) Датските органи считат, че новите проучвания, представени от Scandlines и Stena Line, не са от значение и във всеки случай не са точни. Във връзка с проучването на Knud Erik Andersen те отбелязват, че авторът е известен противник на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт и че проучването се основава на погрешни допускания, приети при изчисленията във връзка с прогнозата за трафика и разходите за строителство. Датските органи отхвърлят също така изтъкнатия от Scandlines и Stena Line аргумент, че в проучванията от 2015 г. разходите на Scandlines са завишени до степен, която води до предположение, че Scandlines осъществява дейност при огромна загуба. Датските органи считат това за неточно и изкривено представяне на изчисленията в „първоначалното проучване“ от 2015 г., тъй като проучването се основава на предположението, че приходите от фериботите са по-високи от оперативните разходи (разликата между приходите и разходите се изчислява на около 15 % от разходите). Освен това датските органи твърдят, че проучванията не се превръщат в неточни, когато подкомпонентите или обстоятелствата се променят, и отбелязват, че не са необходими нови изчисления на социално-икономическите въздействия при всяка промяна на подкомпонент. В този аспект датските органи отхвърлят също твърдението, че проучванията за 2015 г. са неточни поради завишените разходи за връзките с вътрешността на Германия.

(162) Датските органи твърдят също така, че социално-икономическите изчисления винаги се включват при вземането на политическото решение за големи инфраструктурни проекти. Няма обаче изискване за социално-икономическа възвръщаемост от 4 %, както се твърди в доклада и от заинтересованите страни. Освен това датските органи посочиха, че постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт се счита за приоритетен трансграничен проект по TEN-T в неговата цялост, а не само във връзка с това, което засяга железопътната част. Що се отнася до прогнозата за трафика, датските органи предоставиха допълнителен доклад от Intraplan/TSS Trimode, в който се коментира докладът на НТС. Като цяло заключението на Intraplan/TSS Trimode е, че докладът на НТС е неточен и подвеждащ и не поставя под въпрос прогнозата за трафика конкретно за постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт. Освен това датските органи се позовават на доклада, публикуван от датската „Пътна дирекция“ ([78]), в който се посочва, че пътният трафик към и от Дания се увеличава съществено. По-конкретно в доклада се посочва, че от 2010 до 2018 г. движението на камиони през границите между Дания и Германия по постоянната транспортна връзка „Йоресунд“ и по фериботните маршрути през пролива Йоресунд и пролива Фемарн-Белт се е увеличило с 38 %, което допълнително противоречи на доклада на НТС.

([77]) В съответствие с Наредба № 1276 от 20 ноември 2015 г. относно задачите и правомощията на Rail Net Denmark (Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser (BEK nr. 1276 af 20/11/2015) Rail Net Denmark носи отговорност за събирането на железопътните такси от операторите на датската железопътна инфраструктура.

([78]) Vejdirektoratet, „*Oversigt over tilstand og udvikling*“, rapport 597, август 2019 г.

5.5.2. *Няма да бъде предоставена оперативна помощ*

(163) Според датските органи оперативната помощ е помощ, свързана с експлоатация на инфраструктурата. Всички разходи, направени през фазата на строителството, включително разходите, свързани с ежедневното администриране на строителния проект, се считат за разходи за строителство. Femern A/S няма да има нужда да получава заеми от държавата или заеми с държавна гаранция за финансиране на ежедневните дейности през фазата на експлоатация.

5.5.3. *Ликвиден дисбаланс*

(164) Датските органи предоставиха актуализирани предположения за изчисляването на ликвидния дисбаланс и елемента на помощ (или брутен еквивалент на безвъзмездна помощ). Като отправна точка предположенията се основават на последния изцяло преработен финансов анализ на проекта: „Финансов анализ на постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, включително работите по суша в Дания“ ([79]) от февруари 2016 г. („финансов анализ от 2016 г.“).

(165) В подготвителните бележки към Закона за строителството ясно е посочено, че ще има нова оценка на общите финанси за проекта. Преди да бъдат подписани договори за строителство, е трябвало да започне процес за намаляване на разходите за строителство. На 28 април 2015 г. министърът на финансите е дал указания на Femern A/S да не подписва основните договори за строителство на проекта, преди да бъде изготвена обновена оценка на общите финанси. Според финансовия анализ от 2016 г. основен елемент, допринасящ за намаляване на разходите за строителство, е удължаването на предвидения във финансовия анализ от 2014 г. срок за изграждане от 6,5 години на 8,5 години във финансовия анализ от 2016 г. Финансовият анализ от 2016 г. гласи, че в резултат на тръжната процедура, основана на въпросния удължен срок за изграждане от 8,5 години, Femern A/S е получило окончателните и обвързващите оферти ([80]) на изпълнителите. Femern A/S е анализирало и останалите параметри на финансовите изчисления, което е довело до редица актуализирани предположения в сравнение с анализа, който е бил в основата на Закона за строителството. Актуализациите във финансовия анализ от 2016 г., свързани с постоянната транспортна връзка, се отнасят по-конкретно до: актуализиран бюджет за строителство, актуализирана очаквана оценка на разходите за експлоатация, поддръжка и реинвестиране, преразглеждане на разписанието, коригирани приходи от трафика поради преработения график, актуализация на финансирането от ЕС, актуализация на някои технически предположения. Освен това, за да се гарантира, че оценката на Комисията се основава на най-точните и актуализирани финансови предположения, датските органи извършиха някои допълнителни корекции на финансовия анализ от 2016 г., които са подробно описани по-долу. Когато беше целесъобразно, датските органи включиха също и действителни данни, като например за заеми, които вече са отпуснати, или данни, свързани с инфлация. Съображенията по-долу съдържат допълнителни подробности относно предположенията за модела на ликвиден дисбаланс.

(166) Разходите за строителство в уведомлението от 2014 г. възлизат на 54,9 млрд. датски крони (7,4 млрд. евро) по определените през 2014 г. цени. Тази сума отговаря на разходите за строителство, посочени в Закона за строителството от 2015 г.: 55,1 млрд. датски крони (7,4 млрд. евро) по определени през 2015 г. цени. Femern A/S е получило оферти през септември 2015 г. Съответно Femern A/S е изготвило актуализация на бюджета за строителство, и прогнозата за разходите за планиране и строителство за постоянната транспортна връзка е намалена до 52,6 млрд. датски крони (7,1 млрд. евро) по цени от 2015 г. или 62,2 млрд. датски крони (8,3 млрд. евро) в номинални цени. Това включва изискване за резерв в размер на 7,3 млрд. датски крони (1,0 млрд. евро) по цени от 2015 г. Резервът е изчислен въз основа на регистъра на рисковете на Femern A/S и отразява разходите, които е най-вероятно да възникнат по проекта. Използвана е „P-стойност“от P80. Както обясниха датските органи, това означава, че е налице 80 % вероятност бюджетът за резерва да бъде достатъчен за покриване на установените рискове. Външното осигуряване на качеството на резервите и рисковете, свързани с фиксираната транспортна връзка, беше извършено от Ernst & Young.

(167) Във финансовите изчисления се предполага, че постоянната транспортна връзка ще получи финансиране от ЕС, съответстващо на 10 % от разходите за строителство през целия период на строителството, което е същото ниво като предположението във финансовия анализ от 2016 г. Във финансовия модел е взето предвид и финансирането, свързано с фазата на планиране.

(168) Прогнозата за трафика е била изготвена от германските консултантски фирми Intraplan и BVU и била сравнена с други модели, като например модела на Европейската комисия „Trans Tools“. Прогнозата за трафика е била представена през ноември 2014 г. Както беше посочено във финансовия анализ от 2016 г., консултантската група COWI е извършила външно осигуряване на качеството на прогнозата и е заключила, че предположенията са разумни и в съответствие с професионалната практика за прогнозиране на трафика. Основното предположение в прогнозата за трафика от 2014 г. е, че съществуващата паралелно фериботна услуга няма да продължи да се предлага след откриването на постоянната транспортна връзка. В същото време прогнозата за трафика от 2014 г. включва отделен анализ на сценарий с продължаваща (успоредна) фериботна услуга на интервал от 1 час. От 2014 г. насам Scandlines многократно са потвърждавали намерението си да продължат да осъществяват дейност след откриването на постоянната транспортна връзка. Затова във финансовия модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс датските органи са взели предвид фериботна услуга на интервал от 1 час между Рьодбю и Путгарден. Датските органи обясниха, че това се прави в съответствие с проучването на PWC, изготвено за германските органи в контекста на процеса на одобрение на германския план за постоянната транспортна връзка, както е посочено от

([79]) Femern A/S — Finansiel analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg, februar 2016.
([80]) Участващи в наддаването изпълнители, посочени в Закона за строителството.

Scandlines и др. в приложение към техните мнения относно решението за откриване на процедурата. Освен това в проучването „Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Puttgarden“ от 24 януари 2016 г., проведено от консултанти от KPMG от името на Министерството на транспорта на Дания, беше потвърдено, че фериботната услуга може да продължи с много малка пределна възвръщаемост. Ефектът от продължаващата фериботна услуга на интервал от 1 час върху обема на трафика, който вече е изчислен в прогнозата за трафика от 2014 г., е намаляване с 14 % на броя на автомобилите през първата година след откриване на постоянната транспортна връзка и понижаване на намалението до 12 % 13 години след откриването на връзката. По отношение на трафика на камиони делът на използване на паралелната фериботна услуга е изчислен на 15 %. Втората актуализация след финансовия анализ от 2016 г. се отнася до ефекта от намаляването с 25 % на таксата за изминато разстояние върху постоянната транспортна връзка в пролива Големия белт, което ще бъде изцяло в сила от 1 януари 2023 г. Това намалява слабо обема на трафика през постоянната транспортна връзка.

(169) Що се отнася до тарифите за пътния трафик, министърът на транспорта на Дания ще определи окончателните тарифи непосредствено преди откриването на постоянната транспортна връзка. Датските органи обясниха, че цените за пътния трафик представляват екстраполиране на фериботните цени от 2007 г., когато върху фериботния маршрут Рьодбю—Путгарден все още е бил упражняван законен монопол от страна на датската и германската държава. Датските органи обясниха, че цените на фериботите са считани за разумен и прозрачен целеви показател — като се взема предвид и колко ще са готови да платят бъдещите ползватели на постоянната транспортна връзка, без да се застрашават по-широките цели на постоянната транспортна връзка. Предполагаемата и средна тарифа за леките автомобили е 494 датски крони (66,2 евро), а за камионите е 2 092 датски крони (280,4 евро) по цени от 2015 г.

(170) В модела за изчисляване на ликвидния дисбаланс железопътните приходи се изчисляват на около 400 млн. датски крони (53,6 млн.евро) на година (по цени от 2015 г.). Таксите ще бъдат определяни в съответствие с Директива 2012/34/ЕС. Датските органи предоставиха доклад от Consultancy TetraPlan „Анализ на плащането за железопътната инфраструктура по постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт“ от март 2003 г. и негова актуализация от 2008 г. В документа от 2003 г. се съдържа технически анализ на способността на железницата да плаща за използването на постоянната транспортна връзка. Целта на анализа е била да се обоснове дали може да се очаква реализиране на очакваното плащане за използване на железопътната линия. В анализите на TetraPlan се предполага, че общата железопътна такса за влакове, които пътуват от/до Хамбург през постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, следва да се равнява на общата железопътна такса за влакове, преминаващи през постоянната транспортна връзка в пролива Големия белт.

(171) Разходите за експлоатация, поддръжка и реинвестиране на постоянната транспортна връзка съответстват на 468 млн. датски крони (62,7 млн. евро) на година (по цени от 2015 г.). Тази приблизителна оценка е в съответствие с финансовия анализ от 2016 г., тъй като датските органи не са счели за необходимо да коригират тези данни. Датските органи изготвиха оценка на ефекта от намаления обем на трафика върху разходите за експлоатация, поддръжка и реинвестиране. Те стигнаха до заключението, че намаленият обем на трафика оказва само слабо въздействие върху разходите за експлоатация и поддръжка и няма никакъв забележим ефект върху изчисленията на държавната помощ и срока на гаранцията.

(172) За да се изчисли ликвидният дисбаланс, различните парични потоци (например разходи за строителство, оперативни резултати) трябва да бъдат дисконтирани, за което датските органи използват WACC като подходящ сконтов процент. В отговор на изразените от Комисията опасения в хода на официалната процедура по разследване, че като важен компонент на WACC номиналният среден безрисков лихвен процент от 5 % може да бъде твърде висок съгласно настоящите обстоятелства на пазара, датските органи предложиха да използват среден безрисков процент от 3,5 % на година. Това ще се основава на актуализираната официална прогноза на Министерството на финансите за 2025 г. за датската икономика, включително публичните финанси ([81]). Според датските органи предположението, което се основава на прогнозата на Министерството на финансите, е най-обективната прогноза за бъдещите равнища на лихвения процент, наличен в Дания, и следователно е надежден за използване целеви показател. В този случай се взема предвид и че Femern A/S не може на практика да получава заеми, покриващи наведнъж цялата му нужда от финансиране, и че следователно текущият пазарен лихвен процент не може да се използва за продължителен период от време, в който Femern A/S често прибягва до дългове и рефинансиране.

(173) В отговор на изразените от Комисията опасения, че средният безрисков процент от 3,5 % на година също може да бъде твърде висок, датските органи обясниха, че поради спешната нужда от решение за държавна помощ те са готови да използват безрисков процент от 1,5 % за целите на определяне на ликвидния дисбаланс, ако Комисията счита това за необходимо, за да може помощта да бъде съвместима с вътрешния пазар.

(174) Съответно датските органи предоставиха два модела за изчисляване на ликвидния дисбаланс. Единият се основава на среден безрисков процент от 3,5 % (вариращ във времето, като започва от ниски нива и се увеличава с течение на времето) („първи модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс“), а при другия като алтернативен модел се предполага безрисков процент от 1,5 % („алтернативен модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс“).

([81]) https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019. Според доклада лихвеният процент за 10-годишни държавни облигации се очаква да бъде -0,1 % на година през 2019 г., 1,6 % на година през 2025 г. и 4,5 % на година през 2040 г. Това съответства на фиксиран номинален процент от приблизително 3,5 % на година.

(175) Следователно получената цифра за WACC зависи от приложимия модел. Изчисленията, които се основават на прогнозата на Министерството на финансите, водят до WACC в интервала 4,2—8,3 % при първия модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс, докато изчисленията, основани на безрисков процент от 1,5 % (при алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс), водят до фиксирана WACC от 5,59 %. Датските органи обясниха, че размерът на WACC е изчислен от гледна точка на това какво би изисквал типичния инвеститор за проект със сравними рискови характеристики. Те предоставиха пълни подробности за това как е определена тази WACC.

(176) Датските органи изчислиха модела за ликвиден дисбаланс въз основа на период на експлоатация от 40 години. Те не са включили плащанията на дивиденти, свързани с връзките с вътрешността на страната.

5.5.4. *Размер и продължителност на помощта*

(177) За да отговорят на изразените в решението за откриване на процедурата съмнения, датските органи преразгледаха уведомлението и ограничиха използването на държавни гаранции и държавни заеми. Държавните гаранции и държавните заеми ще бъдат ограничени до финансирането, необходимо за разходите, направени по време на фазата на планирането и строителството. Femern A/S ще погаси всички заеми с държавна гаранция и ще изплати всички държавни заеми най-късно 16 години след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка („максимален гарантиран период“). Пускането в експлоатацията на постоянната транспортна връзка е моментът във времето, в който тя се открива за пътен и железопътен трафик. Femern A/S няма да е в състояние да взема заеми с държавна гаранция и държавни заеми, които заедно надвишават максималния размер от 69,3 млрд. датски крони (9,3 млрд. евро) („максимален гарантиран размер“). Максималният размер е очакваният общ нетен дълг за строителство за Femern A/S, включително начислените разходи за лихви по време на фазата на планирането и строителството. Към тази сума е добавен ликвиден резерв от 2 млрд. датски крони (0,27 млрд. евро) и „буфер за разходите за строителство“ от 2,5 млрд. датски крони (0,34 млрд. евро) (по цени от 2015 г.). Ликвидният резерв е добавен, за да се покрие рискът от краткосрочни колебания в плащанията по проекта. Датските органи разясниха, че допълнителен буфер за разходите за строителство е необходим, тъй като, ако те са по-високи от очакваните (очакваните разходи за строителство са изчислени с вероятност на риска от 80 %), Femern A/S не би било в състояние — още през фазата на строителство — да получи заеми на пазара. Буферът съответства на увеличение на вероятността на риска до 99 %. Датските органи обаче се ангажираха с механизъм за преизчисляване, който намалява максималния гарантиран размер и максималния гарантиран период, ако действително направените разходи при строителството показват, че буферът за разходите за строителство не е необходим, като по този начин се гарантира, че общият размер на помощта не надвишава ликвидния дисбаланс. Датските органи се ангажираха да извършат това преизчисляване най-късно пет години след пускането в експлоатация.

(178) Femern A/S е задължено да плаща премия във връзка с държавните гаранции и държавните заеми. Както бе посочено в подготвителните бележки към Закона за строителството (член 11.1), тази такса възлиза на 0,15 %. Това съответства на премията, която трябва да се плати от Femern A/S във връзка с първия модел за изчисляване на ликвиден дисбаланс от преразгледаното уведомление. При алтернативния модел за изчисление на ликвидния дисбаланс премията е по-висока и се равнява на 2 %.

(179) Освен това Femern A/S няма да използва държавни заеми и заеми с държавна гаранция, за да финансира задължението си за плащане на дивиденти към предприятието собственик A/S Femern Landanlæg. Следователно Femern A/S може да започне на изплаща дивиденти към A/S Femern Landanlæg едва когато дългът на Femern A/S е напълно изплатен и възможността му за получаване на нови държавни заеми и използване на държавни гаранции за финансиране на бъдещ дълг е преустановена.

(180) Освен това датските органи уведомиха Комисията, че договорите за суапове/деривати на Femern A/S ще бъдат изпълнени по пазарни условия. Следователно Femern A/S ще плати на датската държава пазарна премия върху условната стойност на отделните сделки за държавната гаранция и за обезпечението, което Femern A/S е възможно да трябва да осигури при сключване на суап сделки/сделки с деривативен финансов инструмент.

(181) Датските органи изтъкват също така, че тъй като максималният гарантиран размер е ограничен до разходите за планиране и строителство (със свързаните с тях финансови разходи), те считат, че оперативната помощ е изключена. За да докажат допълнително това, датските органи ще гарантират, че Femern A/S ще представя ежегодно отчети за своите парични потоци.

5.5.5. *Стимулиращ ефект*

(182) В мненията си към аргументите на Scandlines и др. датските органи смятат, че подходът на Комисията относно официалния стимулиращ ефект, който беше приет от Общия съд в решенията му от 13 декември 2018 г., не дискриминира частните предприятия и не нарушава основното изискване държавната помощ да има стимулиращ ефект. Освен това те твърдят, че стимулиращ ефект може да бъде доказан по няколко начина ([82]). Изискването публично SPV да кандидатства пред държавата членка за помощ би било твърде изкуствено. Това се дължи на факта, че SPV неминуемо не може да започне проекта без помощ,

([82]) Решения на Общия съд от 20 септември 2011 г., T-394/08, T-408/08, T-453/08 og T-454/08, *Regione autonoma della Sardegna и други/Комисия*, ECLI:EU:T:2011:493, точка 226, подкрепено от решение на Съда от 13 юни 2013 г., от C-630/11 P до C-633/11 P, *HGA и други/Комисия*, ECLI:EU:C:2013:387, точки 108—109 и решение на Съда от 5 март 2019 г., *Eesti Pagar*, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, точка 78.

тъй като не разполага с други приходи. Това се различава от логическото изискване частните предприятия да подават заявление за помощ. Femern A/S не би било в ситуация, сравнима с тази на частно предприятие, което кандидатства за помощ за конкретен инфраструктурен проект. Следователно проверката на Комисията за стимулиращия ефект е недискриминационна по отношение на публичните и частните предприятия. Във всеки случай от установена практика на Комисията би следвало, че помощта може да има стимулиращ ефект, ако даден проект не може да бъде продължен/завършен без помощта, независимо от това, че молбата е подадена след започване на проекта ([83]).

5.5.6. *Съпоставителният сценарий*

(183) Според датските органи няма смисъл да се обмисля съпоставителен сценарий за обща транспортна инфраструктура като постоянната транспортна връзка, тъй като решението за него се взема от две държави за по-широки обществени цели и ще се изпълнява от публично SPV, учредено по закон и без други дейности или интереси. В този аспект всеки съпоставителен сценарий за това SPV би бил напълно спекулативен. Следователно съпоставителният сценарий е налице при липсата на алтернативен проект.

5.5.7. *Конкуренцията няма да бъде излишно нарушена*

(184) В мненията си към аргументите на Scandlines и др. датските органи се позовават на решенията на Общия съд от 13 декември 2018 г. Те също така твърдят, че постоянната транспортна връзка може да породи нова конкуренция, а не да я ограничава, че потенциалната злоупотреба с господстващо положение на пазара е само хипотетична, че решението за премахване на железопътния достъп и за капацитета на постоянната транспортна връзка се взема от датската/германската държава и че министърът на транспорта на Дания е този, който взема решение за тарифите. По повод отказа на правителството на Дания да подкрепи молбата на Scandlines за подкрепа от МСЕ, датските органи поясниха, че Министерството на транспорта не би могло да подкрепи проект, който има за цел да се проучи потенциалът за значителни нови инвестиции във фериботни дейности през пролива Фемарн-Белт, тъй като това не е в съответствие с транспортната политика, основана на приложение 1 към Регламента за МСЕ. В допълнение датските органи посочиха, че отхвърлянето на молбата на Scandlines от Комитета за МСЕ на 27 септември 2019 г. също така се е основавало на причини, които не са свързани с отказа на датските органи да подпишат съвместно молбата. И накрая, датските органи отхвърлят твърдението, че предоставената на Femern A/S държавна помощ може да бъде използвана за финансиране и следователно намаляване на достъпа до Путгарден, който те считат, че представлява германските връзки с вътрешността на страната. Това се дължи на факта, че Германия носи изключителната отговорност за модернизирането и финансирането на връзките с вътрешността на страната към постоянната транспортна връзка.

5.5.8. *Условия за мобилизиране на държавни гаранции*

(185) Датските органи предоставиха минимални условия за мобилизиране.

5.5.9. *Прозрачност*

(186) Датските органи се ангажираха да спазват задължението за прозрачност в точка 45 от Съобщението за ВПОА.

6. **ОЦЕНКА НА МЯРКАТА/ПОМОЩТА**

6.1. **Наличие на държавна помощ**

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

6.1.1. *Понятие за предприятие*

(188) Комисията отбелязва, че правилата за държавна помощ се прилагат само когато получателят на помощ е „предприятие“. Съгласно установената съдебна практика предприятие е субект, извършващ стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина му на финансиране ([84]). Всяка дейност, която се състои от предлагане на стоки и/или услуги на пазара, е стопанска дейност ([85]).

([83]) Решение на Комисията от 1 април 2009 г., N 356/2008, държавна помощ № 602/2004 — Дания, „Подпомагане на екологично производство на електроенергия“, и решения на Комисията от 13 декември 2013 г., SA.36893, Предоговаряне на проектите за отдаване на концесия на гръцки магистрали — централна магистрала (Е65), точки 99 и 102 и SA.36877, Предоговаряне на проектите за отдаване на концесия на гръцки магистрали — магистрала „Егеан“, точка 74.

([84]) 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.

([85]) Решение на Съда от 16 юни1987 г., *Комисия/Италия*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, точка 7; решение на Съда от 18 юни 1998 г., *Комисия/Италианска република*, C-35/96 ECLI:EU:C:1998:303, точка 36; решение на Съда от 12 септември 2000 г., *Pavlov и други/Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, съединени дела C-180/98—C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428.

(189) В решението по дело Aéroports de Paris ([86]) Общият съд постанови, че експлоатацията на летище трябва да се счита за стопанска дейност. Неотдавна в решенията по делото Leipzig/Halle ([87]) 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. Макар че тези дела са свързани предимно с летища, разработените от съдилищата на Съюза принципи са приложими и по отношение на изграждането на други видове инфраструктура ([88]) ([89]), както неотдавна бе потвърдено в решението относно пристанищата на Белгия ([90]).

(190) В решението за откриване на процедурата Комисията вече заяви, че *prima facie* би могло да се счита, че Femern A/S осъществява стопанска дейност и следва да се счита за предприятие. Датските органи считат обаче, че цялостната оценка на дейностите на Femern A/S с оглед на характера, целта и приложимите правила следва да води до заключението, че Femern A/S упражнява публични правомощия. В действителност член 107, параграф 1 от Договора не се прилага, когато държавата действа „при упражняване на публични правомощия“ ([91]) или когато публичноправни субекти действат в качеството си на публични органи ([92]). 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 ([93]). В тази връзка датските органи изтъкват, че *целите* на постоянната транспортна връзка са много по-широки от просто предоставянето на обществена услуга, каквато предлагат комуналните служби, пощенските оператори и доставчиците на обществен транспорт. Според датските органи това се дължи на факта, че постоянната транспортна връзка би създала необходимите условия за по-интензивно културно и икономическо сътрудничество в полза на Европейския съюз, двете държави и регионите, граничещи с пролива Фемарн-Белт. Според датските органи *естеството* на планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка е ясно свързано и с упражняването на публични правомощия, тъй като то представлява изпълнението от страна на Дания на междуправителствено споразумение и на основно решение за обществено планиране, взето от датската държава. По мнение на датските органи естеството на дейностите е съвместимо в по-голяма степен с дейностите на международните и националните транспортни органи (напр. Eurocontrol или датските пътни или железопътни органи), отколкото с дейностите на частен транспортен оператор. Датските органи считат също, че Femern A/S подлежи на специфични *правила*, например не подлежи на стандарт за извличане на максимални печалби. В качеството му на SPV не съществува и риск финансирането му да бъде използвано за дейности за кръстосано субсидиране, които не са свързани с конкретните дейности, които Femern A/S е създадено да изпълнява.

(191) Във връзка с това Комисията счита, че е необходима цялостна оценка и че за да се квалифицира Femern A/S като действащо при упражняване на публични правомощия, дейността му следва да бъде свързана с основните функции на държавата по естеството си, целта си *и* разпоредбите, на които подлежи. Комисията не е съгласна с мотивите на датските органи, че предварителният ѝ анализ в съображения 85—88 от решението за откриване на процедурата е погрешен. Аргументите на датските органи относно целта, естеството и разпоредбите не са достатъчни да направят невалиден този анализ и да се стигне до заключението, че Femern A/S действа при упражняване на публични правомощия.

(192) Според установената съдебна практика квалификацията на стопанска дейност следва да се основава на фактически елементи, а именно на предоставянето на стоки или услуги на даден пазар. Като собственик и оператор на постоянната транспортна връзка Femern A/S предоставя транспортна услуга срещу възнаграждение на граждани и предприятия. Femern A/S ще събира такса (такса за изминато разстояние) от ползвателите на пътния участък на постоянната транспортна връзка за преминаване през пролива Фемарн-Белт. Освен това железопътните дружества ще плащат такси за достъп до железопътната инфраструктура по постоянната транспортна връзка. Приходите на Femern A/S от пътни и железопътни превози са предназначени за финансиране на общите разходи за планиране, изграждане и експлоатация на постоянната транспортна връзка, но също така, след възстановяване на гарантираните от държавата заеми и държавните заеми, за разходите за изграждането на връзките с вътрешността на страната чрез разпределяне на дивиденти към дружеството майка.

(193) Съществува пазар за преминаване през пролива Фемарн-Белт, по-специално поради факта, че услугата вече се предоставя срещу заплащане от съществуващия фериботен оператор, който е частно предприятие, явно осъществяващо дейност при пазарни условия. Следователно предоставяните от Femern A/S транспортни услуги ще

([86]) Решение на Общия съд от 12 декември 2000 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, точка 125, потвърдено с решението на Съда от 24 октомври 2002 г., *Aéroports de Paris/Комисия*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.
([87]) Вж. бележка под линия 72.
([88]) Решение на Съда от 14 януари 2015 г., *Eventech/The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, точка 40; решение на Общия съд от 15 март 2018 г., *Naviera Armas/Комисия*, T-108/16, ECLI:EU:T:2018:145, точка 78.
([89]) Вж. също точка 202 от Известието на Комисията относно понятието за държавна помощ.
([90]) Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г., *Havenbedrijf Antwerpen и Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17 ECLI:EU:T:2019:652, точка 107.
([91]) Решение на Съда от 16 юни 1987 г., *Комисия/Италия*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, точки 7 и 8.
([92]) Решение на Съда от 4 май 1988 г., *Bodson*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, точка 18.
([93]) Вж. по-специално решението на Съда от 19 януари 1994 г., *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, точка 30 и решението на Съда от 18 март 1997 г., *Calì & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, точки 22 и 23.

се конкурират с транспортните услуги, предоставяни от фериботните оператори. Освен това постоянната транспортна връзка ще се конкурира и с други транспортни връзки, които представляват алтернатива на преминаването през пролива Фемарн-Белт. Следователно Femern A/S ще предоставя услуги на даден пазар.

(194) Следва да се отбележи, че на Femern A/S не са възложени конкретни публични правомощия, а то ще изгражда и експлоатира инфраструктурата като стопански 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 се урежда от икономическа логика предвид факта, че тя се финансира в много голяма степен от таксите за ползване ([94]). В действителност дейностите на Femern A/S 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, развитие и ревитализация 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 ([95]).

(195) Фактът че Femern A/S не търси извличане на максимална печалба също няма решаващо значение. Съгласно установената съдебна практика прилагането на правилата за държавна помощ не зависи от това дали субектът е създаден, за да реализира печалби ([96]).

(196) Във всеки случай, както е видно от решението „Йоресунд“ от 2014 г., когато е било установено, че собственикът/операторът ще осъществява стопанска дейност, е ясно, че датските органи са решили да въведат пазарен механизъм. Също както мостът/тунелът „Йоресунд“, постоянната транспортна връзка ще функционира като инфраструктура, експлоатирана с търговска цел и финансирана с такси за изминато разстояние. Това противоречи на аргументацията, че дейността ще представлява упражняване на публични правомощия.

(197) Вярно е, че съгласно Закона за строителството таксите за използване на постоянната транспортна връзка не се определят от Femern A/S, а директно от държавата чрез министъра на транспорта. От член 42, параграф 3 от Закона за строителството следва, че независимо от параграф 2 Femern A/S може да изменя в определени граници съществуващите схеми за отстъпки или да въвежда нови отстъпки. Освен това съгласно член 6, параграф 2 от Договора за Фемарн-Белт Femern A/S е задължено да функционира съгласно общите търговски принципи ([97]). Следователно Комисията констатира, че Femern A/S разполага с известен марж да определя собственото си ценообразуване. Във всеки случай, за да се определи дали предприятието извършва стопанска дейност, не е от решаващо значение дали това предприятие определя само цените си или подлежи на регулирани от държавата цени ([98]). В съдебната практика се посочва, че способността на даден субект да влияе върху цената на предлаганите от него услуги е само един от няколко аспекта, които трябва да бъдат взети под внимание ([99]). Всъщност дадена дейност е стопанска, ако се състои в предлагането на стоки или услуги на даден пазар (например чрез експлоатация на инфраструктура за търговски цели). Както наскоро Съдът потвърди, обстоятелството, че дадена услуга може да се предоставя без стопанска цел (какъвто би могъл да бъде случаят поради например определените му от държавата политики на ценообразуване), не е пречка за това субектът, който извършва тези сделки, да трябва да се счита за предприятие, ако неговите оферти се конкурират с офертите на други предприятия, имащи стопанска цел ([100]).

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

([95]) Решение на Комисията от 7 декември 2011 г. относно държавна помощ SA.32820 (2011/NN) — Обединеното кралство — Помощ за Forensic Science Services, ОВ C 29, 2.2.2012 г., стр. 4, точка 8; решение на Съда от 19 януари 1994 г., *SAT/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, точка 27; решение на Съда от 26 март 2009 г., *Selex Sistemi Integrati/Комисия*, C-113/07 P, ECLI: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 C 284, 21.11.2002 г., стр. 2; решение на Съда от 18 март 1997 г., *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 C 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 C 141, 9.5.2014 г., стр. 1; решение на Съда от 12 юли 2012 г., Compass-Datenbank GmbH, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, точка 40.

([96]) Вж. например решение на Съда от 19 декември 2012 г., *Mitteldeutsche Flughafen и Flughafen Leipzig-Halle /Комисия*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, точка 50 и решение на Съда от 10 януари 2006 г., *Cassa di Risparmio di Firenze*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, точки 122 и 123.

([97]) Член 6, параграф 2 гласи следното: *Дружеството се създава в съответствие с датското право. Дейностите на дружеството се извършват в съответствие с общи търговски принципи и в съответствие с международни задължения, включително задължения съгласно правото на Общността*.

([98]) Решение от 12 юли 2012 г., *Compass-Datenbank GmbH/Република Австрия*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449, точка 38 и цитираната съдебна практика.

([99]) Решение от 19 януари 1994 г., *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7; решение от 18 март 1997 г., *Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; решение от 12 юли 2012 г., *Compass-Datenbank*, C-138/11, ECLI:EU:C:2012:449. Решение на Общия съд от 20 септември 2019 г. — *Havenbedrijf Antwerpen и Maatschappij van de Brugse Zeehaven/Комисия*, T-696/17 ECLI:EU:T:2019:652.

([100]) Решение на Съда от 6 ноември 2018 г., *Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия*, C-622/16 P—C-624/16 P, ECLI:EU:C:2018:873, точка 104. Решение на Съда от 27 юни 2017 г., *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, ECLI:EU:2017:496, C-74/16, точки 47 и 48.

(198) Следователно Комисията стига до заключението, че експлоатацията на постоянната транспортна връзка представлява стопанска дейност. От решението по делото Лайпциг/Хале следва ([101]), че изграждането на инфраструктурата, експлоатирана от Femern A/S, също представлява стопанска дейност и следователно мерките за подкрепата ѝ могат да включват държавна помощ. Поради това Femern A/S трябва да се счита за предприятие за целите на член 107, параграф 1 от Договора във връзка с тези дейности.

(199) Тъй като в решението за откриване на процедурата Комисията не успя да установи естеството на основната дейност на Femern A/S, тя не бе състояние да стигне до окончателно заключение и относно така наречените рекламни дейности/дейности по предлагане на пазара/информационни дейности, които е извършвало Femern A/S.

(200) Тъй като датските органи смятат дейностите на Femern A/S, свързани с планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка, за упражняване на публични правомощия, те също така считат за упражняване на публични правомощия и рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности. Често пъти от публичните органи се изисква да осведомяват и да информират за своите дейности и проекти, като според тях такива информационни дейности не трябва да бъдат категоризирани като дейности по предлагане на пазара, както предполагат Scandlines и др. Датските органи твърдят също, че от съществено значение за реализирането на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е тесният диалог със засегнатите групи в Германия и Дания и сътрудничеството с НПО и местните органи в Дания и Германия.

(201) Комисията счита, че рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности очевидно са допринесли за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, тъй като изглежда това се потвърждава и от двете описания на дейността — от Scandlines и др. и от датските органи. Както се посочва в тълкуването на Scandlines и др., дейностите по предлагане на пазара очевидно биха допринесли за стопанската дейност на Femern A/S. Въпреки това, дори ако рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности следва да се считат за информационни дейности, каквото е тълкуването на датските органи, тези дейности биха допринесли и за стопанската дейност на Femern A/S. Както също изтъкват Scandlines и др., не е необичайно, че дружествата са длъжни да информират обществеността за своите дейности. Тези информационни задължения като цяло не се считат за упражняване на публични правомощия. Комисията смята, че в този смисъл не е от значение дали дейностите са категоризирани като информационни дейности, рекламни дейности или дейности по предлагане на пазара. Това, което е от значение за квалификацията като държавната помощ, е, че тези дейности допринасят за стопанската дейност. Следователно Комисията счита рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности също за стопански дейности.

6.1.2. *Държавни ресурси и приписване на държавата*

(202) По отношение на държавния произход на предимствата, произтичащи от прилагането на мерките, понятието за 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 ([102]).

(203) Вливанията на капитал, които не са в съответствие с пазарните условия, включват положителна престация. Дадена мярка, с която публичните власти 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 ([103]). Освен това пораждането на риск за бъдещо възникване на допълнителна тежест за държавата чрез учредяване на гаранция или отпускане на заеми при условия, които не съответстват на пазарните, е достатъчно, за да се счита за прехвърляне на държавни ресурси ([104]). 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. Освен това може да се счита, че прехвърляне на държавни ресурси е налице, когато държавата не начислява сумата, която обикновено би начислила за предоставяне на достъп до обществена собственост или природни ресурси, като напр. морското дъно и водните зони.

(204) Тъй като горепосочените мерки (вливане на капитал, данъчни мерки, държавни заеми и държавни гаранции, и безвъзмездно използване на морското дъно) са предоставени от Дания, по дефиниция могат да бъдат приписани на тази държава.

(205) По отношение на железопътните такси, те представляват бъдещ източник на приходи за Femern A/S, които, под формата на такси за изминато разстояние, ще се определят от министъра на транспорта. Таксите и таксите за изминато разстояние представляват възнаграждение за използването на постоянната транспортна връзка. Фактът, че един от железопътните оператори е притежавания от датската държава железопътен оператор DSB не е

([101]) Вж. бележка под линия 72.

([102]) Вж.наред с другото решение на Съда от 8 ноември 2001 г., *Adria-Wien Pipeline GmbH и Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, точка 38; решение на Съда от 15 юли 2004 г., *Испания/Комисия*, C-501/00, ECLI:EU:C:2004:438, точка 90 и цитираната в нея съдебна практика; решение на Съда от 15 декември 2005 г., *Италия/Комисия*, C-66/02 ECLI: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, ECLI:EU:C:2006:8, точка 131 и цитираната в нея съдебна практика.

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

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

достатъчен да се заключи, че плащаните от този оператор железопътните такси на Femern A/S чрез Rail Net Denmark включват държавни ресурси, тъй като всички железопътни оператори, използващи постоянната транспортна връзка, се таксуват на обективна и недискриминационна основа ([105]). Освен това на Rail Net Denmark не е възложено да събира/разпределя държавна помощ. По-скоро средствата се прехвърлят директно на Femern A/S. На това основание Комисията заключава, че железопътните такси не представляват намеса от държавата или чрез държавни ресурси.

6.1.3. *Избирателно предимство*

(206) Според съдебната 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 ([106]). От значение е само ефекта на мярката върху предприятието, а не причината или целта на държавната намеса ([107]). За да се оцени това, финансовото положение на предприятието след мярката следва да бъде сравнено с неговото финансово положение, ако мярката не е била взета.

6.1.3.1. Вливания на капитал, държавни гаранции и държавни заеми

(207) Може да се счита, че вливанията на капитал от страна на Sund & Bælt Holding A/S водят до предимство в полза на Femern A/S. Като се отчита несигурността около рентабилността и високите рискове, свързани с проекта, е вероятно частен оператор да не е бил мотивиран да влива капитал в Femern A/S при отсъствието на някакъв вид държавна подкрепа. Освен това публична гаранция или държавен заем, предоставени при преференциални условия, могат да осигурят на заемополучателя предимство, като му дават възможност да вземе заем при лихвен процент и разход, които без гаранцията ([108]) или при отсъствието на държавен заем не биха могли да бъдат получени на пазара. В конкретния случай Femern A/S е задължено да плаща на датската държава годишна премия по неизплатения дълг, обезпечен с държавна гаранция, и по неизплатената сума от държавни заеми. Дори когато тази премия възлиза на 2 % ([109]) вследствие на алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс, тя не подлежи на оспорване за това, че е под пазарните условия, по-специално предвид рисковете, свързани с проекта. Освен това държавна гаранция, обезпечаваща задълженията на Femern A/S, произтичащи от договорните му отношения, намалява рисковете, свързани с нормалните договорни задължения, които всеки частен оператор би имал при нормални пазарни условия. В този случай чрез предоставяне на държавни гаранции за заеми и държавни заеми, без да се изисква плащане на премия при пазарни условия или плащането на пазарен лихвен процент, датската държава е предоставила предимство на Femern A/S. По отношение на рекламните дейности/дейностите по предлагане на пазара/информационните дейности Комисията отбелязва, че те са финансирани с държавни заеми за дейности по планиране, а не с допълнителни държавни заеми, предназначени за тези дейности.

(208) Тъй като посочените предимства засягат конкретно Femern A/S, те са de jure избирателни. Следователно вливанията на капитал, държавните гаранции за заеми и държавни заеми представляват избирателни предимства в полза на Femern A/S по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

6.1.3.2. Държавни гаранции за сделки с деривативен финансов инструмент

(209) В Закона за планирането и Закона за строителството се предвижда също възможността за държавни гаранции за сделки с деривативен финансов инструмент. Femern A/S все още не е сключило нито една такава сделка. По отношение на гаранциите относно бъдещи сделки с деривативен финансов инструмент датските органи ще поискат плащането на премия, за която считат, че е съобразена с пазарните условия.

(210) В точка 3.1 от Известието относно гаранциите се предвижда, че ако индивидуална гаранция или гаранционна схема, в която участва държавата, не предоставя предимство на предприятие, тя не представлява държавна помощ. В точки 3.2—3.5 от Известието относно гаранциите се определят няколко достатъчни условия за липса на помощ. В съответствие с точка 3.6 от Известието относно гаранциите „неспазването на което и да било от условията, посочени в точки 3.2-3.5, не означава, че гаранцията или гаранционната схема е автоматично разглеждана като държавна помощ“. От точка 1 от Известието относно гаранциите следва, че разпоредбите са предназначени да бъдат пряко приложими, макар и не изключително към гаранции, свързани със специфична сделка, като например заем.

([105]) Решение на Съда от 13 септември 2017 г., *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, точки 23—37.
([106]) Вж. решение на Съда от 11 юли 1996 г., *Syndicat français de l'Express international (SFEI) и други/La Poste и други*, C-39/94 ECLI:EU:C:1996:285, точка 60; решение на Съда от 29 април 1999 г., *Испания/Комисия*, C-342/96 ECLI:EU:C:1999:210, точка 41.
([107]) Решение на Съда от 2 юли 1974 г., Италия/Комисия, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 13.
([108]) Решение на Съда от 8 декември 2011г., *Residex Capital/Gemeente Rotterdam*, C-275/10, ECLI:EU:C:2011:814, точка 39.
([109]) Първоначално тази премия е определена на 0,15 % и тя представлява премията, съответстваща на първия модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс. Алтернативният модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс включва премия в размер на 2 %.

Комисията счита, че гаранциите по дериватни договори не могат да се сравняват пряко с гаранции по заем и че специфичният за даден случай анализ е подходящ за този тип гаранции за деривати, както е предвидено в точка 1.4 от Известието относно гаранциите.

(211) Гаранцията за дериватен договор е различна от гаранцията за заем. Дериват представлява двустранно задължение, което притежава пазарна стойност равна на нула към момента на сключване на договора. С течение на времето пазарната стойност може да се промени в полза на едната страна (и в ущърб на другата страна) в зависимост например от промените в лихвените проценти. Търговията с деривати на Femern A/S се урежда от общ договор с всеки финансов контрагент (така наречения договор на „Международната асоциация за суапове и деривативи (ISDA)“), който също така включва приложение за кредитна подкрепа („CSA“). Съгласно двустранния договор за CSA всяка страна е задължена да предоставя обезпечение, равно на нетната отрицателна пазарна стойност на общия дериватен портфейл между двете страни. Предоставената от Femern A/S ликвидност за осигуряване на обезпечения не може да се използва за каквато и да е друга цел. Управлението на обезпечението се извършва в затворена система с отделни сметки. Държавна гаранция за дериватен договор е гаранция за задълженията за плащане на Femern A/S съгласно дериватния договор и за способността на Femern A/S да осигурява ликвидност, която да бъде използвана за предоставяне на обезпечения на контрагента, покриващи потенциална отрицателна пазарна стойност на сделката.

(212) Ценообразуването на сделка с деривативен финансови инструмент се определя от кредитните рискове и рисковете по отношение на финансирането, свързани с тези потенциални промени в пазарната стойност. Без гаранция и двустранно споразумение за предоставяне на обезпечение банката в качеството си на контрагент ще добави тези рискови елементи към цената. Датските органи обясниха, че тези рискови добавки са много по-ниски от рисковата премия за заем със същия размер на главницата.

(213) Датските органи уведомиха Комисията, че Femern A/S ще плати съобразена с условията на пазара такса за всяка държавна гаранция, свързана със сделка с деривативен финансов инструмент. Съобразената с условията на пазара такса ще бъде определена по следния начин. Femern A/S ще събере две обвързващи котировки от поне две различни частни банки, преди да сключи нова сделка с деривативен финансов инструмент. Банките ще издадат обвързваща котировка за два вида сделки: а) сделката с деривативен финансов инструмент с подкрепата на държавна гаранция и двустранен договор за CSA и б) същата сделка без въпросните елементи на подкрепа. Котировките ще се основават на специфичната оценка на банката за финансовото положение на Femern A/S. След това Femern A/S може да избере между двата вида сделки. Ако Femern A/S избере сделка а), Femern A/S ще плати разликата между котировката за сделка а) и котировката за сделка б) под формата на премия за датската държава. Премията ще бъде под формата на процент от главницата на сделката, която трябва да бъде погасявана ежегодно през целия жизнен цикъл на сделката.

(214) Комисията счита, че въз основа на тази методология на сравняване на двете обвързващи котировки и плащането на получената разлика под формата на премия за датската държава, държавата не предоставя каквото и да е предимство на Femern A/S, като гарантира сделките с деривативен финансов инструмент. Следователно тази мярка не включва държавна помощ. Поради това не е необходимо да се преценява степента, в която мярката може да наруши конкуренцията или да засегне търговията между държавите членки.

6.1.3.3. Железопътни такси

(215) В предходния раздел Комисията стигна до заключението, че събирането на железопътни такси не представлява използване на предоставени на Femern A/S държавни ресурси, които могат да бъдат приписани на държавата. С оглед изчерпателност и поради факта, че въпросът е оставен отворен в решението за откриване на процедурата, Комисията анализира допълнително дали Femern A/S се ползва от избирателно предимство по отношение на железопътните такси.

(216) Датските органи разясниха, че таксите за инфраструктурата представляват такси за ползване, т.е. плащане за услуга, а не налог/данък. Твърдението на Scandlines, че чрез собствения си железопътен оператор DSB държавата ще плаща ежегодно на Femern A/S дял от общите такси, независимо от броя на влаковете, използващи постоянната транспортна връзка, без механизъм за корекция и за неопределен период, е неточно. Датските органи потвърдиха, че таксите ще бъдат определени в съответствие с Директива 2012/34/ЕС и ще се прилагат по отношение на всеки железопътен оператор, използващ постоянната транспортна връзка. Железопътните такси трябва да се плащат на Femern A/S чрез Rail Net Denmark, което ще събира таксите.

(217) Комисията отбелязва, че железопътните такси представляват възнаграждение за услугите, предоставяни от Femern A/S на железопътните оператори. Като се вземат предвид разясненията, посочени в съображение 87 от настоящото решение, няма причина да се предполага, че приходите от железопътния транспорт биха били твърде високи.

(218) Ето защо по отношение на железопътните такси Комисията стига до заключението, че Femern A/S не се ползва от избирателно предимство.

6.1.3.4. Специалните данъчни мерки

(219) За да попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора, за дадена данъчна мярка трябва да бъде установено, че тя 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 схемата цел ([110]). Когато обаче държавите членки приемат ad hoc мерки, поставящи в по-благоприятно положение определени субекти, установяването по принцип на предимство позволява да се предположи избирателният му характер ([111]). 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 ([112]).

(220) В този случай специалният данъчен режим по отношение на амортизацията и прехвърлянето на загуби към бъдещи периоди намалява данъчното задължение на Femern A/S в сравнение с това, което би имало при отсъствието на тези мерки, и по този начин му предоставя икономическо предимство. При тези обстоятелства Femern A/S следва да се счита за пряк бенефициер на данъчните мерки.

(221) Комисията извърши оценка на мерките за прехвърляне на фискални загуби към бъдещи периоди и на специфичните правила за амортизация съгласно стандартния тристепенен анализ, установен от съдилищата на ЕС ([113]). Първо, трябва да бъде установена референтната система. Второ, следва 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* избирателна, 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 ([114]).

Прехвърляне на фискални загуби към бъдещи периоди

(222) В решението за откриване на процедурата Комисията вече заключи, че в специалните правила относно прехвърляне на загубите към бъдещи периоди, от които се ползва Femern A/S през периода 2013—2015 г., се прави разграничение между стопански субекти, които изглежда *prima facie* се намират в сравнимо фактическо и правно положение с оглед на преследваната от съответната данъчна система цел. Следователно приложимите през този период правила за Femern A/S са били *prima facie* избирателни. 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 ([115]). След решението за откриване на процедурата обаче датските органи не са представили нито една обосновка с оглед на целта на общия режим на данъчно облагане.

(223) Датските органи смятат, че въпросната мярка засяга фазата на планиране на проекта и че във всеки случай мярката никога няма да се реализира на практика, тъй като Femern A/S не е реализирало никаква печалба през този период. Femern A/S не е прехвърлило загуби от предходни години към бъдещи периоди. Следователно при изчисляване на облагаемия доход на групата през периода 2013—2015 г., когато са действали специалните правила, не са направени приспадания на пренесените към бъдещи периоди загуби от предходни години. Всички понесени от Femern A/S загуби са използвани за намаляване на облагаемия доход на равнището на групата през същата финансова година. Други датски дружества в рамките на дадена група може да са извършили същото съгласно общите правила.

(224) Следователно, въпреки че през периода 2013—2015 г. специалните правила са се отнасяли и до Femern A/S, финансовото положение на дружеството през тези години е било такова, че правилата всъщност никога не са се прилагали по отношение на Femern A/S. Следователно Комисията заключава, че тъй като прехвърлянето на потенциални загуба към бъдещи периоди никога не е било реализирано и не може да се реализира в бъдеще, специалните правила за прехвърляне на загуби към бъдещи периоди не са предоставили и не могат да предоставят икономическо предимство на Femern A/S ([116]).

Амортизация на активи

(225) В решението за откриване на процедурата Комисията вече заключи, че приложимите по отношение на Femern A/S правила за амортизация са били *prima facie* избирателни. Датските органи предоставиха обосновка с оглед на целта на общата система.

([110]) Решение на Общия съд от 22 януари 2013 г., *Salzgitter/Комисия*, T-308/00, ECLI:EU:T:2004:199, точка 79 и цитираната в нея съдебна практика.

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

([112]) Решение на Съда от 4 юни 2015 г., *Комисия/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, точка 60 и следващите; Заключение на генералния адвокат Mengozzi от 27 юни 2013 г., *Deutsche Lufthansa*, C-284/12, ECLI:EU:C:2013:442, точка 52.

([113]) Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Комисия/Нидерландия*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, точка 62; решение на Съда от 8 ноември 2001 г., *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598.

([114]) Решение на Съда от 8 септември 2011 г., *Paint Graphos и други*, съединени дела от C-78/08 до C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, точка 49 и следващите; решение на Съда от 29 април 2004 г., *GIL Insurance*, C-308/01, ECLI:EU: C:2004:252.

([115]) 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, ECLI:EU:C:2011:732, точка 146; решение на Съда от 29 април 2004 г., *Нидерландия/Комисия*, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, точка 43; решение на Съда от 6 септември 2006 г., *Португалия/Комисия*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

([116]) Решение на Съда от 19 септември 2018 г., *Комисия/Франция и IFP Énergies nouvelles*, C-438/16, ECLI:EU:C: 2018:737, точки 117—118.

(226) Датските органи считат, че въпросната мярка се отнася до фазата на планиране на проекта и макар че специалните правила за амортизация са били в сила в периода 2009—2015 г., Femern A/S не е можело да се ползва от тези специални правила, тъй като съоръженията не са били на разположение за използване и в действителност не е настъпила амортизация. От 1 януари 2016 г. Femern A/S подлежи на обичайния данъчен режим в Дания, включително на правилата относно амортизацията на активи, приложими за всички датски дружества.

(227) Следователно през периода 2009—2015 г. Femern A/S е можело да се ползва от избирателно предимство. Комисията обаче заключава, че тъй като предимството никога не е било реализирано и не може да се реализира в бъдеще, приложимата по отношение на Femern A/S специална амортизационна норма не е предоставила и не може да предоставя икономическо предимство на Femern A/S ([117]).

Режим на съвместно данъчно облагане

(228) Референтната система за режима на съвместно данъчно облагане се състои в разпоредбите относно задължителното данъчно облагане в датския Закон за корпоративното данъчно облагане. Тъй като режимът на съвместно данъчно облагане е приложим за всички датски предприятия в рамките на дадена група, а не конкретно за Femern A/S, не може да се счита, че на Femern A/S е предоставено избирателно предимство ([118]). Следователно Комисията заключава, че Femern A/S не се ползва от допълнително избирателно предимство чрез участието си в режим на съвместно данъчно облагане.

6.1.3.5. Безвъзмездно ползване на държавна собственост

(229) Според датските органи, в датското право няма общо правило или принцип, изискващ дружествата в подобно на Femern A/S фактическо и правно положение да плащат такси на държавата за използване на морското дъно и водни зони. Следователно един и същ принцип за безвъзмезден достъп ще се прилага за всички инфраструктури с постоянна транспортна връзка. По същия начин фериботни оператори или други дружества за корабен превоз на товари не плащат на датската държава такси за преминаване през морските зони под датска юрисдикция. Освен това според тези органи пристанищата не плащат такси за използването на морското дъно.

(230) В своите мнения към решението за откриване на процедурата Scandlines и др. твърдят, че тъй като безвъзмездното използване на морското дъно от страна на Femern A/S е изрично предвидено в Закона за строителството, това показва, че в противен случай Femern A/S би трябвало да плаща такса в съответствие с обикновената (референтната) система.

(231) В член 8, параграф 2 от Договора за Фемарн-Белт и член 45 от Закона за строителството се разяснява, че Femern A/S не следва да плаща такса за използването на морското дъно. Датските органи разясниха, че причината за тази разпоредба е единствено избягването на съмнение. Според тях налагането на задължение за плащане на такса към датските органи в замяна на определена услуга изисква съгласно датското право наличието на правно основание. Както е посочено в съображение 229 от настоящото решение, такова правно основание не съществува и няма индикация, че Дания таксува други инфраструктурни оператори за използването на морското дъно и водните зони. Следователно Комисията счита, че дори да не съществуваше член 45 от Закона за строителството, датските органи не биха могли да събират от Femern A/S такса за използване на морското дъно при липсата на конкретно правно основание. В същото време въведената с тези актове изрична разпоредба за безвъзмездно използване на водните зони и морското дъно не показва, че в противен случай Femern A/S би трябвало да плаща такса според обикновената (референтна) система.

(232) При тези обстоятелства и при липсата на обща правна рамка, предвиждаща плащането на такса за използването на морското дъно и водните зони, и при липса на фактически доказателства, че такива такси са били плащани в миналото, Комисията няма основание да се счита, че съществува такава обща система. Следователно Комисията заключва, че Femern A/S не се ползва от избирателно предимство във връзка с това.

6.1.4. *Нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията между държавите членки*

(233) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва позицията на определени предприятия спрямо тази на други конкурентни предприятия в рамките на вътреобщностната търговия, същата трябва да се счита за повлияна от помощта ([119]). 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.

(234) В решението за откриване на процедурата Комисията вече предварително заключи, че доколкото Femern A/S трябва да се счита за предприятие, осъществяващо дейност на пазара на транспортни услуги за преминаване през пролива Фемарн-Белт, предоставянето на избирателно предимство може да укрепи позицията му спрямо тази на други предприятия, осъществяващи дейност на този пазар, като например фериботни оператори и пристанищни оператори.

([117]) Пак там.

([118]) Вж. също 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, точки 278—282.

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

(235) В мненията си към решението за откриване на процедурата датските органи считат обаче, че постоянната транспортна връзка не е в пряка конкуренция с например фериботите, по същия начин както железопътната инфраструктура не се намира в пряка конкуренция с пътища, автобуси или летища. Във връзка с това те посочват точка 220 от Известието относно понятието за правна помощ. Според датските органи публичното финансиране на проекта за постоянната транспортна връзка не нарушава конкуренцията.

(236) Комисията не е съгласна с обосновката на датските органи. Тя счита, че мерките, които предоставят избирателно предимство на Femern A/S, укрепват позицията на предприятието спрямо други предприятия, с които се конкурира в рамките на търговията между държавите членки. По-специално не може да се отрече, че Femern A/S ще се конкурира в търговията между държавите членки с предприятия, предоставящи алтернативни транспортни услуги.

(237) Първо, в изготвения от Femern A/S финансов анализ от 2016 г. се признава, че „От постоянната транспортна връзка в пролива Ферман-Белт се очаква да поеме част от транзитния трафик между Скандинавия/Източна Дания и Германия, който в момента преминава през моста „Големия белт“, заедно с част от трафика на фериботите в западната част на Балтийско море, тъй като някои от пътуващите ще смятат за по-привлекателно да използват постоянната транспортна връзка“. В решенията си от 13 декември 2018 г. Общият съд заяви също, че положението на Femern A/S би било укрепено в ущърб на фериботите: „Разумно е да се заключи, че проект, включващ изграждането на инфраструктура, която ще осигури алтернатива на съществуващите видове транспорт, крие риск последните да изчезнат, след като този проект предоставя решение, което като цяло има положителни резултати […]“ ([120]).

(238) Второ, Комисията отбелязва, че при цитирането на точка 220 от Известието относно понятието за държавна помощ в подкрепа на това, че конкуренция не се нарушава чрез публично финансиране на пътища, дори платени пътища (и мостове по асоциация), като например постоянната транспортна връзка при някои изброени условия, датските органи пропуснаха да отбележат свързаната бележка под линия 327, в която ясно се посочва: „Нетипичен случай, при който държавна помощ не може да бъде изключена, са например мост или тунел между две държави членки, предлагащи до голяма степен взаимозаменяеми услуги спрямо услугите, предлагани от търговски фериботни оператори, или изграждането на платен път в пряка конкуренция с друг платен път (например два успоредни един на друг платени пътя, предлагащи до голяма степен взаимозаменяеми услуги)“.

(239) Накрая, Комисията отбелязва, че по отношение на постоянната транспортна връзка „Йоресунд“, която е инфраструктура с много подобни дейности, цели и финансиране като тези на постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, в решението „Йоресунд“ от 2014 г. Комисията счете, че конкуренцията на пазара за транспортни услуги през пролива Йоресунд би била нарушена, тъй като „консорциумът се конкурира с операторите на другите видове транспорт, например фериботни услуги“ ([121]).

(240) Следователно поради всички горепосочени причини Комисията счита, че мерките, включващи избирателно предимство, могат да се считат за засягащи вътрешнообщностната търговия и могат да нарушат конкуренцията.

6.1.5. *Заключение относно наличието на помощ*

(241) Въз основа на тази оценка Комисията заключава, че вливанията на капитал, държавните гаранции за заеми и държавните заеми представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. По отношение на предполагаемите мерки, включващи амортизация на активи, прехвърляне на фискални загуби към бъдещи периоди, режима на съвместно данъчно облагане, железопътните такси и ползването на държавна собственост (безвъзмездно), Комисията заключава, че те не представляват държавна помощ в полза на Femern A/S по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Освен това Комисията счита, че с оглед на преразгледаното уведомление гаранциите за дериватите не представляват държавна помощ.

6.2. **Квалификация на мерките като индивидуална помощ или схема**

(242) В съображение 133 от решението за откриване на процедурата Комисията повдигна въпроса дали държавните гаранции и държавните заеми следва да се считат и да се категоризират като схема за помощ, като индивидуална помощ, предоставена при влизането в сила на Закона за планирането и Закона за строителството, или като индивидуална помощ, предоставяна всеки път, когато националните органи осъществяват финансова операция в полза на Femern A/S.

(243) За да определи дали мерките се квалифицират като схеми за помощ или индивидуални мерки за помощ, Комисията трябва да прецени естеството на мерките с оглед на определенията, посочени в Процедурния регламент.

(244) Според член 1, буква г) от Процедурния регламент „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

([120]) Решение на Съда от 13 декември 2018 г., *Stena Line Scandinavia AB и други/Комисия*, T-631/15, ECLI:EU:T:2018:944, точка 227 и 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, точка 256.

([121]) Решение на Комисията от 15 октомври 2014 г. — Държавни помощи SA.36558 (2014/NN) и SA.38371 (2014/NN) — Дания — Държавна помощ SA.36662 (2014/NN) — Швеция — Помощ, предоставена на Øresundsbro Konsortiet (ОВ C 418, 21.11.2014 г., стр. 8).

и/или в неопределен размер“. От друга страна, индивидуалната помощ се определя в член 1, буква д) от същия регламент като „индивидуална помощ“ означава 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“.

(245) В съображение 129 от решението за откриване на процедурата Комисията вече счете, че първата ситуация, включена в определението на схема за помощ, не може да се счита за приложима по отношение на разглежданите мерки, тъй като мерките не са насочени към „индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин“, а се предоставят специално на Femern A/S.

(246) Както датските органи, така и Scandlines и др. твърдят, че предвидената в определението втора ситуация не е приложима в този случай, тъй като предоставената на Femern A/S помощ е свързана със специален проект — постоянната транспортна връзка. Тъй като помощта, предоставена под формата на вливания на капитал, държавни гаранции и държавни заеми, е свързана изключително с финансирането на планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка и с изключването на други проекти или дейности, Комисията смята, че помощта е действително свързана със специален проект. Освен това въз основа на преразгледаното уведомление след решението за откриване на процедурата (и посочено в съображение 177 от настоящото решение) помощта не може да се счита за предоставена за определен период от време и/или в определен размер.

(247) Следователно Комисията заключава, че държавните гаранции и държавните заеми не могат да се считат за схема за помощ по смисъла на член 1, буква г) от Процедурния регламент. Следователно те трябва да бъдат квалифицирани като индивидуална помощ.

(248) Остава да се определи дали държавните гаранции и държавните заеми включват една или няколко индивидуални мерки за помощ, свързани със Закона за планирането и Закона за строителството, или поредица от индивидуални помощи, предоставяни всеки път, когато датските органи осъществяват финансова операция в полза на Femern A/S.

(249) Въз основа на съдебната практика на съдилищата на Съюза ([122]), както е отразено в няколко насоки и регламента на Комисията ([123]), добре установен факт е, че датата на предоставяне на помощта се отнася до датата, на която бенефициерът придобива законно право да получи помощта съгласно приложимия национален режим.

(250) Националното правно основание за финансиране на Femern A/S включва Закона за планирането от 15 април 2009 г., който влезе в сила на 17 април 2009 г., и Закона за строителството от 4 май 2015 г., който влезе в сила на 6 май 2015 г.

(251) В член 7 от Закона за планирането и член 4 от Закона за строителството се предоставят правните основания за финансирането на дейностите, обхванати от тези закони. Датските органи обясниха, че двата члена са идентични по своята същност. В член 4 от Закона за строителството се посочва, че Femern A/S може да получава заеми и да използва други финансови инструменти за финансиране и рефинансиране на планирането, изграждането и експлоатацията и други необходими мерки и че тези заеми се определят от министъра на финансите (параграф 1); че министърът на финансите е упълномощен да издава гаранции от Министерството на финансите за тези задължения (параграф 2); че министърът на финансите е упълномощен да удовлетворява тези нужди от финансиране чрез предоставяне на повторно кредитиране от страна на държавата (т.е. държавни заеми) (параграф 3); че датското централно правителство гарантира другите финансови ангажименти на Femern A/S, свързани с изграждането на проекта (параграф 4). Член 7 от Закона за планирането е съставен по съпоставим начин.

(252) Комисията отбелязва, че текстът на въпросните член 4 и член 7 не се отнася пряко до законното право на Femern A/S на тези форми на финансиране и свързаното с тях право на преценка от страна на министъра на финансите за одобрение или отказ от предоставянето на държавни заеми или държавни гаранции на Femern A/S.

(253) Датските органи предоставиха допълнителни разяснения, основани на подготвителните бележки към Закона за строителството, които те считат за авторитетни източници за тълкуване във връзка с член 4 от Закона за строителството. Във връзка с параграф 1, в подготвителните бележки се разяснява, че заемите трябва да бъдат отпуснати, както е посочено, от министъра на финансите, с цел да се постигнат възможно най-добрите условия. Датските органи обясниха също така, че съгласно тази разпоредба, министърът на финансите е компетентен да издава обвързващи насоки за Femern A/S относно начина, по който трябва да получи заеми, кои инструменти следва да се използват и кои изисквания следва да се налагат. По отношение на параграфи 2 и 3, в подготвителните бележки се уточнява, че „Избраната организационна форма няма за цел да ограничи отговорността на държавата за въпросните строителни работи. Следователно в закона се посочва, че държавата гарантира задълженията на дружествата по отношение на заеми и други финансови инструменти, които се използват за финансиране и рефинансиране на подготовката, изграждането, експлоатацията и изпълнението на други необходими мерки във връзка със създаването на проект за строителство. Гаранцията от държавата означава, че Femern A/S и A/S Femern Landanlæg ще могат да получат заеми при условия, равностойни на тези, предоставени на държавата“ (глава 10). В глава 12 от тези подготвителни бележки се посочва, че „Освен частта, която се финансира от субсидии от ЕС,

([122]) Решение на Общия съд от 25 януари 2018 г., *BSCA/Комисия*, T-818/14, ECLI:EU:T:2018:33, точка 72 и цитираната в нея съдебна практика.

([123]) Като например Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1), член 2, параграф 28.

разходите за строителство по проекта за строителство ще бъдат финансирани чрез отпускане на заеми на международните капиталови пазари с гаранции, издадени от датската държава, или чрез повторно кредитиране от държавата. Лихвите и вноските по заемите ще се изплащат чрез такси за ползване на проекта „от бряг до бряг“ и плащания от страна на Banedanmark на дружествата за използване на железопътната линия. Датската държава ще предостави гаранция за отпуснатите заеми и за други финансови задължения на дружествата по време на фазата на строителството“. От това следва, че в Закона за строителството се съдържа ясен ангажимент от страна на държавата да финансира разходите за строителство чрез държавни заеми (или „повторно кредитиране от държавата“, както е посочено по-горе) и/или държавни гаранции. Министърът на финансите е упълномощен единствено да взема решение относно комбинацията от държавни заеми спрямо държавни гаранции.

(254) Датските органи предоставиха допълнителни разяснения относно прилагането на тези държавни заеми и държавни гаранции съгласно Закона за строителството (и по аналогия Закона за планирането). Изяснена бе и конкретната роля на министъра на финансите, който има само ограничена свобода на преценка във връзка с това прилагане.

(255) В Дания държавният дълг се управлява от „Службата за управление на държавния дълг“ в Nationalbanken (Централната банка на Дания) от името на Министерството на финансите. Разпределението на отговорностите се посочва в Споразумението за разпределяне на работата в областта на държавния дълг между Централната банка на Дания и Министерството на финансите ([124]). Съгласно член 6 от въпросното споразумение Nationalbanken издава държавни гаранции от името на министъра на финансите и отпуска държавни заеми от името на правителството на дружества, които разполагат със законоустановен достъп до отпускането на заеми с държавна гаранция или държавни заеми. Министерството на финансите уведомява Nationalbanken преди инициирането на ново законодателство или изменения в съществуващото законодателство и др. относно достъпа на дружествата до държавни заеми и/или държавни гаранции, които са или ще бъдат управлявани от Nationalbanken. Министерството на финансите информира Nationalbanken кога може да се прилага това материалноправно основание.

(256) На 29 май 2017 г. Femern A/S е сключило споразумение с Nationalbanken, Министерството на финансите и Министерството на транспорта, в което се посочват условията и редът, при които ще бъде предоставено финансирането. Споразумението представлява стандартно споразумение, изготвено от Nationalbanken, подобно на онези, сключени по отношение на други държавни дружества. В него се определят някои условия от високо ниво, включително че Femern A/S носи отговорност за гарантирането на съответствието на получените заеми с неговите финансови потребности и че заемите не надвишават приложимите ограничения по отношение на размера на заема. Femern A/S следва също така да гарантира, че сделките при държавна гаранция се основават на достатъчно правно основание, за да може правителството да издаде гаранции. От това споразумение произтича, че Nationalbanken не следи за горепосоченото във връзка с всяко искане за нов държавен заем или държавна гаранция. Освен това по искане на Nationalbanken Femern A/S е задължено да предостави план относно очакваните финансови потребности. От споразумението следва, че всяко искане за получаване на нов заем, който обикновено съответства на плана, ще бъде прието от Nationalbanken, освен ако 1) заемът не отговаря на паричната политика, 2) Nationalbanken не е в състояние да получи задоволително ценообразуване на пазара поради извънредни обстоятелства на финансовия пазар или неликвидност или 3) искането се отклонява съществено от предоставения план. Специфичните ред и условия за държавни заеми и гарантирани от държавата заеми подлежат на стандартните Насоки на Nationalbanken за финансови сделки. Следователно министърът на финансите не одобрява и не отхвърля нито на теория, нито на практика, индивидуалните заеми, които взема Femern A/S. Nationalbanken обаче редовно следи дали заемите, за които Femern A/S иска държавна гаранция, попадат в обхвата на насоките на Министерството на финансите и Насоките за финансови сделки. Нито Nationalbanken, нито Министерството на финансите са отхвърляли някога документи за конкретен заем, за който например A/S Storebælt или A/S Øresund са поискали държавна гаранция.

(257) Въз основа на това Комисията счита, че влизането в сила на Закона за строителството е предоставило на Femern A/S законното право да финансира планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка чрез гарантирани от държавата заеми или държавни заеми. В този аспект влизането в сила на Закона за строителството е включвало предоставяне на индивидуална помощ на Femern A/S.

(258) Датските органи потвърдиха също, че член 4, параграф 4 от Закона за строителството ([125]) означава, че датското централно правителство предоставя, без каквито и да е допълнителни мерки за прилагане, гаранция, че на изпълнителите на Femern A/S ще бъде платено от датската държава в случай на неплащане от страна на Femern

([124]) Danmarks Nationalbank — Aftale mellem Finansministeriet og Danmarks Nationalbank om arbejdsfordelingen på statsgældsområdet.

([125]) В подготвителните бележки към Закона за строителството се посочва, че „Съгласно параграф 4 централното правителство гарантира, без каквото и да е конкретно уведомяване за всеки отделен случай, финансовите задължения на Femern A/S и A/S Femern Landanlæg, които не са гарантирани в параграф 2. Съгласно тази разпоредба държавната гаранция е ограничена до задължения, които двете конкретни дружества са поели във връзка с изграждането на проекта за строителство, но ще се прилага и по отношение на задължения във връзка с изграждането на проекта за строителство, които дружествата са поели преди структурите да бъдат въведени в експлоатация, но с условието, че задълженията на дружествата се прекратяват едва след момента, в който структурите са въведени в експлоатация. Разпоредбата означава например, че гарант по арбитражни дела, отнасящи се до работи във връзка с проекта за строителство, които се извършват до момента, в който постоянната транспортна връзка е въведена в експлоатация, е централното правителство, дори ако арбитражните дела са приключени или са образувани едва след като връзката е била въведена в експлоатация. Съгласно параграф 4 обаче централното правителство не е гарант по задължения например за ремонт, експлоатация и поддръжка на постоянната транспортна връзка и всякакви нови работи, които се извършват, след като тя е била въведена в експлоатация. По същия начин централното правителство не е гарант за финансови задължения, които дружествата са поели във фазата на строителството, но не са свързани с реалното изграждане на проекта за строителство“.

A/S ([126]). Следователно, веднага щом Femern A/S подпише договор за строителство с един от изпълнителите, датската държава носи отговорност за цялото финансово задължение, произтичащо от този договор. Тази гаранция се е прилагала и от момента на приемането на Закона за строителството, което означава, че от този ден датската държава е била действително отговорна, без никакви допълнителни мерки за прилагане, за всички разходи, произтичащи от дейностите на Femern A/S съгласно Закона за строителството.

(259) Комисията заключава, че датските органи са предоставили няколко индивидуални помощи на Femern A/S. Първо, към момента на учредяването през 2005 г. е извършено вливане на капитал. След това в деня на влизане в сила на Закона за планирането на 17 април 2009 г. е предоставена помощ за финансирането на подготовката, проучването, проектирането и други необходими действия относно постоянната транспортна връзка. Тази помощ се състои от комбинация от следните инструменти: вливане на капитал, държавни гаранции и държавни заеми. Първоначалният бюджет е определен на 1,210 млрд. датски крони (162,2 млн. евро)(по цени от 2008 г.). Допълнителна помощ е предоставена съответно на 3 юни 2010 г., 23 юни 2011 г. и през март 2013 г., когато първоначалният бюджет по Закона за планирането е увеличен до съответно 1,881 млрд. датски крони (252,1 млн. евро), 2,812 млрд. датски крони (376,9 млн. евро) и 3,992 млрд. датски крони (535,1 млн. евро) (всички по цени от 2008 г.). На 6 май 2015 г. —датата на влизане в сила на Закона за строителството — е предоставена допълнителна индивидуална помощ за планирането, изграждането, експлоатацията и други необходими мерки във връзка с изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, състояща се от комбинация от държавни заеми и държавни гаранции.

6.3. **Законосъобразност на помощта**

(260) В член 108, параграф 3 от Договора 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 същия член не позволява на дадена държава членка да започне прилагането на предложените мерки преди Комисията да приеме окончателно решение.

(261) От съображения за правна сигурност на 16 март 2009 г. датските органи уведомиха за държавна помощ за финансиране на бюджет в размер на 1,445 млрд. датски крони (193,7 млн. евро) за финансирането на фазата на планиране съгласно член 108, параграф 3 от Договора. 1,210 млрд. датски крони (162,2 млн. евро) са за постоянната транспортна връзка, докато 185 млн. датски крони (24,8 млн. евро) са за връзките с вътрешността на страната. На 13 юли 2009 г. в решението си относно планирането Комисията реши да не повдига възражения срещу финансирането на фазата на планиране, като стигна до заключението, че през фазата на планирането Femern A/S е действало като публичен орган и че следователно всяка подкрепа попада извън приложното поле на член 107, параграф 1 от Договора. Тъй като обаче Комисията не можа да изключи, че публичната подкрепа за фазата на планиране може да е включвала държавна помощ в полза на бъдещия оператор на постоянната транспортна връзка, тя също така оцени съвместимостта на мерките, за които е постъпило уведомление, и заключи, че те могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар.

(262) Както бе посочено в съображение 259 от настоящото решение, бюджетът за планирането на постоянната транспортна връзка е бил коригиран няколко пъти, съответно през юни 2010 г., през юни 2011 г. и през март 2013 г. до общ размер от 3,992 млрд. датски крони (535,1 млн. евро) (по цени от 2008 г.). Тези корекции в бюджета са одобрени от финансовата комисия на датския парламент. Всеки път съгласието е свързано с конкретни дейности по планиране, които попадат в обхвата на член 2 от Закона за планирането. Комисията счита, че датските органи са взели решение за тези увеличения на бюджета с оглед на решението относно планирането и следователно се позовават на презумпцията, че на Femern A/S не се предоставя държавна помощ с тези увеличения на бюджета или във всеки случай, в който те представляват помощ, тя е била съвместима. Въз основа на тези бюджетни одобрения на Femern A/S са отпуснати конкретни държавни заеми. Датските органи потвърдиха, че всеки от тези държавни заеми имат падеж, на който заемът става изискуем. Датските органи уточниха също така, че действителните разходи за планиране са били финансирани непрекъснато с оглед на прогнозите за краткосрочни разходи и предоставянето на подкрепа от ЕС по линия на TEN-T/MCE.

(263) Комисията счита, че датските органи биха могли основателно да предположат, че предоставянето на държавни гаранции и държавни заеми за бюджет за планиране в размер на 3,992 млрд. датски крони е обхванато от решението относно планирането. В действителност в решението относно планирането Комисията констатира, че Femern Belt A/S е действало като публичен орган, доколкото става въпрос за участието му във фазата на планиране, и че предоставеното за тези цели публично финансиране не представлява държавна помощ. Ако Femern Belt A/S е било избрано да отговаря за последващите фази на проекта и да извършва свързаните с тях търговски дейности, публичното финансиране на фазата на планиране е можело да бъде квалифицирано като съвместима държавна помощ. Вярно е обаче, че решението относно планирането не се отнася специално до държавни заеми,

([126]) Тази гаранция не се прилага за разходите за строителство по проекта. Всички задължения, свързани с ремонт, експлоатация и поддръжка на постоянната транспортна връзка, или всички нови работи, извършени след въвеждането в експлоатация на връзката, са строго изключени.

а само до държавни гаранции и вливане на капитал. В Закона за планирането (както е информирана Комисията) обаче изрично се предвижда възможността за държавни заеми и министърът на финансите има право на собствена преценка във връзка с решението относно оптималната комбинация за финансиране на подготовката, проучването, проектантските дейности и други необходими действия, свързани с постоянната транспортна връзка. Освен това в своя допълващ анализ на съвместимостта Комисията отбелязва, че решението относно планирането не е зависело от максималния размер на помощта или интензитета на помощта.

(264) На 28 ноември 2014 г. датският министър на транспорта е изпратил за публични консултации „законопроект за изграждането на постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт и връзките с вътрешността на страната в Дания“. Съгласно предвидения Закон за строителството Femern A/S ще бъде определено също така да осъществи изграждането, експлоатацията и финансирането на постоянната транспортна връзка. Съответно на 22 декември 2014 г. датските органи уведомиха Комисията за модела на финансиране на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт. Ето защо Комисията заключава, че датските органи са зачели своето задължение да информират Комисията в разумен срок, който да ѝ даде възможност да представи своето становище за техните планове да предоставят помощ за планирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка.

(265) Тъй като Femern A/S е получило авансови държавни заеми за дейностите по изграждането на 21 ноември и на 5 декември 2018 г. на обща стойност от 7,4 млрд. датски крони (1,0 млн. евро), от които 1,85 млрд. датски крони (0,2 млрд. евро) са платени през 2018 г., а останалата част в — периода февруари — април 2019 г., и тъй като на 26 март 2019 г. министърът на транспорта е дал указания на Femern A/S да стартира пакет от строителни работи, Комисията заключава, че поне част от помощта, предоставена въз основа на Закона за строителството, е била преведена в действие неправомерно.

6.4. **Оценка на съвместимостта**

(266) Датските органи твърдят, че ако Комисията е считала, че мерките за подкрепа представляват държавна помощ, тя е следвало да прецени тяхната съвместимост на основание член 107, параграф 3, буква б) от Договора, който позволява помощта да насърчава изпълнението на важен проект от общоевропейско значение.

(267) Съгласно член 107, параграф 3, буква б) от Договора помощите за насърчаване изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар. Комисията излага принципите, съгласно които ще оценява публичното финансиране на такива проекти, в своето съобщение относно критерии за анализа на съвместимостта с вътрешния пазар на държавна помощ за насърчаване изпълнението на важни проекти от общоевропейски интерес („съобщението за ВПОИ“) ([127]).

(268) Съгласно точка 51 от съобщението за ВПОИ „Комисията прилага принципите, установени в настоящото съобщение, по отношение на всички проекти за помощ, за които е постъпило уведомление и за които тя трябва да вземе решение след публикуването на съобщението в Официален вестник на Европейския съюз, дори в случаите, в които за проектите е постъпило уведомление преди датата на неговото публикуване“. Следователно в този случай следва да се прилагат принципите, изложени в съобщението на ВПОИ.

6.4.1. *Важен проект от общоевропейски интерес*

(269) За да получи право на помощ въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от Договора, даден важен проект от общоевропейски интерес следва да притежава следните характеристики:

— той трябва да бъде отделен проект, който е ясно дефиниран по отношение на целите му, както и условията на изпълнението му, включително участниците в него и финансирането му ([128]);

— трябва да бъде от общоевропейски интерес ([129]);

— трябва да бъде важен в количествено или в качествено отношение ([130]).

6.4.1.1. Проектът трябва да бъде ясно дефиниран по отношение на целите му, както и условията за изпълнението му.

(270) В решението за откриване на процедурата Комисията вече посочи, че в този случай проектът може да бъде дефиниран като планиране, изграждане и експлоатация на постоянната транспортна връзка. В член 2 от Договора за Фемарн-Белт се посочва, че постоянната транспортна връзка през пролива Фемарн-Белт се изгражда между Путгарден и Рьодбюхавн като комбинирана железопътна и пътна връзка, състояща се от електрифицирана двойна железопътна линия и четирилентова пътна връзка с техническото качество на магистрала. В по-общ план в Договора за Фемарн-Белт се дава ясно описание на проекта по отношение на целите му и условията за изпълнението му, включително участниците в него и финансирането му. Освен това в Закона за строителството и приложенията към него се предоставя подробно техническо описание на проекта, включително географско положение, проектиране, изграждане, финансиране и експлоатация. Следователно Комисията заключава, че проектът може да се счита за ясно дефиниран проект.

6.4.1.2. Проектът трябва да бъде от общоевропейски интерес

(271) Комисията счита, че проектът е от общоевропейски интерес по смисъла на член 107, параграф 3, буква б) от Договора, тъй като допринася по конкретен, ясен и установим начин за една или повече цели на Съюза и има значително въздействие върху конкурентоспособността на Съюза, както и върху устойчивия растеж и създаването на

([127]) ОВ C 188, 20.6.2014 г., стр. 4.
([128]) Съобщението за ВПОИ, точка 12.
([129]) Съобщението за ВПОИ, точка 14.
([130]) Съобщението за ВПОИ, точка 24.

стойност в голяма част от Съюза. Комисията призна общоевропейския интерес от проекта и в своето решение относно планирането, а неотдавна и в решението за откриване на процедурата.

(272) Проектът представлява важен принос към целите на Съюза, като е от основно значение за трансевропейските транспортни (TEN-T) и енергийни мрежи ([131]). Проектът ще допринесе за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, счита се за приоритетен проект по TEN-T и е от голямо значение за транспортната стратегия на Съюза ([132]). Той представлява липсваща връзка по Скандинавско-Средиземноморския коридор на основната мрежа на TEN-T, установена като такава в третия работен план на европейския координатор ([133]). Съответно проектът ще допринесе за подобряване на връзката между северните държави и Централна Европа, както и за по-голяма гъвкавост и спестяване на време за пътния и железопътния трафик. Това е ясен признак за общоевропейския интерес от проекта.

(273) Проектът включва две държави членки — Дания и Германия. Независимо от това ползите не се ограничават само до тези две държави членки, тъй като обхващат голяма част от Съюза ([134]). В действителност целта на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт е да се подобрят условията за превоз на пътници и стоки между северните държави и Централна Европа. Като затваря липсващата връзка по Скандинавско-Средиземноморския коридор ([135]), от проекта се очаква да донесе ползи за всички държави по коридора от Финландия до Малта (в съответствие с член 44, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([136])).

(274) Тези ясно определени ползи от проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, които са посочени също и в анализа на разходите и ползите, изготвен за Министерството на транспорта на Дания ([137]), не са ограничени до предприятията или до сектора, свързани с проекта ([138]). Анализът на разходите и ползите показва, че постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт ще доведе до значителни ползи за Европа въпреки големите инвестиционни разходи. Анализът на разходите и ползите беше изготвен от консултантското дружество *Incentive*, като първоначалната версия на проучването е от 5 януари 2015 г., а актуализираната версия е от 27 март 2015 г. Първоначалната версия беше актуализирана в съответствие с нови прогнозни оценки за строителството. Установените в анализа основни ползи се състоят в спестяване на време и повишена гъвкавост при преминаване през пролива Фемарн-Белт, подобряване на функционирането на вътрешния пазар и укрепване на икономическото и социалното сближаване между северните държави и Централна Европа.

(275) Освен това в анализа на разходите и ползите се определят количествено и нетните ползи, като се вземат предвид преките и непреките въздействия. Непреките въздействия включват например въздействието върху околната среда и климата и корекция за печалбите от фериботите. Според актуализираното проучване проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт ще доведе до възвръщаемост на нетната полза и до социално-икономическа възвръщаемост от 4,7 % ([139]), когато в анализа са включени разходите и ползите за всички държави. В първоначалното проучване са извършени и редица анализи на чувствителността. От съображения за предпазливост в него се измерва въздействието върху конкуренцията на фериботите, осъществяващи дейности при намалена честота. При този сценарий социално-икономическата възвръщаемост е изчислена на 4,1 % (в сравнение с цялостната социално-икономическа възвръщаемост от 5,0 % в първоначалния сценарий).

(276) Комисията счита, че дори и актуализираният анализ на чувствителността да доведе до възвръщаемост от 3,8 % в случай на продължаваща фериботна услуга, както твърдят Scandlines и др., положителното социално-икономическо проучване все пак потвърждава ползите от проекта.

(277) Комисията счита, че предоставените от Scandlines и Stena Line актуализирани проучвания от 2019 г. не променят квалификацията на проекта като проект с ясно определени ползи. Проучванията на Incentive се основават на надеждни предположения. Новото проучване на Knud Erik Andersen от 2019 г., предоставено от Scandlines и Stena Line, не променя тази оценка. Според Scandlines и Stena Line от проучванията на Incentive би се предположило, че Scandlines осъществява дейности при огромна загуба. Комисията не счита това за убедителен аргумент, тъй като е ясно, че в проучванията на Incentive социално-икономическата възвръщаемост в действителност е била

([131]) Съобщението за ВПОИ, точка 15.
([132]) Съобщението за ВПОИ, точка 23.
([133]) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/work_plan_wpiii.pdf, стр. 35.
([134]) Съобщението за ВПОИ, точка 16.
([135]) Скандинавско-Средиземноморският коридор представлява ос север-юг, която е от основно значение за европейската икономика. Коридорът се простира от Финландия и Швеция на север, до остров Малта на юг, като обхваща Дания, Северна, Централна и Южна Германия, промишлените центрове на Северна Италия и пристанищата на Южна Италия. Най-значимите проекти по коридора са постоянната транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт и планинския тунел Бренер, включително маршрутите за достъп до тях, вж. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en.
([136]) Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348 от 20.12.2013 г., стр. 1).
([137]) Проучване, изготвено за Министерството на транспорта на Дания от Incentive на 5 януари 2015 г., преработено и актуализирано с проучване от 27 март 2015 г.
([138]) Съобщението за ВПОИ, точка 17.
([139]) В съображение 144 от решението за откриване на процедурата се посочва многократно, че анализите на чувствителността са извършени в контекста на актуализираното проучване.

коригирана спрямо пропуснатите печалби за фериботите. По-специално в първоначалното проучване на Incentive се допуска, че приходите надхвърлят разходите с около 15 %. Освен това в проучването се включват два анализа на чувствителността с до 30 % разлика между приходите и разходите, която все още води до положителна социално-икономическа възвръщаемост от 4,6 % (в сравнение със социално-икономическата възвръщаемост от 5,0 % при основния сценарий). Scandlines и Stena Line също подчертават увеличаване на очакваните разходи за строителство за връзките с вътрешността на Германия. Комисията отбелязва, че този елемент също не може да лиши от правдоподобност проучванията на Incentive, които се основават на обоснована прогнозна оценка на цялостните разходи за строителството (връзките с вътрешността в Германия са само малка част от общите разходи), включително обоснован размер на резерва.

(278) В точка 18 от съобщението за ВПОИ се изисква проектът да бъде съфинансиран от бенефициера. Тъй като в голямата си част проектът ще бъде финансиран от Femern A/S, с оглед на факта, че на ползвателите на постоянната транспортна връзката ще бъдат начислявани такси и такси за изминато разстояние, Комисията смята, че този критерий е спазен.

(279) Публичното финансиране на постоянната транспортна връзка не е свързано с вредни за околната среда субсидии, следователно то не е в конфликт с принципа за постепенно прекратяване на тези субсидии, както се изисква от точка 19 от съобщението за ВПОИ.

(280) Проектът е получил финансиране от ЕС за дейностите по планиране, които са подробно описани в съображение 37 от настоящото решение, и във връзка с него е получен ангажимент за по-нататъшна подкрепа по линия на МСЕ. Това също е признато в съобщението за ВПОИ за положителен показател за общоевропейски интерес.

(281) Всички тези елементи допринасят за заключението на Комисията, че проектът представлява важен и конкретен принос към постигането на целите на Съюза в областта на транспортната политика и по-широките цели на Съюза, по-специално укрепването на икономическото и социалното сближаване. В този аспект Комисията счита, че проектът е от общоевропейски интерес.

6.4.1.3. Проектът трябва да бъде важен в количествено или в качествено отношение.

(282) Проектът е голям европейски проект за транспортна инфраструктура. Важният му характер вече е признат от Комисията в решението ѝ относно планирането.

(283) Въз основа на предоставената от датските органи актуализация общите разходи за планирането и строителството на постоянната транспортна връзка се изчисляват на 52,6 млрд. датски крони (7,1 млрд. евро), а разходите, свързани с планирането и осъществяването на модернизирането на датските връзки с вътрешността на страната се изчисляват на 9,5 млрд. датски крони (1,3 млрд. евро), т.е. 62,1 млрд. датски крони (8,3 млрд. евро) по цени, определени за 2015 г. за целия проект. Освен това проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт включва и значителни разходи, свързани с изграждането на връзките с вътрешността на страната в Германия, които са отговорност на германските органи ([140]).

(284) Също така проектът се реализира като част от сътрудничеството между Германия и Дания и вече е одобрен на равнището на Съюза, тъй като постоянната транспортна връзка представлява неразделна част от трансевропейската транспортна мрежа. След завършването на постоянната транспортна връзка тя значително ще подобри условията за движението на пътници и товари между северните държави и Централна Европа, като ще помогне за облекчаване на задръстванията по маршрута в пролива Големия белт през Дания, по-специално по железопътната мрежа.

(285) Следователно Комисията счита, че проектът е особено голям по размер и обхват. Сравнително дългият срок за изграждане и високият размер на инвестицията също така предполагат значително ниво на финансов риск ([141]). В този аспект Комисията счита, че проектът е важен в количествено и в качествено отношение.

(286) На това основание Комисията заключава, че проектът отговаря на всички критерии за допустимост, определени в точка 3 от съобщението за ВПОИ ([142]).

6.4.2. *Характер на помощта, която се оценява*

(287) Мерките, за които е получено уведомление през 2014 г. и които са оценени в решението относно строителството, обхващат планирането, изграждането и експлоатирането на постоянната транспортна връзка до пълното изплащане на дълга. В решенията си от 13 декември 2018 г. Общият съд заяви, че тъй като въпросната помощ обхваща оперативните разходи за постоянната транспортна връзка, не може да се изключи, че до известна степен помощта може да представлява оперативна помощ, която, ако е налице, би следвало да бъде конкретно оценена от Комисията.

(288) Ето защо в раздел 5.3.2 от решението за откриване на процедурата Комисията повдигна въпроса дали мерките за помощ следва да се квалифицират като инвестиционна помощ или като оперативна помощ, или като комбинация от двете. По-специално на този етап не беше ясно до каква степен мерките, които ще бъдат прилагани по време на фазата на експлоатация на проекта, ще покрият нуждите от финансиране, свързани с i) изплащането на дълга, натрупан по време на фазата на планиране и строителство на проекта, и/или ii) плащането на оперативни разходи по време на фазата на експлоатация на проекта и/или iii) изплащането на дивидентите на дружеството майка, или iv) всичко горепосочено.

([140]) Тези разходи не са свързани с настоящия случай.

([141]) Съобщението за ВПОИ, точка 24.

([142]) Общият съд също потвърди анализа на Комисията във връзка с това; вж. решение на Общия съд от 13 декември 2018 г., *Scandlines/Европейска комисия*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, точки 144—181.

(289) Според Scandlines и др. оперативната помощ е свързана с характера на разходите и не е свързана с конкретна фаза (като напр. фазата на експлоатация) на проекта. Според тях всяка помощ, която покрива оперативните разходи, представлява оперативна помощ, независимо от фазата, на която възникват разходите. Тъй като оперативните разходи са включени в анализа на ликвидния дисбаланс, Scandlines и др. считат, че по определение съществува оперативна помощ. Освен това за Scandlines и др. такава оперативна помощ е забранена.

(290) Първо е необходимо да се определи дали мерките включват оперативна помощ. Ако отговорът е положителен, трябва да се направи анализ дали такава потенциална оперативна помощ може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар и на какво основание.

(291) Според установената съдебна практика оперативната помощ се определя като помощ, която е предназначена да облекчи разходите на предприятието, които обикновено би трябвало да поеме в хода на ежедневното си управление или обичайните си дейности ([143]). Съдът разграничи допълнително инвестиционната помощ и оперативната помощ, като свързва целта на инвестиционната помощ с наличието на конкретна инвестиция ([144]).

(292) Когато цитираното определение за оперативна помощ се разглежда заедно с мерките, за които е постъпило уведомление от датските органи през 2014 г., изглежда, че Femern A/S потенциално би могло да се ползва от оперативна помощ. При разглеждане на Закона за планирането и Закона за строителството от член 7 и член 4 става ясно, че Femern A/S ще има възможност да взема държавни заеми и да се ползва от държавни гаранции по своите заеми за финансиране и рефинансиране, планиране, строителство, *експлоатация* и други необходими мерки във връзка с изграждането и *експлоатацията* на постоянната транспортна връзка. В Закона за строителството не се изключва, че Femern A/S би могло да бъде облекчено от разходи, които обикновено би трябвало да понесе в хода на ежедневното си управление на постоянната транспортна връзка. Тъй като цитираното по-горе определение за оперативна помощ ясно се отнася до „ежедневното управление“ и „обичайните дейности“ и препраща имплицитно към „непрекъснат характер“ (за разлика от ad hoc характера за инвестиционна помощ), Комисията счита че тази потенциална оперативна помощ може да е налице само след като постоянната транспортна връзка бъде въведена експлоатация.

(293) В отговор обаче на съмненията, повдигнати в решението за откриване на процедурата и посочени в съображение 177, датските органи преразгледаха уведомлението от 2014 г., за да ограничат допълнително държавната помощ и да ограничат предоставянето на държавни гаранции и държавни заеми до финансирането, необходимо за разходите, направени по време на фазата на планирането и строителството, и следователно за разходите за планирането и строителството на постоянната транспортна връзка. Максималният размер на дълга, който може да бъде обезпечен с държавни гаранции или получен чрез държавни заеми, е ограничен до разходите за планиране и строителство, включително финансовите разходи, свързани с тези разходи за планиране и строителство.

(294) Въз основа на преразгледаното уведомление Комисията заключава, че разглежданата помощ се отнася до инвестиционна помощ, тъй като целта на помощта очевидно е да се направи възможно планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка, а не Femern A/S да се облекчи от разходи, които обикновено би трябвало да поеме в хода на ежедневното си управление или обичайните си дейности. Фактът, че Femern A/S често рефинансира взетите заеми за покриване на разходите за планиране и строителство, вместо например да вземе един голям заем, е просто въпрос, свързан с *формата и вида* на финансовата структура на проекта. Това не означава, че държавните гаранции за рефинансираните заеми, свързани с разходите за планиране и строителство, включват оперативна помощ. Освен това, както Комисията показва по-долу при анализа на съвместимостта и оценката на ликвидния дисбаланс, размерът на помощта е значително по-нисък от разходите за строителство на постоянната транспортна връзка.

(295) Макар да изглежда, че Законът за строителството допуска оперативна помощ, Комисията счита, че това би могло да предостави потенциално предимство на Femern A/S единствено след пускането в експлоатация. Въз основа на преразгледаното уведомление потенциалът за бъдеща оперативна помощ е премахнат.

(296) Освен това датските органи ще гарантират, че Femern A/S ежегодно предоставя отчет за своите парични потоци с цел да докаже, че експлоатацията на постоянната транспортна връзка не се субсидира.

6.4.3. *Необходимост от помощта*

(297) Според точка 28 от съобщението за ВПОИ „помощта не трябва да субсидира разходите за проект, които едно предприятие така или иначе би поело, и не трябва да компенсира обичайните бизнес рискове от стопанска дейност. Без помощта осъществяването на проекта следва да бъде невъзможно или да бъде в по-малък размер или обхват, или по друг начин, който значително би ограничил очакваните му ползи“.

([143]) Вж. напр. решение на Съда от 19 септември 2000 г., *Германия/Комисия*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, точка 30 и цитираната в нея съдебна практика, и решение на Съда от 24 ноември 2011 г., *Италия/Комисия*, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, точка 63.

([144]) Решение на Съда от 24 ноември 2011 г., *Италия/Комисия*, C-458/09 P, ECLI:EU:C:2011:769, точка 64.

(298) В бележка под линия 2 към точка 28 от съобщението за ВПОИ също се съдържа формално изискване за стимулиращ ефект, при условие че „Заявлението за помощ трябва да предхожда започването на работа, което означава започване на строителни работи по инвестицията или поемане на първия твърд ангажимент за поръчка на оборудване или други ангажименти, които правят инвестицията необратима, независимо от хронологичния им ред. Закупуването на земя и подготвителните работи, като например получаване на разрешителни и провеждане на предварителни проучвания за осъществимост, не се считат за започване на работа“.

(299) Що се отнася до официалното изискване за стимулиращ ефект, Комисията вече отбеляза в решението за откриване на процедурата, че е ясно, че Femern A/S е създадено единствено с цел планиране, изграждане и експлоатация на постоянната транспортна връзка. Това му е наложено от неговия устав. Освен това от анализа на съществения стимулиращ ефект става ясно (вж. съображение 302 и следващите), че без помощ Femern A/S не е било в състояние на изпълни проекта. При тези обстоятелства и като се има предвид, че в този случай помощта се отнася до един проект, за който е взето решение от Дания и Германия и който ще бъде изпълнен от държавни предприятия със специална цел, официалното изискване за стимулиращ ефект, както е посочено в съобщението за ВПОИ, не може да бъде разгледано като предпоставка за доказване на стимулиращия ефект на помощта. Проектът за постоянната транспортна връзка е много различен например от проектите, които могат да бъдат подпомагани в рамките на схема за регионална помощ, тъй като решенията за тези проекти се вземат от самите дружества и стимулът в основата за тяхното инвестиционно решение трябва да бъде проверен от органите, предоставящи помощта, преди нейното предоставяне. Комисията счита, че в този случай заявлението за помощ може да се счита за присъщо на създаването на Femern A/S. Следователно фактът, че Femern A/S не е подало заявление за специфична помощ до датските органи, не доказва липсата на стимулиращ ефект ([145]).

(300) Scandlines и др. твърдят също така, че от значение в този случай е дали Femern A/S е действало (чрез строителство) преди предоставянето на помощта или, с други думи, дали Femern A/S действително е започнало строителството преди да получи ангажимент за предоставянето на помощта. В становището си Scandlines и др. посочват, че „Femern A/S започна строителните работи през 2013 г., макар че със Закона за строителството датските органи поеха ангажимент да предоставят помощта най-рано през 2015 г.“. Според Scandlines и др. тези работи не могат да се считат за дейности по планиране. Освен това, като се има предвид и че помощта за строителни дейности все още не е била отпусната, официалният стимулиращ ефект би бил нарушен. В коментарите си от октомври 2019 г. Scandlines твърди, че Femern A/S е нарушило и изискванията за стимулиращ ефект чрез извършване на строителни работи след отмяната на решението относно строителството. Комисията отбелязва, че в официалното изискване за стимулиращ ефект не се съпоставя като цяло датата на започване на работите с датата на предоставяне на помощта (което изглежда твърди Scandlines и др.), а се съпоставя датата на започване на работите с датата на заявлението за помощ. Във всеки случай, както обясниха датските органи, така наречените *подготвителни работи*, които са част от програма, съгласно която датските органи решиха да започнат някои подготовки на по-ранен етап от първоначално предвидения, се основават на няколко одобрения от датския парламент на корекция на бюджета за планиране. Следователно Комисията счита, че не може да се твърди, че в качеството си на субект със специална цел и предвид устава си Femern A/S е продължило с тези дейности, без да разчита на факта, че те ще бъдат субсидирани от държавата.

(301) Scandlines и др. твърдят също че в точка 163 от решението за откриване на процедурата Комисията неправилно се е позовала на задължението за отлагане. Комисията е съгласна, че задължението за отлагане и официалното изискване за стимулиращ ефект са две различни понятия. В действителност предоставената в нарушение на задължението за отлагане помощ все пак може да има стимулиращ ефект.

(302) Позицията на Комисията, че липсата на заявление за помощ не е от решаващо значение за оценката на стимулиращия ефект на помощта, не засяга в този случай изискването помощта да не субсидира разходите, които така или иначе ще бъдат направени за проекта (съществения стимулиращ ефект, както е предвидено в точка 28 от съобщението за ВПОИ). Комисията счита, че позоваването на Scandlines и др. на член 345 от Договора по отношение на това, че би имало дискриминация в полза на публичните дружества, следователно не е от значение. Както беше обяснено, Комисията счита, че тестът за съществен стимулиращ ефект в точка 28 от съобщението за ВПОИ е напълно приложим, но предвид специфичните обстоятелства, посочени в съображение 299 от настоящото решение, помощта може да се счита за присъща при създаването на Femern A/S в контекста на проекта. Следователно следва да се докаже, че без помощта постоянната транспортна връзка не би могла да бъде реализирана, поне не в този мащаб.

(303) В точка 29 от съобщението за ВПОИ от държавата членка се изисква да предоставя на Комисията съответна информация относно подпомогнатия проект. Необходимо е също така подробно описание на съпоставителния сценарий, който отговаря на ситуацията, при която не се отпуска помощ от държава членка.

(304) Както вече бе посочено в решението за откриване на процедурата, датските органи твърдят, че не съществува надеждно съпоставително или реалистично описание на алтернативен проект. Датският парламент е единственият

([145]) Решение на Общия съд от 13 септември 2018 г., *Scandlines Danmark ApS и Scandlines Deutschland GmbH/Комисия*, T-630/15, ECLI:EU:T:2018:942, точка 192.

орган за вземане на решения по отношение на обхвата на проекта и средствата за неговото финансиране. Следователно Femern A/S (и A/S Femern Landanlæg) не разполагат с правомощието да решават да изпълнят алтернативен проект с различен мащаб.

(305) Макар че в точка 29 от съобщението за ВПОИ ясно се предвижда, че съпоставителният сценарий може да се състои в липса на алтернативен проект, Scandlines и др. твърдят, че Комисията следва да провери дали съществува алтернативен проект без помощ. Тъй като в оценката на разходите и ползите от 2000 г. ([146]) са посочени няколко алтернативи и тъй като съотношението разходи/ползи за решението за подводен тунел е било значително по-ниско в сравнение с другите алтернативи, Scandlines и др. считат, че Комисията не бива да пренебрегва тези алтернативи в своята оценка на необходимостта от помощта. Те считат също така, че фактът, че датският парламент е единственият орган за вземане на решения по отношение на обхвата на проекта, не е от значение, а Запитването във връзка с търговски интерес от 2001 г. считат за остаряло.

(306) Обхватът на доклада за разходите и ползите от 2000 г. е представлявал икономическата и финансовата оценка на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, включваща оценката на различни технически решения за постоянна транспортна връзка в сравнение с продължаващо наличие на настоящата фериботна система. Комисията признава, че в доклада за разходите и ползите от 2000 г. се заключава, че относителната ефективност на алтернативата на подобрена фериботна система е била значително по-висока. В същото време обаче в доклада се стига до заключението, че абсолютната величина на нетните ползи, получени от решението за постоянната транспортна връзка, не може да бъде постигната чрез подобрена фериботна система (най-големият принос към тези ползи е намаленото време за пътуване и спестяването на транспортните разходи). Следователно една подобрена фериботна система не е била алтернатива със същия обхват и не би постигнала съпоставими очаквани ползи като проекта за постоянна транспортна връзка, който следва да се разглежда като съпоставителен сценарий. Що се отнася до другите сценарии, в доклада за разходите и ползите от 2000 г. не е направено класиране и не е посочено ясно предпочитание и във всеки случай от доклада не може да се заключи, че алтернативни сценарии биха съществували там, където без помощ би могло да бъде реализирано положително решение за постоянна транспортна връзка със съпоставим обхват или да се постигнат сравними очаквани ползи. Следователно Комисията счита, че тя може да се позове на Запитването във връзка с търговски интерес, стартирало през 2001 г., за да установи сценария, при който постоянната транспортна връзка не би получила публична подкрепа.

(307) Както вече беше посочено в решението за откриване на процедурата, целта на запитването е била да се проучи: i) готовността и способността на частния сектор да проектира, планира, изгражда, финансира и експлоатира постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт, ii) финансовите решения и свързаните с тях технически решения във връзка с проекта, iii) организационната рамка за участие на частните инвеститори в проекта и iv) разпределението на рисковете, свързани с проекта, между частния сектор и държавите членки ([147]). Запитването е породило значителен интерес: получени са отговорите на приблизително 100 отделни дружества, от които 31 ([148]) са отговорили на въпросник, а 20 са поканени за интервюта. При запитването се стига до заключението, че частният сектор би бил заинтересован да участва в проектирането, финансирането, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка, ако държавите предоставят какъвто и да е вид подкрепа, която значително надвишава предвидената подкрепа от TEN, и/или държавни гаранции. Частните инвеститори биха изисквали висока вътрешна норма на възвръщаемост, за да компенсират съществените рискове, свързани с такъв проект като постоянната транспортна връзка. По същия начин заемодателите биха изисквали висок лихвен процент и висок коефициент на покритие на дълга, за да преодолеят предполаганите рискове. Заедно тези изисквания от инвеститорите и заемодателите биха довели до такива високи разходи за капитал, че проектът не би бил осъществим без значителна публична подкрепа. С оглед да обосноват твърдението, че въпросното заключение не се е променило междувременно, датските органи представиха анализ, изготвен към момента на уведомлението ([149]), показващ, че резултатите от Запитването са все още валидни.

(308) Въз основа на това Комисията счита, че, първо, нито един рационален частен инвеститор не би се ангажирал с финансирането на такъв проект при нормални пазарни условия, и второ, че постоянната транспортна връзка би могла да бъде завършена само със значителна публична подкрепа. Фактът, че окончателното техническо решение се е променило след Запитването от 2001 г. не променя това заключение и нищо не предполага, че съпоставителният сценарий без помощ междувременно е станал жизнеспособен. Освен това финансирането от ЕС съгласно МСЕ би било допълнителен солиден показател за необходимостта от публично финансиране за реализирането на проекта. Следователно без помощта проектът не би бил реализиран. По този начин съпоставителният сценарий се състои в липсата на алтернативен проект. При липсата на алтернативен проект помощта трябва да се счита за необходима, ако например може да се докаже, че ВНВ на проекта е под нормалната норма на възвръщаемост, изисквана от инвеститорите, участващи в подобни инвестиционни проекти, или ако ВНВ е недостатъчна за обезпечаване на изискваната от пазара цена на капитала.

([146]) *Икономическа оценка на подобрена фериботна система през пролива Фемарн-Белт*, изготвена от PLANCO Consulting GmbH за министерствата на транспорта на Дания и Германия през май 2000 г.

([147]) Резултатът от Запитването във връзка с търговски интерес беше публикуван в доклада: „Fehmarnbelt, Инвестиране, финансиране и организиране на инфраструктура, юни 2002 г.“

([148]) Участниците включваха консорциуми, състоящи се от изпълнители, оператори и банки, от една страна, и отделни дружества, основно банки, инженерни дружества и застрахователи, от друга страна.

([149]) Работни принципи на датския модел за държавни гаранции и опит с широкомащабни инфраструктурни проекти, септември 2014 г., и Вътрешна норма на възвръщаемост и интензитет на държавните субсидии по отношение на постоянната транспортна връзка.

(309) Във връзка с това в контекста на уведомлението от 2014 г. датските органи вече разясниха, че Femern A/S не е разполагало с *инвестиционни проекти от подобно естество*, или *цена на неговия общ капитал*, която би могла да се използва за изчисляване на това дали размерът на помощта надвишава нивото, необходимо за проекта, за да бъде достатъчно рентабилен. Следователно е било необходимо да се сравни ВНВ на проекта с изискванията за цена на капитала, разглеждани обикновено в *съответния отрасъл*. Датските органи предоставиха актуализиран анализ, отразяващ настоящите условия на пазара и специфичния риск за проекта.

(310) Както бе посочено в съображение 175, целевата WACC зависи от безрисковия процент. При алтернативния модел WACC е по-ниска и е изчислена от датските органи на 5,59 %.

(311) Датските органи сравниха това изискване за цена на капитала за отрасъла с вътрешната норма на възвръщаемост, която би била постигната с проекта за постоянна транспортна връзка при отсъствие на помощ. Тъй като датските органи предоставиха актуализирани финансови данни в отговор на повдигнатите в решението за откриване на процедурата съмнения относно пропорционалността на помощта, Комисията препраща към раздел 0 от настоящото решение за подробна оценка на предположенията за моделите.

(312) Резултатът от тези актуализирани изчисления показва, че ВНВ на проекта без каквато и да е държавна помощ би възлизала на 3,9 %, като се взема предвид икономически жизнен цикъл на инвестицията от 40 години. Тази ВНВ е значително по-ниска от изискваната от пазара цена на капитала от 5,59 %, която е изчислена по алтернативния модел за ликвиден дисбаланс. Вследствие на това тя е и по-ниска от изискваната от пазара цена на капитала, установена по първия модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс, който предполага по-висока средна стойност на WACC. Този анализ потвърждава заключенията от Запитването във връзка с търговски интерес от 2001 г. по отношение на необходимостта от държавна помощ. Освен това по искане на Комисията датските органи проведоха няколко анализа на чувствителността въз основа на актуализирания финансов модел. Изглежда, че ВНВ остава под изискваната от пазара цена на капитала дори и, както предполага жалбоподателят, ако се вземе предвид много дълъг жизнен цикъл (при симулацията моделът е удължен до 2100 г.).

(313) Въз основа на горепосочените елементи Комисията заключва, че помощта не субсидира разходите за проекта, които във всеки случай биха били направени от Femern A/S, ако се допусне, че проектът би бил предприет при липсата на въпросната помощ. Следователно помощта е необходима за изграждането на въпросната инфраструктура.

6.4.4. *Пропорционалност на помощта*

(314) Принципът на пропорционалност изисква мерките за помощ да не надхвърлят границите на подходящото с оглед постигането на техните цели. Следователно, ако планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка би могло да бъде постигнато с по-малко помощ, то тогава помощта не би се считала за пропорционална ([150]).

(315) Съгласно точка 31 от съобщението за ВПОИ „максималният размер на помощта се определя във връзка с установения ликвиден дисбаланс спрямо допустимите разходи. Ако е обосновано от анализа на ликвидния дисбаланс, интензитетът на помощта може да достигне до 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 определени в приложение […]“.

(316) За да отговорят на съмненията, изразени в решението за откриване на процедурата, датските органи предоставиха актуализация на анализа на ликвидния дисбаланс и ограничиха помощта, така че да не надхвърля ликвидния дисбаланс.

(317) Следователно е необходимо да се оцени дали представените от датските органи основни предположения за модела на ликвиден дисбаланс на постоянната транспортна връзка са подходящи с оглед на естеството, обхвата и рисковете, свързани с проекта.

(318) В този контекст Комисията отбелязва, че размерът на помощта е пряко свързан с основните предположения за модела на ликвиден дисбаланс не само като последица от ограничаването на размера на помощта до равнището на ликвидния дисбаланс, но и поради факта, че равнището на дълга и следователно равнището на размера на помощта зависят от фактори като например цялостните разходи за строителство и предполагаемия лихвен процент. Поради това, предвид преразгледаното уведомление, включително актуализацията на анализа на ликвидния дисбаланс, Комисията намира за подходящо моделът да се основава и на най-новите основни данни. В това отношение Комисията приема методологията на датските органи да използват като отправна точка последния изцяло преработен финансов анализ на проекта — финансовия анализ от 2016 г., и да актуализират този анализ с други съответни промени.

(319) Датските органи ограничиха модела на ликвиден дисбаланс до модел на финансиране на постоянната транспортна връзка и изключиха от анализа всички разходи за строителството, свързани с връзките с вътрешността на страната. Тъй като от член 5, параграф 2 от Закона за строителството става ясно, че A/S Femern Landanlæg плаща всички разходи за планирането, изграждането, експлоатацията и другите необходими мерки, свързани с изграждането

([150]) Съобщението за ВПОИ, точка 28.

и експлоатацията на връзките с вътрешността на страната, Комисията счита, че датските органи са предприели правилен подход при изключването от анализа на ликвидния дисбаланс за Femern A/S на тези разходи за връзките с вътрешността на страната. Освен това датските органи предложиха да не се вземат предвид плащанията на дивиденти, които Femern A/S е възможно да направи в полза на A/S Femern Landanlæg. Следователно тези плащания на дивиденти не представляват разходи в модела. Датските органи преразгледаха също така уведомлението от 2014 г., тъй като се ангажираха да гарантират, че Femern A/S ще започне да изплаща дивиденти на A/S Femern Landanlæg едва след като субсидираният от държавата дълг на Femern A/S бъде изцяло погасен.

(320) Датските органи разясниха, че допустимите разходи са ограничени до бюджета за разходи за строителство. Този бюджет за разходи за строителство включва разходите за планиране, както и разходите за рекламни дейности/дейности по предлагане на пазара/информационни дейности. Комисията счита, че тъй като моментът за извършване на тези информационни/рекламни дейности е настъпил около 10 години преди планираната дата на пускане в експлоатация, тъй като очевидно е налице задължение за предоставяне на информация, наложено от датската държава, и тъй като информационните дейности са били част от Закона за планирането, то тези разходи са свързани с реализацията на проекта и следователно отговарят на условията за помощ съгласно съобщението за ВПОИ. Бюджетът за разходите за планиране и строителство възлиза на 62,2 млрд. датски крони (8,3 млрд. евро) (в номинални цени), които Комисията счита за подходяща прогнозна оценка. Бюджетът включва изискване за резерв, което е зададено така, че е налице 80 % вероятност бюджетът, включващ резерва, да бъде достатъчен за завършване на проекта въпреки всички преразходи. Той отразява разходите, които е най-вероятно да се направят по проекта. Освен това с цел изчисляване на максималния ликвиден дисбаланс датските органи добавиха буфер за строителството от 3 млрд. датски крони (0,4 млрд. евро) (в номинални цени) към разходите за строителство. Буферът съответства на увеличение на изискването за резерв от 80 % на 99 %. Това означава, че при реализиране не само на 80 %, но и на 99 % от бъдещите разходи, бюджетът, включващ резерва от 7,3 млрд. датски крони (1 млрд. евро), както и буфера от 3 млрд. датски крони (0,4 млрд. евро), ще бъде достатъчен за завършване на проекта. Това обаче означава също, че има вероятност действителните разходи за строителство да не са толкова високи и че предполагаемите разходи за строителство за определяне на ликвидния дисбаланс могат следователно да бъдат завишени от този буфер за разходите за строителство.

(321) В своя анализ от 2016 г. датските органи актуализираха първоначалното предположение относно финансирането от ЕС на 10 %. Това предположение е по-ниско от първоначалното предположение от 18 %, което е в основата на Закона за строителството (което се равнява на подкрепа от ЕС в размер на около 7,5 млрд. датски крони или 1 млрд. евро). Датските органи разясниха, че през 2015 г. ЕС е предоставил 589 млн. евро за периода на финансиране 2016—2019 г., което се равнява на приблизително 4,4, млрд. датски крони (по сегашни цени). В същото време е съществувала несигурност по отношение на общото финансиране, което е трябвало да бъде отпуснато на Femern A/S, включително несигурност относно момента на започване на периода на строителство. Поради тези причини във финансовия анализ от 2016 г. предполагаемата подкрепа от ЕС е променена на 10 %. Комисията обаче отбелязва, че предположението във финансовия анализ от 2016 г. е заявено като предпазливо. Датските органи обясниха, че поради забавяне на одобрението на германския план с повече от една година и последващи съдебни спорове пред Федералния административен съд на Германия, Femern A/S няма да бъде в състояние да използва пълния размер на безвъзмездните средства от ЕС дори при удължаване на периода на подпомагане с две години до края на 2022 г. при най-оптимистичния сценарий. Освен това датските органи разясниха, че те очакват общият бюджет на ЕС да бъде намален във финансовите перспективи за периода 2021—2027 г. (поради Брексит) и в същото време броят на молбите за подкрепа от ЕС за инфраструктурни проекти да се увеличи. Следователно предположението от 10 % финансиране от ЕС следва да се счита за основателно предположение. При изчисленията на ликвидния дисбаланс финансирането от ЕС се равнява общо на 12 % от разходите за планиране и строителство (изразени като ННС), които въз основа на горепосочените разяснения Комисията счита за разумно предположение.

(322) Що се отнася до приходите, нищо от това, което е станало известно по време на официалното разследване, не дава основание на Комисията да постави под въпрос прогнозата за пътния трафик, тъй като тя е разработена през 2014 г., подложена е на кръстосана проверка и е обхваната от външно гарантиране на качеството. Освен това Комисията счита за разумно, че прогнозата за пътния трафик от 2014 г. е била актуализирана в съответствие с ефекта от намаляването на таксата за изминато разстояние на „Големия белт“. По отношение на предположението за продължаващата фериботната услуга в данните за трафика Комисията отбелязва, че това предположение не е в съответствие с основния сценарий от анализа на разходите и ползите, разработен през 2015 г. Както обаче изтъкнаха датските органи, към този момента рискът от продължаване на фериботната услуга вече е бил ясно установен, тъй като анализът на трафика включва специфичен анализ на чувствителността относно този елемент. Оттогава насам Scandlines многократно е потвърждавало, включително в отговора си на решението за откриване на процедурата, намерението си да поддържа фериботните дейности с честота, която дори е по-кратка от интервала от 1 час. Изготвените от консултантите PWC и KPMG проучвания, които са посочени от датските органи (вж. съображение 168 от настоящото решение), изглежда също потвърждават възможността за продължаваща услуга. С оглед на всичко това Комисията счита, че разумният инвеститор би допуснал във финансовия си анализ продължаваща фериботна услуга, и счита предположението за фериботна услуга на интервал от 1 час за подходящо.

(323) Що се отнася до предполагаемите цени, Комисията не споделя мнението на Scandlines и др., че така определените цени биха били твърде ниски, защото „определените от Femern A/S такси за изминато разстояние са по-ниски от разходите“. Комисията отбелязва, че очакваните оперативни приходи значително надвишават оперативните разходи през целия период на експлоатация. Не е възможно да съществува изискване цените да компенсират пълните разходи (включително разходите за строителство) по проекта. Ако беше възможно да се определят цени на равнище, което да компенсира всички разходи за строителство и оперативни разходи, не би имало ликвиден дисбаланс и не би била необходима държавна помощ. Комисията обаче счита, че предполагаемите цени в модела за ликвиден дисбаланс не могат да бъдат изкуствено занижени единствено с цел да се увеличи ликвидният дисбаланс. Законът за строителството се позовава на Закона за планирането, като се предполага, че равнището на цените за пътния трафик се е очаквало да бъде на равнището на цените на фериботите за Рьодбю—Путгарден през 2007 г., коригирано с общото увеличение на цените до момента на откриването. Същото това равнище на цените е било основата за прогнозите за трафика и се е считало за реалистично предположение в съответните проучвания. При прогнозата за трафика се използва фиксирана, технически средна цена както за леките автомобили, така и за камионите. Освен това от финансовия анализ от 2016 г. става ясно, че ако се въведе диференцирана структура на цените, ефектът върху общите приходи би бил сравнително ограничен. Въз основа на горепосоченото Комисията счита предполагаемите приходи от пътния трафик за надеждни и подходящи.

(324) Комисията също така счита, че основата за изчисляването на приходите от железопътния транспорт, както е разяснена в съображение 170, е разумна.

(325) Финансовият анализ от 2016 г. включва цялостен преглед на разходите за експлоатация, поддръжка и реинвестиране по отношение на постоянната транспортна връзка, водещ до сериозно намаляване на тези разходи. Тези нови предположения също са включени в актуализирания модел на ликвиден дисбаланс. Според Scandlines и др. оперативните разходи трябва да бъдат изключени от изчисляването на ликвидния дисбаланс. Това се основава на становището им, че цялата помощ, която покрива оперативните разходи, е оперативна помощ, което според тях не може да бъде допуснато. В част 6.4.2 от настоящото решение Комисията вече разгледа какво представлява оперативната помощ. Дали оперативните разходи могат да бъдат включени в изчисляването на ликвидния дисбаланс обаче е различен въпрос.

(326) Комисията отбелязва, че в точка 31 от съобщението за ВПОИ при определяне на ликвидния дисбаланс се посочва разликата между положителните и отрицателните парични потоци. Всъщност за логиката на вземане на инвестиционни решения е присъщо предварително сравняване на инвестиционни разходи с бъдещи оперативни приходи и разходи. Обикновено инвеститорите не вземат положително инвестиционно решение, доколкото това сравнение води до дисбаланс или отрицателна нетна настояща стойност. Следователно очакваните оперативни разходи и приходи са неразделна част от анализа на ликвидния дисбаланс. Това се потвърждава и от критериите за съвместимост в Регламента за общо групово освобождаване ([151]). Въпреки че не са пряко приложими в настоящия случай, те показват начина, по който Комисията прилага принципа за ликвиден дисбаланс в практиката си за държавна помощ. В член 53, параграф 6 и член 55, параграф 10 от Регламента, които се отнасят до помощи за култура и опазване на културното наследство и съответно до помощи за спортни инфраструктури и мултифункционални инфраструктури за отдих, се посочва, че „за инвестиционните помощи […], размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства“. „Оперативна печалба“ е определена в член 2, параграф 39 от Регламента за общото групово освобождаване като „разлика между сконтираните приходи и сконтираните оперативни разходи през съответния живот на инвестицията, като тази разлика е положителна стойност. Оперативните разходи включват разходи за персонал, материали, услуги, възложени на подизпълнители, комуникации, енергия, поддръжка, разходи за наем и управление […]“.

(327) При анализа на ликвидния дисбаланс датските органи използваха очаквания икономически жизнен цикъл на постоянната транспортна връзка. Те считат, че очакваният икономически жизнен цикъл на инвестицията ще бъде 40 години, тъй като това е периодът от време, който обикновено би взел предвид инвеститор при вземане на решение за широкомащабни инфраструктурни инвестиции като постоянната транспортна връзка. Следователно взетият под внимание референтен период от момента на влизането в сила на Закона за строителството е 53 години и 50 години от предполагаемото начало на фазата на строителство. Вярно е, че съгласно уебсайта на Femern A/S предвиденият жизнен цикъл на проекта е 120 години. Колкото по-отдалечени са паричните потоци обаче, толкова по-голямо ще бъде въздействието на дисконтирането. Комисията смята, че поради високата степен на несигурност, свързана с всяка финансова прогноза за толкова дълъг период от време, е малко вероятно някой разумен инвеститор да е приел да направи инвестиция, чиито перспективи за рентабилност могат да бъдат реализирани единствено през толкова продължителен период от време. Комисията счита периода на експлоатация от 40 години за разумно предположение за изчисляване на ликвидния дисбаланс на постоянната транспортна връзка. Този период е значително по-дълъг от референтните периоди от 25—30 години, използвани в практиката за вземане на решения на Комисията през последните години, например в пристанищния и летищния сектор. Освен това този период също е по-дълъг от стандартния целеви показател от 25—30 години, използван като референтен период в

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

сектора на пътния/железопътния транспорт, предложен в приложение I към Делегиран регламент (ЕС) № 480/2014 на Комисията ([152]). Този регламент не е приложим в конкретния случай, но в приложение I се предоставя показател за международно приета практика. Следователно Комисията счита за разумен референтен период от 49 години от предполагаемото начало на фазата на строителството.

(328) С цел изчисляване на ликвидния дисбаланс трябва да се използва подходящ сконтов процент, за да се дисконтират бъдещите парични потоци. Датските органи използват като сконтов процент WACC. WACC е средната претеглена цена на дълга („Kd“) и цената на собствения капитал („Ke“) за дадено дружество. Използваните претеглени стойности са съотношението между собствения капитал („E“) и дълга („D“) в капиталовата структура на дружеството (E+D). WACC се изчислява по следния начин: WACC=Kd*D/(E+D)(1-t)+Ke*E/(E+D). Прогнозните оценки за цената на дълга и цената на собствения капитал са получени въз основа на стандартни подходи по следните формули: Kd = безрисков процент + рискова премия върху дълга, и Ke = безрисков процент + бета с ливъридж *рискова премия върху собствения капитал + специфична за проекта рискова премия. Данъчната ставка се обозначава с „t“.

(329) Датските органи са изчислили WACC, която би изисквал типичният инвеститор за проект със сравними рискови характеристики. Данните, използвани за рисковата премия върху собствения капитал, рисковата премия върху дълг и бета без ливъридж, са актуализирани спрямо последната налична информация.

(330) Рисковата премия върху дълга е била изчислена на 1,5 % и е близка до премията, която инвеститор с рейтинг BBB би трябвало да плати. Дания определя този рейтинг, като изчислява очаквания коефициент на лихвено покритие за Femern A/S, както и чрез събиране на съответната представителна извадка на рейтингите на S&P, Moody и Fitch за платени пътища и строителни дружества. Комисията счита това за разумно предположение за предприятие в областта на транспортната инфраструктура. Рисковата премия върху дълга за емитенти с рейтинг BBB е била изчислена с използването на данните на Reuters за деноминирани облигации в евро с рейтинг BBB, както и на информацията за облигации в щатски долари ([153]). Прогнозната оценка е в обхвата и на данните на Damodaran, предоставени от Scandlines и др., но изглежда е по-ниска от прогнозната оценка в предоставеното от Scandlines проучване от 2018 г. Това проучване обаче не съдържа допълнителна аргументация, свързана с основата на прогнозната оценка.

(331) Рисковата премия върху собствения капитал е била изчислена от датските органи на 6 % въз основа на външно проучване, проведено от Pablo Fernandez и др. ([154]). Тази прогнозна оценка е много близка (5,8 %) до предложената от Scandlines и др. и практически идентична (5,96 %) с тази, съдържаща се в архива от данни от Damodaran ([155]).

(332) Дания използва бета на активите от 0,5, определена с използването на данни за платени пътища и строителство, събрани от Bloomberg. Заедно с данъчната ставка от 22 %, капиталовата структура от 50 % дълг и 50 % собствен капитал Дания определя бета с ливъридж с прилагане на широко използвани стандартни формули. Съотношението дълг към собствен капитал е определено с използването на същата извадка на Bloomberg за дружества в сферата строителството и платените пътища. Представеното от Scandlines и др. проучване от 2018 г. се основава на бета без ливъридж между 0,46 и 0,63. При оценката на тези предположения Комисията установява, че бета на активите от 0,5, използвана от Дания, е в съответствие със средните за индустрията стойности за 40 европейски транспортни дружества (бета без ливъридж от 0,52, бета без ливъридж, коригирана за пари в брой на 0,6) и е по-консервативна в сравнение със 147 европейски инженерни/строителни дружества (бета без ливъридж от 0,66, бета без ливъридж, коригирана за пари в брой на 0,78). Съотношението дълг към собствен капитал на тези транспортни дружества е 98,00 % (транспорт) и 92,39 % (инженерство/строителство) ([156]). Съотношението дълг към собствен капитал от 100 % означава, че дружеството има толкова голям дълг, колкото и собствен капитал, следователно процентът на дълга и на собствения капитал е 50 %. Следователно Комисията счита, че предположението за 50 % дълг и 50 % собствен капитал като структура на финансиране на типично дружество, е разумно. Данъчната ставка от 22 % съответства на корпоративната данъчна ставка, приложима в Дания (съгласно член 17 от датския Закон за корпоративното данъчно облагане).

([152]) Делегиран регламент (ЕС) № 480/2014 на Комисията от 3 март 2014 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство (ОВ L 138, 13.5.2014 г., стр. 5).

([153]) Архив от данни на Aswath Damodaran „Рейтинги, спредове и коефициент на лихвено покритие“ 1/2019.

([154]) Pablo Fernandez и др. 2019 г.: „Премия за пазарен риск и безрисков процент, използвани за 69 държави през 2019 г.: проучване“. Между февруари и март 2019 г. изследователите проведоха проучване, по време на което се свързаха с преподаватели по финанси и икономика, както и с анализатори и управители на дружества. Въз основа на 1836 отговора те предоставят описателни статистически данни за безрискови проценти и премии за пазарен риск за 69 държави.

([155]) Архив от данни на Aswath Damodaran „Рискови премии за други пазари“ 1/2019.

([156]) Архив от данни на Aswath Damodaran „Бета с ливъридж и бета без ливъридж по отрасъл“, януари 2019 г.

(333) Освен това Дания добавя специфична за проекта рискова премия от 2 %. Специфичната за проекта рискова премия е обоснована с оглед на значителните несигурности в рамките на проекта, например несигурността, свързана с окончателното одобрение на германския план, която може да причини значително забавяне и допълнителни разходи, но също така и други микроикономически и макроикономически рискове, свързани с проекта, които не са взети предвид в бюджетните допускания. Стойността от 2 % е консервативна в сравнение с предложеното в представеното от Scandlines и др. проучване от 2018 г. Въпреки това специфичната за проекта рискова премия трябва да бъде оценена заедно с буфера за разходите за строителство, използван в модела на държавна помощ, при който вече се отчита рискът от надвишаване на разходите във фазата на строителство. Въз основа на това Комисията счита използването на специфичната за проекта рискова премия от 2 % за разумно.

(334) Комисията счита, че компонентите на WACC, както са описани в горепосочените съображения, са разумни с оглед на размера, рисковете, момента и видовете дейности по проекта.

(335) Последният компонент от WACC, който трябва да бъде разгледан, е безрисковият процент. В уведомлението от 2014 г. безрисковият процент е определен на 5 % (в номинално изражение). В своето преработено уведомление датските органи предложиха първоначално безрисковият процент да се основава на актуализираната официална прогноза на Министерството на финансите за 2025 г. за датската икономика (включително публичните финанси) ([157]). Според тази прогноза лихвеният процент за 10-годишни държавни облигации се очаква да бъде – 0,1 % на година през 2019 г., 1,6 % през 2025 г. и 4,5 % през 2040 г. Това съответства на фиксиран номинален процент от приблизително 3,5 % за целия период на финансовия модел. Датските органи разглеждат това предположение като най-обективната прогноза по отношение на бъдещите равнища на лихвения процент, приложими в Дания, и затова го считат за надежден целеви показател. Те също така твърдят, че Femern A/S не може на практика да получава заеми или държавни заеми, покриващи наведнъж цялата му нужда от финансиране, и следователно текущият пазарен лихвен процент не може да се използва за продължителен период от време, когато Femern A/S често трупа дългове и прибягва рефинансиране.

(336) Комисията счита обаче, че въпреки че равнището на лихвените проценти е изложено на несигурност и че за проекта ще е необходим сравнително дълъг период на строителство, този безрисков процент изглежда висок с оглед на настоящите пазарни условия. Настоящите пазарни данни показват, че текущата доходност на датските държавни облигации е много ниска ([158]).

(337) За преодоляване на тези опасения датските органи предоставиха като част от преразгледаното уведомление алтернативен модел, в който те използват предположение от 1,5 % за номиналния безрисков процент (като средна стойност за целия период на модела). Предположението се основава на цитираното проучване, проведено от Pablo Fernandez и др. ([159]). За Дания проучването се състои от 135 отговора, показващи среден безрисков процент от 1,2 % на година през 2019 г. Резултатите от предходните години са съответно 1,6 % за 2018 г., 1,6 % за 2017 г. и 1,3 % за 2015 г. (2016 г. не е включена в проучването). Датските органи твърдят също така, че в това проучване не се уточнява инвестиционният хоризонт, който респондентите следва да прилагат, когато отговорят на въпроса относно безрисковия процент, а само, че в проучването се поставя акцент върху инвестиция в добре диверсифициран портфейл от акции. Ето защо датските органи твърдят, че е много вероятно отговорите да се основават на срок на падеж от 5—10 години. Следователно датските органи обмислят добавка от + 0,5 % към процента, получен в резултат на проучването, отразяваща приблизителната разлика в доходността при дългосрочните (30-годишни) облигации. Добавката се изчислява въз основа на наличните данни от германските държавни облигации. Датските органи твърдят, че средната коригирана спрямо падежа стойност е 1,7 % и следователно използването на 1,5 % е консервативно предположение.

(338) С оглед на настоящите пазарни условия, сравнително дългия период на строителство и по-специално общия период на финансовия модел (до 2068 г. и следователно повече от 30 години) Комисията счита предположението в алтернативния модел от 1,5 % за разумно и обосновано. Освен това Scandlines и др. предоставиха две различни проучвания относно приблизителната оценка на WACC. Датското предположение за безрисков процент от 1,5 % е в съответствие с приблизителната оценка от 1,6 % в най-новото проучване (от февруари 2018 г., но въз основа на данните от 2014 г.) и значително по-ниско от цифрата от 3,04 %, представена в предишното проучване от началото на 2014 г.).

(339) На тази основа WACC възлиза на 5,59 %. Това е в долния край на диапазона 5,68—6,71 % в предложеното от Scandlines и др. ([160]).

([157]) https://www.fm.dk/publikationer/2019/opdateret-2025-forloeb-okt-2019.

([158]) Danmarks Nationalbank осигурява доходност от текущи и минали продажби на държавни облигации.

([159]) Pablo Fernandez и др. 2019 г.: „Премия за пазарен риск и безрисков процент, използвани за 69 държави през 2019 г.: проучване“. Между февруари и март 2019 г. изследователите проведоха проучване, по време на което се свързаха с преподаватели по финанси и икономика, както и с анализатори и управители на дружества. Въз основа на 1836 отговора те предоставят описателни статистически данни за безрискови проценти и премии за пазарен риск за 69 държави.

([160]) При прилагане на горепосочените формули цената на собствения капитал се равнява на 1,5 % + 0,89 * 6 % + 2 % = 8,84 %, докато цената на дълга съответства на 1,5 % + 1,5 % = 3 %. Претеглянето и на двата компонента води до WACC = 50 % * 8,84 % + 50 % * 3 % * (1-22 %) = 5,59 %.

(340) Комисията счита, че анализ на пропорционалността, включващ модел на ликвиден дисбаланс и размер на помощта, при който за основа се взема безрисков процент от 3,5 %, не се основава на разумни предположения с оглед на настоящите и очакваните пазарни обстоятелства ([161]). Следователно помощта може да бъде счетена за пропорционална само въз основа на алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс, предоставен от датските органи в актуализираното уведомление.

(341) От алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс следва, че ликвидният дисбаланс за постоянната транспортна връзка възлиза на 12,046 млрд. датски крони (1,615 млрд. евро). При сравнение между ликвидния дисбаланс и допустимите разходи се получава коефициент на ликвиден дисбаланс от 27,3 %.

(342) Брутният еквивалент на безвъзмездна помощ на помощта включва помощта, произтичаща от вливанията на капитал, държавните гаранции и държавните заеми. Използваната от датските органи методология за изчисляване на елемента на помощ за гаранциите следва подход, подобен на посочения в точка 4.2 от Известието относно гаранциите, в която се предвижда, че ако не съществува пазарна цена, „елементът на помощ трябва да се изчисли по същия начин като еквивалента на помощта за заем при облекчени условия, а именно като разлика между специфичния пазарен лихвен процент, който това дружество би трябвало да плати без гаранцията, и получения благодарение на държавната гаранция лихвен процент, след като се отчетат всички направени изплащания на премии“. При изчисляването на размера на помощта датските органи не правят разграничение между стойността на държавната помощ, свързана с държавните заеми, и стойността на държавната помощ, свързана с държавните гаранции. От Закона за строителството следва също така, че и двете са взаимозаменяеми, като министърът на финансите има право на преценка при вземане на решение относно оптималната комбинация от двата инструмента. Годишната премия, която Femern A/S трябва да плати на държавата за неизплатен гарантиран дълг, се равнява на премията за неизплатен държавен дълг. Следователно елементите на помощ, произтичащи от държавните гаранции и държавните заеми, са изчислени по един и същи начин. Датските органи определят годишният елемент на помощ, като вземат разликата между WACC, която пазарен инвеститор би се очаквало да поиска (5,59 %), и безрисковия процент (1,5 %), коригиран спрямо премията, която Femern е задължено да плати на датската държава, умножена по сумата на неизплатения гарантиран дълг и неизплатения държавен дълг.

(343) Комисията счита, че в този случай е подходящо елементът на помощ да съответства на разликата между безрисковия процент (коригиран спрямо премията) и WACC. Благодарение на държавните гаранции и държавните заеми Femern се очаква да плати същия процент като датската държава, който се равнява на датския безрисков процент. Следователно очакваният за Femern A/S действителен финансов разход е безрисковият процент, коригиран с премията. Без каквато и да е помощ Femern се очаква да плати WACC, която съответства да средната претеглена стойност между цената на собствения капитал и цената на дълга. От своя страна отчитането на разликата между двата процента води до определяне на общото предимство.

(344) Обикновено цената на собствения капитал е по-висока от цената на дълга и даден(о) проект/дружество се финансира чрез комбинация от дълг и собствен капитал. Това може да се счита за допълнително предимство за Femern, за да може да финансира проекта си почти изцяло с дълг без каквато и да е значителна нужда от собствен капитал. Да се разчита само на цената на дълга би означавало да се подцени помощта. Следователно Комисията счита, че ползата от финансирането (почти) само на дълга се взема предвид в елемента на помощ относно държавните заеми и държавните гаранции, като за референция се използва WACC вместо цената на дълга.

(345) Освен това Комисията счита, че член 4, параграф 4 от Закона за строителството, в който се посочва, че датското правителство гарантира другите финансови ангажименти на Femern A/S, свързани с изграждането на проекта, не включва допълнителна помощ, тъй като поради факта, че разходите за строителство вече са обезпечени с държавните заеми и заеми с държавни гаранции, той не предоставя допълнително предимство на Femern A/S.

(346) Scandlines и др. считат, че елементът на помощ се равнява на целите суми, които са ефективно обезпечени с държавни заеми и заеми с държавни гаранции. Комисията отбелязва, че този начин на определяне на елемента на помощ в гаранция е предвиден в Известието относно гаранциите само при изключителни обстоятелства и когато се предоставя гаранция за дружества в затруднено положение, където вероятността заемополучателят да не е в състояние да си изплати заема става особено висока. Комисията счита, че в този случай не са налице такива изключителни обстоятелства.

(347) Нетният дълг е ефективният дълг на Femern A/S. Ефективният дълг отразява натрупаната сума пари, изразходвана от дружеството за покриване на планирането, строителството, лихвените плащания, собствените разходи и др., намалена с внесения собствен капитал и получената подкрепа от ЕС. Очаква се натрупаният по време на фазата на строителството нетен дълг да достигне своя максимум през първата година на експлоатация. През фазата на експлоатация нетният дълг постепенно ще намалява вследствие на свободния паричен поток на проекта. Този нетен дълг се обезпечава с държавни заеми и заеми с държавни гаранции за определен брой години.

([161]) Използването на предложеното предположение за променлив във времето безрисков процент (със средна стойност от 3,5 %) води до стойности на WACC между 4 и 8,3 %.

(348) Тъй като в съобщението за ВПОИ се изисква помощта под формата на гаранции да бъде ограничена във времето, а помощта по формата на заеми трябва да бъде обвързана със срокове на погасяване, датските органи гарантират, че при алтернативния модел Femern A/S няма да приема държавни заеми и държавни гаранции, които надхвърлят заедно сумата от 69,3 млрд. датски крони (9,3 млрд. евро) (номинална стойност). Датските органи посочват тази сума като „максималния гарантиран размер“. Тези държавни заеми и държавни гаранции са строго ограничени до финансирането, необходимо за разходите, направени по време на фазата на планирането и строителството. Това е сборът от максималния нетен дълг, необходим за финансиране на нетните разходи за строителство (т.е. без да се включва финансирането от ЕС), както е описано по-горе, и резерв за ликвидност. Резервът за ликвидност е краткосрочната ликвидност, притежавана от дружества обикновено под формата на банкови депозити или краткосрочни инвестиции. Датските органи разясниха, че целта на този резерв за ликвидност е да е налице буфер за непланирани ликвидни нужди, като например плащане на изпълнители, и да се даде възможност заемането да се извърши доста преди да настъпи реалната нужда от ликвидност. Пример за това е рефинансирането на съществуващ заем, което обикновено се извършва няколко седмици преди падежа на този заем, за да се намали рискът от непредвидени неблагоприятни пазарни условия.

(349) При алтернативния модел на изчисляване на ликвидния дисбаланс датските органи ще ограничат срока, в рамките на който министърът на финансите може да издава държавни гаранции и държавни заеми в полза на Femern A/S. Те също така ще гарантират, че Femern A/S ще е погасило всички заеми с държавна гаранция и ще е изплатило всички държавни заеми най-късно 16 години след пускането в експлоатация. Това означава, че всички държавни гаранции и държавни заеми са ограничени във времето. Във всеки случай датските органи гарантират, че гарантираният период няма да надхвърля срока за погасяване на действителния дълг. Ако срокът за погасяване на действителния дълг е по-кратък от 16 години, няма да се предоставят допълнителни гаранции след погасяването на действителния дълг.

(350) Получената помощ при настояща стойност с използване на WACC като сконтов процент ([162]) е равна на ликвидния дисбаланс от 12,046 млрд. датски крони (1,615 млрд. евро). Това включва вливанията на капитал и държавната помощ, свързана с гарантирани от държавата заеми и държавни заеми. Изчисляването на размера на помощта при алтернативния модел се основава на увеличаване на премията от 0,15 % на 2 %. Що се отнася до вече взетите кредити, при алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс на помощта се отчита, че премията е била ограничена до 0,15 %.

(351) Следователно по принцип трябва да се счита, че помощта е пропорционална. Както вече бе подчертано по-горе обаче, Комисията е загрижена, че този ликвиден дисбаланс може да бъде завишен поради включването в допустимата разходна база на бюджет за резерва P99 (вж. съображение 320). Следователно в алтернативния модел датските органи съчетават предварителното изчисляване на ликвидния дисбаланс (със съответния максимален гарантиран размер и максимален гарантиран период) с преизчисляване на този ликвиден баланс най-късно пет години след пускането в експлоатация, ако се окаже, че „буферът за разходите за строителство“ от 2,5 млрд. датски крони (0,3 млрд. евро) не е бил необходим. Датските органи ще преизчислят ликвидния дисбаланс, максималния гарантиран размер и максималния гарантиран период. След това ще намалят максималния гарантиран размер и максималния гарантиран период, ако актуализираният ликвиден дисбаланс е по-малък от очаквания, като по този начин се гарантира, че нетната настояща стойност на общия размер на помощта не надвишава ликвидния дисбаланс. Датските органи предоставиха симулация, при която буферът за разходите за строителство изобщо не би бил необходим. В този случай максималният дълг би бил намален до 66,1 млрд. датски крони (8,9 млрд. евро), а максималният гаранционен срок би бил ограничен до 11 години след пускането в експлоатация. Във всеки случай датските органи ще гарантират, че държавните гаранции и държавните заеми са строго ограничени до финансирането, необходимо за действителните разходи, направени по време на фазата на планирането и строителството. Следователно моментът на преизчисляването не позволява разходите, свързани с периода на експлоатация, да бъдат субсидирани от държавата. Той предоставя само временен времеви буфер за отчитане на всяко финансиране, което е все още свързано с фазата на строителство, но е извършено едва малко след края на фазата на строителството. Датските органи ще предоставят това актуализирано изчисление на Комисията.

(352) Следователно максималният гарантиран период и гарантираният размер са пряк резултат от изчисляването на ликвидния дисбаланс. Колкото по-нисък е ликвидният дисбаланс, толкова по-кратък е гарантираният период и/или по-малък гарантираният размер и толкова по-скоро Femern A/S ще трябва да поиска заем на отворения пазар без подкрепата на държавни гаранции или държавни заеми. Комисията счита, че е по-подходящо ограничаването на гарантирания период и гарантирания размер да се свърже с границите на ликвидния дисбаланс, отколкото с размера на годишния паричен поток, както предлагат Scandlines и др. Годишният паричен поток на практика

([162]) В точка 4.1 от Известието относно гаранциите се предвижда, че получените годишни брутни еквиваленти в наличност трябват да бъдат дисконтирани с техния настоящ размер, като се използва референтната ставка. В съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти, ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6, се посочва, че референтните и сконтови лихвени проценти се прилагат по подразбиране относно пазарната стойност В съобщението едногодишният IBOR се използва като основа за изчисляване и се разяснява, че маржът зависи от рейтинга на предприятието и обезпечението, както и от кредитната история. В същото време в съобщението се предвижда, че Комисията може да използва по-дълги или по-къси падежи, адаптирани към определени случаи. С оглед на дългосрочния характер на проекта и факта, че самите годишни парични еквиваленти на безвъзмездни средства се основават на разликата между WACC и безрисковия процент, Комисията счита за целесъобразно и в този случай WACC да се използва като сконтов процент.

винаги варира, което се дължи например на заместващи инвестиции и циклична поддръжка, така че при всички случаи ще се изисква [някакъв вид] изчисление на нетната настояща стойност. Освен това мярката за помощ се състои от множество заеми, като всички са с индивидуални срокове на погасяване в границите на общия максимален гарантиран период. Следователно е възможно в определен момент държавни заеми и държавни гаранции да съществуват едновременно със съобразено с пазарните условия заемане. Във всеки случай Комисията не смята помощта, превишаваща ликвидния дисбаланс, за пропорционална.

(353) Освен това Комисията счита, че изборът на държавни гаранции и държавни заеми като основни инструменти е положителен показател по отношение както на пропорционалността, така и на целесъобразността на помощта и се предпочита пред отпускането на еднократна сума, както е посочено в точка 36 от съобщението за ВПОИ: „когато основният проблем е свързан с липсата на финансиране, държавите членки по принцип трябва да прибегнат до помощ под формата на подкрепа на ликвидността, като например заем или гаранция“. Комисията счита, че датският модел на финансиране е в съответствие с този принцип. Мярката за гаранция е ефективен инструмент да се гарантира, че Femern A/S не е свръхкомпенсирано, тъй като тя просто дава възможност на Femern A/S да поддържа капиталовите си разходи на подходящо равнище, за да е възможно проектът да се осъществи чрез преодоляване на ликвидния дисбаланс. Датските органи преразгледаха също така уведомлението от 2014 г. и ще докладват ежегодно за промените в изплащането на дълга на Femern A/S.

(354) Въз основа на горепосоченото и като взема предвид алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс от преразгледаното уведомление, както и Закона за планирането и Закона за строителството, Комисията стига до заключението, че държавните гаранции и държавните заеми могат да се считат за ограничени във времето и по размер. Освен това отново въз основа на алтернативния модел на ликвиден дисбаланс в преразгледаното уведомление Комисията заключава, че размерът на помощта не надвишава необходимия минимум, за да може подпомогнатият проект да бъде достатъчно рентабилен.

6.4.5. *Предотвратяване на неправомерното нарушаване на конкуренцията и сравнителен тест*

(355) Съгласно точка 40 от съобщението за ВПОИ „държавата членка следва да предостави доказателства, че предложената мярка за помощ представлява съответният инструмент на политиката по отношение на целта на проекта. Мярката за помощ няма да се счита за съответна, ако с други инструменти на политиката или с други видове инструменти за помощ, нарушаващи конкуренцията в по-малка степен, е възможно да бъде постигнат същият резултат“.

(356) Датските органи изтъкнаха, че тъй като основният проблем на проекта е липсата на достъп до финансиране, помощта под формата на подкрепа за ликвидност, като например заеми или гаранции, представлява подходящият инструмент на политиката. Вследствие на преразгледаното уведомление държавните гаранции и държавните заеми са строго ограничени до финансирането, необходимо за разходите, направени по време на фазата на планирането и строителството. Не съществува риск гаранцията/заемите да могат да бъдат използвани за субсидиране на други недопустими разходи и дейности. Следователно Комисията счита, че избраният механизъм за финансова подкрепа е подходящият инструмент на политиката.

(357) Съгласно точка 41 от съобщението за ВПОИ „за да бъде съвместима мярката за помощ, нейните отрицателни ефекти, изразяващи се в нарушение на конкуренцията и въздействие върху търговията между държавите членки, трябва да бъдат ограничени и по-малки от положителните ефекти, изразяващи се в принос за целта от общоевропейски интерес“. В точка 42 се предвижда, че когато оценява отрицателните ефекти на мярката за помощ, Комисията фокусира анализа си върху предвидимото въздействие, което помощта може да окаже върху конкуренцията между предприятията в засегнатите продуктови пазари, включително на пазарите нагоре или надолу по веригата, както и върху риска от свръхкапацитет. В точка 43 от съобщението се определя, че „Комисията оценява риска от затваряне и господстващо положение […] проектите, свързани с изграждането на инфраструктура, трябва да гарантират открит и недискриминационен достъп до инфраструктурата и недискриминационни цени“.

(358) От това следва, че за целите за предотвратяване на неправомерното нарушаване на конкуренцията и сравнителния тест Комисията следва да съсредоточи своята оценка на отрицателните ефекти на помощта върху нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки.

(359) Постоянната транспортна връзка е част от по-широк план за насърчаване на мобилност, по-нататъшна интеграция и културен обмен между лица, живеещи от двете страни на постоянната транспортна връзка, и за подобряване на връзката между северните държави и Централна Европа за пътниците, както и за пътния и железопътния превоз на товари. Тези очаквани ползи са признати на европейско равнище чрез включване на проекта за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт в списъка на приоритетните проекти по TEN-T. В този контекст проектът за постоянна транспортна връзка в пролива Фемарн-Белт също така ще породи положителни ефекти за редица икономически сектори в региона, като например бензиностанции, търговци на дребно, ресторанти, хотели, увеселителни паркове, както и за железопътния и автобусния транспорт. Както се признава в програмата за МСЕ, постоянната транспортна връзка ще повиши достъпността до железопътния транспорт, което ще доведе до прехвърляне на товари и пътници от пътния към железопътния транспорт.

(360) Отварянето на постоянната транспортна връзка ще има обаче отрицателно въздействие върху фериботните оператори, обслужващи маршрута Рьодбю—Путгарден, както и върху други фериботни маршрути в региона. Намаленията фериботни дейности също така могат да окажат отрицателно въздействие върху пристанищата, използвани от тези фериботи, по отношение на обема на трафика и приходите. Както се признава и се отчита в социално-икономическите проучвания, наличието на постоянната транспортна връзка води дори до риска от изчезване на фериботните дейности по маршрута Рьодбю—Путгарден след въвеждането в експлоатация на постоянната транспортна връзка. Комисията счита, че способността на Femern A/S да влияе върху дейностите във връзка с фериботните услуги, е доста ограничена, тъй като държавната помощ е ограничена до финансирането, необходимо за разходите, направени по време на фазата на планиране и строителство, като ликвидният дисбаланс е горната граница. Освен това датският министър на транспорта е този, който ще определя таксите за изминато разстояние и железопътните такси, които трябва да се събират от ползвателите на пътищата и железопътните връзки по постоянната транспортна връзка. Дори и ако Femern A/S оказва някакво влияние върху равнището на цените чрез прилагане на схеми за отстъпки, то е обвързано от необходимостта да гарантира равнището на приходите си, тъй като държавната помощ е ограничена до финансиране на част от планирането и изграждането на постоянната транспортна връзка — до размера на ликвидния дисбаланс. С други думи Femern A/S ще трябва да гарантира, че приходите му са достатъчно големи, за да изплати заемите за цялостните разходи за планиране и строителство, както и да плати за оперативните си разходи. Следователно Комисията счита, че основното въздействие върху фериботните дейности е в резултат на самото решение за изграждане на постоянната транспортна връзка, при условие че е налице алтернатива на съществуващите видове транспорт. Изборът за тази инфраструктура и нейното техническо решение е избор, направен от публичните органи. Следователно Комисията не е длъжна да преценява дали плановете за достъп на Путгарден, ако те изобщо са част от постоянната транспортна връзка, ще бъдат „пренебрегнати“, както твърдят от Scandlines. Също така решението на датските органи да не подкрепят предложението за проект на Scandlines следва да бъде взето предвид в по-широкия план за мобилност и вариантите за мобилност и следователно не е от значение при сравнителната оценка. Следователно ефектите върху фериботните дейности и свързаните пазари са присъщи за този тип проекти, посредством които държавите се стремят да предложат по-бърза и по-удобна алтернатива на фериботните услуги. Комисията също така посочва забележката на датските органи, че планирането на железопътните линии от датската страна и приоритизирането на пътищата от германска страна са задачи на публичните органи — решенията за тях се вземат съответно от датската и германската държава, а не от Femern A/S.

(361) Scandlines и др. твърдят също така, че постоянната транспортна връзка би довела до развиване на повече допълнителен капацитет на вече наситен пазар. Комисията отбелязва, че създаването на алтернатива на съществуващите услуги, която е различна от тях и се счита за по-добра от датските органи, не може да се приравни на добавяне на капацитет към наситен пазар.

(362) По отношение на риска от господстващо положение и общото въздействие върху конкуренцията не може да се изключи, че Femern A/S би придобило господстващо положение по отношение на определени транспортни услуги в пролива Фемарн-Белт. Следва да се отбележи обаче, че съгласно установената съдебна практика ([163]) наличието на господстващо положение не противоречи само по себе си на правото на ЕС. Всъщност понастоящем монополът върху маршрута между Рьодбю и Путгарден се упражнява фактически от Scandlines. Ако се предположи, както Scandlines твърди, че фериботите ще продължат да осъществяват дейност след откриването на постоянната транспортна връзка, последната всъщност ще наруши този монопол и ще създаде по-конкурентен пазар.

(363) Комисията отбелязва също така, че постоянната транспортна връзка няма да създаде никакъв риск от затваряне на пазара, включително възходящи или низходящи пазари, тъй като ще бъде отворена за всички ползватели на равноправна и недискриминационна основа. Структурата на ценообразуване ще бъде недискриминационна и прозрачна, а по отношение на тежкотоварните превозни средства тя ще бъде в съответствие с приложимите правила от Директивата за евровинетката ([164]). Освен това според предоставената от датските органи информация таксите за железопътния транспорт ще се определят в съответствие с приложимото законодателство на ЕС ([165]). Очаква се таксите за ползване на пътната връзка да съответстват на цената, таксувана от фериботния оператор, както се предполага във финансовия модел от 2016 г.

(364) Следователно, както беше потвърдено в решенията на Общия съд от 13 декември 2018 г., макар че е разумно да се заключи, че проект, включващ изграждането на инфраструктура, която ще предостави алтернатива на съществуващите видове транспорт, поражда риск последните да трябва значително да намалят дейностите си или дори да прекратят съществуването си, е ясно, че постоянната транспортна връзка предоставя решение, което като цяло има положителни резултати. Комисията не е длъжна да поставя под въпрос избора на датските органи.

(365) Като взема предвид гореизложеното, Комисията счита, че помощта, която е допълнително ограничена и намалена в преразгледаното уведомление в отговор на съмненията, повдигнати в решението за откриване на процедурата, има само ограничен отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията, който се неутрализира от положителните ефекти от гледна точка на приноса към целта от общоевропейски интерес.

([163]) Решение на Съда от 9 ноември 1983 г., *Michelin*/Комисия, дело 322/81, ECLI:EU:C:1983:313, точка 57; решение на Съда от 17 февруари 2011 г., *Konkurrensverket/TeliaSonera Sverige*, C-52/09, ECLI:EU:C:2011:83, точка 24.

([164]) Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

([165]) Директива 2012/34/ЕС.

(366) От формулировката в съобщението за ВПОИ следва, че не е необходимо да се вземат предвид възможните отрицателни елементи, които не са свързани с нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки, или да се прави конкретна екологична оценка в контекста на сравнителния тест, предложен от NABU. Общият съд потвърждава, че *макар че опазването на околната среда трябва да бъде включено в определянето и прилагането на политиките на Съюза, и по-конкретно предназначените да създадат вътрешния пазар, строго погледнато, то не е един от съставните елементи на този вътрешен пазар[…]. Ето защо, когато е идентифицирала отрицателните последици от разглежданите мерки, Комисията не е била длъжна да вземе предвид степента, в която разглежданите мерки са неблагоприятни за постигането на* [този] *принцип* [за защита на околната среда] ([166]).

(367) Във всеки случай въздействието на проекта върху околната среда е надлежно разгледано и смекчено от националните органи и в съответствие с приложимото право на Съюза и международното право е установено, че то позволява осъществяване на проекта. В процеса на вземане на решения относно постоянната транспортна връзка датските органи надлежно разгледаха въздействието на проекта върху околната среда. Всеобхватната и цялостната оценка на въздействието върху околната среда, която беше извършена от датска страна, е описана подробно в подготвителните бележки към Закона за строителството. В тези подготвителни бележки, както и в Договора за Фемарн-Белт, е посочено ясно и следователно както за Дания, така и за Германия е приложимо, че изискванията съгласно правото на ЕС и националното право трябва да са основата за подготовката, изграждането и експлоатацията на постоянната транспортна връзка през пролива Фемарн-Белт. Въз основа на Закона за планирането министърът на транспорта е упълномощен да изготви след преговори с министъра на околната среда доклади за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) относно проекта за строителство, включващи консултация и друга необходима екологична оценка за проекта за строителство. Били са включени Министерството на околната среда, съответните органи, дружества и общини, а докладите за ОВОС и др. са били изготвени в съответствие с Директивата за ОВОС.

(368) От това следва, че проектът винаги се е основавал на изискването той да бъде подготвен, изграден и експлоатиран по такъв начин, че да се предотвратят вредните въздействия върху природата и околната среда и да се противодейства по подходящ начин на значителни неблагоприятни въздействия, особено по отношение на европейската мрежа „Натура 2000“. Следователно Комисията счита, че дори и ако екологичните аспекти е трябвало да бъдат взети предвид за целите на сравнителния тест, няма индикации, че предполагаемите отрицателни ефекти на постоянната транспортна връзка върху околната среда биха били от такъв мащаб, че да могат да променят резултата от сравнителния тест.

(369) Комисията стига до заключението, че отрицателните ефекти от мярката за помощ от гледна точка на нарушаването на конкуренцията и въздействието върху търговията между държавите членки се ограничават и неутрализират от положителните ефекти във връзка с приноса към целта от общоевропейски интерес.

6.4.6. *Специфични условия за съвместимост по отношение на държавните гаранции — условия за мобилизиране*

(370) В съответствие с точка 5.3 от Известието относно гаранциите „Комисията ще приема гаранции, само ако тяхното мобилизиране е договорно свързано със специфични условия, които могат да стигнат дори до задължителното обявяване в несъстоятелност на предприятието-бенефициент или друга подобна процедура. Тези условия трябва да бъдат договорени между страните при първоначалното предоставяне на гаранцията. В случай че дадена държава членка иска да мобилизира гаранцията при условия, различни от тези, договорени на първоначалния етап на предоставянето, Комисията ще разглежда мобилизирането на гаранцията като създаващо нова помощ, за която трябва да бъде изпратено уведомление съгласно член 88, параграф 3 от Договора“.

(371) Според член 4, параграф 2 от Закона за строителството министърът на финансите е упълномощен да предоставя държавни гаранции, обезпечаващи задълженията на Femern A/S във връзка със заеми и други финансови инструменти за финансирането на постоянната транспортна връзка. Условията за мобилизиране на този вид гаранция не се уреждат в самия Закон за строителството. В отговор на изразените в решението за откриване на процедурата съмнения датските органи преразгледаха уведомлението от 2014 г., за да гарантират, че всички ([167]) тези държавни гаранции в полза на Femern A/S ще отговарят на следните минимални условия за мобилизиране:

а) Femern A/S не е платило надлежно на обичайния падеж сума, дължима по споразумението за гаранция;

б) заемодателят трябва да даде писмено уведомление на гаранта, както е посочено в съответната гаранция;

в) такова известие не трябва да се предоставя, докато не изтекат всички приложими срокове за обезщетяване съгласно споразумението за гаранция;

г) заемодателят няма право да предоставя на Femern A/S удължаване на срока за изпълнение на задълженията му съгласно споразумението за гаранция;

д) гарантът има най-малко четири банкови дни от получаване на такова известие, за да изплати дължимата сума по споразумението за гаранция.

(372) Както вече бе отбелязано в точка 203 от решението за откриване на процедурата и що се отнася до държавната гаранция, обезпечаваща нефинансовите задължения, предвидени в член 4, параграф 4 от Закона за строителството, датските органи посочиха, че условията за мобилизиране на този вид гаранция се основават на тълкуване на

([166]) Решение на Общия съд от 12 юли 2018 г., *Република Австрия/Комисия*, T-356/15, ECLI:EU:T:2018:439, точка 516 и цитираното в нея решение по делото Castelnou: решение на Общия съд от 3 декември 2014 г., *Castelnou Energía/Комисия*, T-57/11, ECLI:EU:T:2014:1021, точки 189—191.

([167]) За съществуващите гаранции също се прилагат сравними минимални условия за мобилизиране.

гаранцията с оглед на общите принципи на датското право. Датските органи предоставиха допълнителни разяснения по този въпрос. В датското право относно гаранциите се прави разграничение между „*simpel kaution*“ и „*selvskyldnerkaution*“. „*Simpel kaution*“ означава, че страната, в чиято полза е гаранцията, трябва да докаже на гаранта, че длъжникът не е способен да плаща своите задължения. Обикновено това изисква или i) по време на изпълнението (т.е. опит за изпълнение на вземане срещу активите на принципала) да е било установено, че принципалът не е в състояние да изплати задълженията си, когато същите станат изискуеми; или ii) принципалът да подлежи на обявяване в неплатежоспособност или подобно производство по несъстоятелност. „*Selvskyldnerkaution*“ означава, че страната, в чиято полза е гаранцията, може да поиска от гаранта да плати, ако принципалът не е успял да плати своевременно. Според датската юриспруденция относно гаранциите гаранцията обикновено се тълкува като „*simpel kaution*“, освен ако няма ясно основание за тълкуване на гаранцията като „*selvskyldnerkaution*“. Следователно, освен ако гаранцията не бъде ясно описана като „*selvskyldnerkaution*“, страна, в чиято полза е гаранцията, ще трябва да докаже на гаранта, че принципалът не е в състояние да изплати задълженията си, когато същите станат изискуеми. Що се отнася до разпоредбата в член 4, параграф 4, от него следва, че тъй като в Закона за строителството и експлоатацията не е предвидено условията за мобилизиране на гаранцията в конкретен случай да бъдат определени например в министерски заповеди или в конкретни договори, обхващащи всеки случай, държавната гаранция в член 4, параграф 4 ще се счита по подразбиране за „*simple kaution*“. Следователно страната, която се ползва от гаранцията, ще трябва да докаже, преди гаранцията да бъде мобилизирана, че Femern A/S е неспособно да плаща задълженията си, когато същите станат изискуеми (както е посочено по-горе). Въз основа на това Комисията счита, че мобилизирането на този вид гаранция е договорно свързано с конкретни условия.

(373) Макар че Комисията не е била уведомена за точните условия на мобилизирането към момента на предоставяне на помощта, тя счита, че може да приеме гаранциите с оглед на точка 5.3 от Известието относно гаранциите.

6.4.7. *Прозрачност*

(374) Съгласно точка 45 от съобщението за ВПОИ държавите членки гарантират публикуването на следната информация на подробен уебсайт на национално или регионално ниво или най-малко следната информация: текста на мярката за помощ и разпоредбите за нейното прилагане или връзка към него; наименованието на органа или органите, предоставящи помощта; наименованието на отделните бенефициери, вида и размера на помощта, предоставена на всеки бенефициер, датата на предоставяне, вида на предприятието (МСП/големи предприятия); региона, в който се намира бенефициерът (на ниво II от NUTS); и основния икономически сектор, в който предприятието бенефициер осъществява дейност (на ниво групи по NACE) Датските органи поеха ангажимент да спазват това изискване.

6.4.8. *Задължение за докладване*

(375) Съгласно точка 49 от съобщението за ВПОИ *изпълнението на проекта подлежи на редовно докладване*. В това отношение датските органи поеха ангажимент да представят ежегодни доклади, включващи данни относно развитието на дълга. Следователно Комисията стига до заключението, че това условие е спазено.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(376) Комисията заключава, че вливанията на капитал, държавните гаранции за заемите, финансиращи разходите за планиране и строителство, и държавните заеми, финансиращи разходите за планиране и строителство, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Комисията заключава, че мерките, включващи амортизацията на активи, прехвърлянето на фискални загуби към бъдещи периоди, режима на съвместно данъчно облагане, железопътните такси и безвъзмездното ползване на държавна собственост, не представляват държавна помощ в полза на Femern A/S по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Комисията заключава, че с оглед на преразгледаното уведомление гаранциите за дериватите не представляват държавна помощ в полза на Femern A/S по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

(377) Комисията заключава, че мерките, за които е постъпило уведомление в полза на Femern A/S, включващи вливане на капитал в размер на 510 млн. датски крони (68,4 млн. евро) и комбинация от държавни заеми и държавни гаранции за заеми в размер до 69,3 млрд. датски крони (9,3 млрд. евро), които трябва да бъдат погасени най-късно 16 години след пускането в експлоатация, отговарят на условията, определени в съобщението за ВПОИ, и следователно могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква б) от Договора. Годишната премия по гарантирания от държавата дълг и държавните заеми, която Femern A/S е задължено да плати на датската държава, се увеличава от 0,15 % на 2 %. Датските органи поеха задължение да предоставят на Комисията най-късно пет години след пускането в експлоатация на постоянната транспортна връзка (която понастоящем се очаква да бъде въведена в експлоатация през 2033 г.) актуализация на алтернативния модел за изчисляване на ликвидния дисбаланс (въз основа на предположение за среден безрисков процент от 1,5 %). При тази актуализация буферът за разходите за строителство ще бъде понижен, ако се окаже, че действителните разходи за строителство са по-ниски от прогнозните. Максималният гарантиран размер и максималният гарантиран период ще бъдат съответно намалени, като се гарантира, че брутният еквивалент на безвъзмездна помощ по отношение на помощта не надвишава актуализирания ликвиден дисбаланс.

(378) Датските органи се съгласиха изрично да се откажат от правата, произтичащи от член 342 от Договора във връзка с член 3 от Регламент 1/1958 ([168]) на Съвета и решението да бъде прието и нотифицирано съгласно член 297 от Договора на английски език.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Мерките, включващи амортизацията на активи, прехвърлянето на фискални загуби към бъдещи периоди, режима на съвместно данъчно облагане, железопътните такси, безвъзмездното ползване на държавна собственост и държавните гаранции за дериватите, не представляват държавна помощ в полза на Femern A/S по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 2

Мерките, състоящи се от вливания на капитал и комбинация от държавни заеми и държавни гаранции в полза на Femern A/S, които Дания поне частично е привела в действие неправомерно, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. След изменението на тези мерки, както е посочено в преразгледаното уведомление, те са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Кралство Дания.

Съставено в Брюксел на 20 март 2020 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Изпълнителен заместник-председател

([168]) Съвет на ЕИО: Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 385).