ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2019/1246

z 23. novembra 2018

týkajúce sa údajnej štátnej pomoci SA.35905(2016/C) (ex 2015/NN)(ex 2012/CP) – Belgicko Koncesionári pôsobiaci v antverpskom prístave

[oznámené pod číslom C(2018) 7690]

(Iba holandské a francúzske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Komisii bola 17. decembra 2012 doručená sťažnosť spoločnosti Katoen Natie NV (ďalej len „sťažovateľ“ alebo „KN“) týkajúca sa údajnej štátnej pomoci, ktorú Belgicko poskytlo dvom koncesionárom terminálov pôsobiacim v antverpskom prístave, a to spoločnostiam PSA Antwerp NV (ďalej len „PSA“) ([2]) a Antwerp Gateway NV (ďalej len „AG“). V dňoch 4. a 7. januára 2013 sťažovateľ poskytol útvarom Komisie dodatočné informácie týkajúce sa údajnej pomoci.

(2) Dňa 29. januára 2013 bola sťažnosť postúpená Belgicku na pripomienkovanie. Listom z 8. apríla 2013 Belgicko informovalo útvary Komisie, že podľa jeho názoru opatrenie, ktoré je predmetom sťažnosti, nepredstavuje neoprávnenú pomoc. Belgicko poskytlo doplňujúce informácie 11. júla 2013.

(3) Útvary Komisie následne listom z 12. júla 2013 požiadali Belgicko o ďalšie informácie, na ktoré Belgicko odpovedalo 2. septembra 2013. Na základe žiadosti útvarov Komisie zo 4. marca 2014 Belgicko poskytlo dodatočné vysvetlenia 6. marca 2014, 1. a 24. apríla 2014, ako aj 19. mája 2014.

(4) Útvary Komisie zaslali 11. augusta 2014 sťažovateľovi list s predbežným posúdením, v ktorom uviedli, že opatrenie, ktoré je predmetom sťažnosti, *prima facie* nepredstavuje štátnu pomoc. V tom istom liste boli pripomienky Belgicka k sťažnosti postúpené sťažovateľovi.

(5) Sťažovateľ listom z 9. septembra 2014 vzniesol námietky proti predbežnému posúdeniu útvarov Komisie a poskytol Komisii informácie o nových skutočnostiach v tejto veci. Dňa 7. januára 2015 Belgicko poskytlo pripomienky k novým prvkom, ktoré poskytol sťažovateľ.

([1]) Ú. v. EÚ C 104, 18.3.2016, s. 17.
([2]) Akýkoľvek odkaz na PSA sa chápe ako odkaz na spoločnosť PSA Antverpy NV alebo prípadne na jej právneho nástupcu PSA DGD.

(6) Listom z 18. januára 2016 Komisia informovala Belgicko o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Po začatí konania Belgicko predložilo svoje pripomienky 15. marca 2016. Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo 18. marca 2016 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([3]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky.

(7) Od 18. apríla do 3. mája 2016 poskytli útvarom Komisie pripomienky tri zainteresované strany. 20. mája 2016 poskytli útvary Komisie Belgicku pripomienky zainteresovaných strán. Belgicko odpovedalo na tieto pripomienky 15. júna 2016.

(8) Dňa 23. júna 2016 útvary Komisie požiadali Belgicko o ďalšie informácie, ktoré boli poskytnuté 19. a 29. augusta 2016.

(9) Dňa 10. októbra 2016 spoločnosť AG podala žiadosť útvarom Komisie.

(10) Dňa 20. októbra 2016 útvary Komisie požiadali belgické orgány o dodatočné informácie, ktoré boli poskytnuté 16. decembra 2016.

(11) Dňa 20. februára 2017 útvary Komisie požiadali Belgicko o dodatočné informácie, ktoré boli poskytnuté 21. marca 2017.

(12) V súvislosti so stretnutím s útvarmi Komisie, ktoré sa uskutočnilo 2. marca 2017, sťažovateľ podal žiadosť 2. marca 2017.

(13) Dňa 7. marca 2017 útvary Komisie požiadali Belgicko o dodatočné informácie, ktoré boli poskytnuté 5. a 20. apríla 2017.

(14) Útvary Komisie listami zo 4. augusta 2017 požiadali PSA a AG o informácie, ktoré obidve tieto spoločnosti poskytli 15. septembra 2017.

(15) Dňa 13. novembra 2017 útvary Komisie požiadali Belgicko o dodatočné informácie, ktoré boli poskytnuté 1., 4. a 14. decembra 2017.

(16) Dňa 16. júla 2018 útvary Komisie požiadali Belgicko o dodatočné informácie, ktoré boli poskytnuté 18. a 27. júla a 10. augusta 2018.

2. **SÚVISLOSTI A OPIS OPATRENÍ**

(17) V roku 2004 po verejnej súťaži antverpský prístavný orgán (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, ďalej len „GHA“) uzavrel koncesné zmluvy ([4]) so spoločnosťami PSA a AG na obdobie 42 rokov na prevádzkovanie služieb prekládky kontajnerov v novom prístavnom termináli Deurganckdok (ďalej len „DGD“).

(18) V zmluvách sa stanovujú minimálne požiadavky na tonáž (ďalej len „MTR“) merané v jednotkách zodpovedajúcich 20 stopám („TEU“), ktorých účelom je zabrániť tomu, aby koncesionári ponechali oblasti, ktoré im boli

([3]) Porovnaj poznámku pod čiarou č. 1.

([4]) Pojem „koncesné zmluvy“, ktorý sa používa v tomto rozhodnutí z dôvodu čitateľnosti, nepredurčuje, či tieto zmluvy predstavujú skutočné koncesné zmluvy v zmysle článku 5 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesií (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).

pridelené, nevyužité. MTR sa pre DGD postupne zavádzali v počiatočnej fáze, ktorá trvala do roku 2012. ([5]) Predpokladalo sa, že dovtedy budú MTR stanovené. V prípade, že koncesionári nespĺňali stanovené MTR, boli zmluvne zaviazaní zaplatiť prístavu GHA sankcie/kompenzácie. V koncesiách sa takisto stanovilo, že by sa mohli zrušiť pred uplynutím lehoty stanovenej prístavom GHA v prípade zjavného nedostatočného využitia zo strany koncesionára alebo v prípade platobnej neschopnosti koncesionára.

(19) Kontajnerová doprava na tzv. osi Hamburg – Le Havre ([6]) klesla v rokoch 2008 – 2009 o 15,8 % a v piatich najväčších prístavoch (Rotterdam, Antverpy, Hamburg, Brémy a Le Havre) klesla na tejto osi o 16,3 % ([7]). Tento pokles dopravy odzrkadľoval vplyv globálneho hospodárskeho poklesu zaznamenaného od roku 2008 (ďalej len „kríza“) na osi Hamburg – Le Havre. V Antverpách sa celková kontajnerová doprava znížila o 16,3 %. V DGD sa doprava celkovo znížila o 38,6 % (o 37,7 % v prípade PSA a o 39,9 % v prípade AG). Spoločnosti PSA a AG už neboli schopné plniť svoje príslušné MTR, ktoré sa z roka na rok v dôsledku mechanizmu postupného zavádzania stále zvyšovali. V dôsledku toho boli zmluvne zaviazané platiť kompenzácie prístavu GHA, no v rokoch 2009 – 2012 sa nevybrala žiadna kompenzácia.

(20) Po výmene e-mailov medzi prístavom GHA a spoločnosťou AG v decembri 2009 sa uskutočnili diskusie o znížení pôvodných MTR. V tejto súvislosti prístav GHA pôvodne navrhol znížiť pôvodné MTR, a to o mieru poklesu zaznamenanú na osi Hamburg – Le Havre v tomto roku (t. j. 15,8 %) ([8]). Od februára 2011 GHA opakovane upozorňoval spoločnosti PSA a AG na nedosiahnuté MTR a požadoval ich stanovisko. Spoločnosti PSA a AG vo viacerých odpovediach ([9]) poukázali na svoj význam pre rozvoj prístavu ([10]), naznačili prípadný odchod do iných prístavov ([11]) a poukázali aj na vplyv krízy. Spoločnosti PSA a AG okrem toho predložili právne stanoviská svojich poradcov, v ktorých sa uviedlo, prečo ustanovenia o sankciách nemožno uplatniť alebo presadzovať ([12]). Tieto argumenty neskôr spoločnosti PSA a AG použili v rozhodcovských sporoch proti GHA ([13]).

(21) Ako sa uvádza v odôvodnení 1, spoločnosť KN dňa 17. decembra 2012 predložila Komisii sťažnosť na nevymáhanie kompenzačných platieb splatných spoločnosťami PSA a AG za nedosiahnuté MTR. V roku 1992 uzavrel GHA koncesnú zmluvu so spoločnosťou KN. V roku 1998 sa do koncesnej zmluvy spoločnosti KN zaviedli MTR. V roku 2009 spoločnosť KN nedodržala požiadavky MTR. GHA znížil zmluvne splatnú kompenzáciu pre spoločnosť KN (tak ako v prípade iných prevádzkovateľov terminálov v súvislosti s krízou), t. j. namiesto približne [180 000 – 250 000] (*) EUR musela spoločnosť KN zaplatiť [7 500 – 9 000] EUR za rok 2009 (a len za rok 2009).

(22) Dňa 26. marca 2013 sa GHA rozhodol upraviť koncesné zmluvy so spoločnosťami PSA a AG (ďalej len „rozhodnutie GHA z roku 2013“). Rozhodnutie GHA z roku 2013 zahŕňalo:

Opatrenie 1 (vzťahujúce sa na spoločnosti PSA a AG) – pozri grafy ([14]) **1 a 2:** Opatrenie 1 ([15]) spočíva v znížení kompenzačných platieb splatných spoločnosťami PSA a AG za neplnenie MTR so spätným účinkom od roku 2009 podľa pravidla „75/125“ stanoveného GHA. Podľa tohto pravidla sa MTR upravili pripočítaním 125 %

([5]) V prípade PSA sa MTR stanovili na týchto úrovniach: v roku 2008 – 1 010 183 TEU, v roku 2009 – 1 522 103 TEU; v roku 2010 – 2 034 023 TEU; v roku 2011 – 2 447 751 TEU; od roku 2012 do skončenia koncesie – 2 559 600 TEU. V prípade AG sa MTR stanovili na týchto úrovniach: v roku 2008 – 665 208 TEU; v roku 2009 – 1 023 583 TEU; v roku 2010 – 1 383 208 TEU; v roku 2011 – 1 595 167 TEU; od roku 2012 – 1 755 000 TEU.

([6]) Os Hamburg – Le Havre zahŕňa najvýznamnejšie námorné prístavy nachádzajúce sa na pobreží Severného mora v kontinentálnej Európe, najmä Rotterdam, Antverpy, Hamburg, Bremerhaven a Le Havre.

([7]) http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/a/a7/Top_20_container_ports_in_2015_-_on_the_basis_of_volume_of_containers_handled_in_%281000_TEUs%29.png.

([8]) Pozri napr. e-mail: GHA spoločnosti AG zo 14. januára 2011 s odkazom na list z 3. decembra 2010. Je potrebné poznamenať, že v koncesných zmluvách bolo stanovené, že v prípade zníženia kapacity prekládky počas koncesie, ktorú nemožno pripísať koncesionárovi, by sa mali objemy, ktoré sa majú dosiahnuť, takisto znížiť na pomernom základe.

([9]) list spoločnosti AG pre GHA z 12. januára 2012 (príloha 7.9 k podaniu Belgicka z 19. augusta 2016); list spoločnosti AG pre GHA zo 17. januára 2011 (príloha 7.5 k podaniu Belgicka z 19. augusta 2016); list spoločnosti PSA pre GHA z 19. decembra 2011 (príloha 7.44 k podaniu Belgicka z 19. augusta 2016); list spoločnosti PSA pre GHA z 24. augusta 2012 (príloha 7.50 k podaniu Belgicka z 19. augusta 2016); list spoločnosti PSA pre GHA z 28. marca 2013 (príloha 7.55 k podaniu Belgicka z 19. augusta 2016).

([10]) V roku 2014 predstavovali aktivity spoločností PSA a AG cca. [15 – 40] % celkových príjmov GHA, pri zohľadnení všetkých priamych a nepriamych príjmov spojených s činnosťami PSA a AG v antverpskom prístave.

([11]) Pozri poznámku pod čiarou č. 9;

([12]) memorandum poradcov spoločnosti AG z 15. februára 2012 (podanie Belgicka z 15. marca 2016, príloha 10); memorandum externých poradcov spoločnosti PSA z 11. februára 2013 (podanie Belgicka z 20. marca 2017, príloha 7.2).

([13]) Dňa 20. júna 2014 požiadal GHA o rozhodcovské konanie v dôsledku nezaplatenia sankcií spoločnosťou AG za nedodržanie upravených MTR, pričom spoločnosť AG napadla tieto sankcie z dôvodu zneužitia práva a neprimeranej sankčnej doložky (podanie z 18. apríla 2016, ktoré predložila spoločnosť AG so súhrnným memorandom v rozhodcovskom konaní).

(*) dôverné informácie

([14]) Zostavila Komisia na základe údajov predložených Belgickom.

([15]) Pozri odôvodnenie 49 písm. i) a odôvodnenie 81 rozhodnutia o začatí konania.

ročnej miery rastu na osi Hamburg – Le Havre k MTR za predchádzajúci rok. Keď došlo k poklesu dopravy, od MTR za predchádzajúci rok sa odpočítalo 75 % ročnej miery poklesu na osi Hamburg – Le Havre. Toto pravidlo teda znamená, že spoločnosti PSA a AG musia dosiahnuť o 25 % lepšie výsledky ako im podobné spoločnosti na osi Hamburg – Le Havre. Referenciou na stanovenie nových MTR na rok 2009 bola doprava realizovaná v roku 2008 v DGD. „Faktor lepšej výkonnosti" vo výške 25 % je založený na doterajšej výkonnosti antverpského prístavu, ktorá bola z hľadiska ročnej miery rastu dopravy v dlhodobom horizonte o 25 % lepšia ako priemer prístavov na osi Hamburg – Le Havre. Vykonávanie opatrenia 1 viedlo v súvislosti so samotným rokom 2009 k zníženiu MTR o 41,7 % (PSA) a 29,7 % (AG) v porovnaní s pôvodnými MTR v roku 2009.

(23) Dňa 12. mája 2014 GHA rozhodol takto:

Opatrenie 2 – pozri graf 2 nižšie: Opatrenie 2 ([16]) spočíva v zachovaní znížených kompenzácií (v súlade s pravidlom 75/125) len vo vzťahu k spoločnosti AG.

(24) Spoločnosť PSA vyplatila GHA znížené sankcie v nadväznosti na opätovnú úpravu MTR podľa rozhodnutia GHA z roku 2013, ale vyhradila si právo napadnúť túto platbu z dôvodu, že doložka o zmluvnej sankcii bola v rozpore s verejným poriadkom v tom zmysle, že bola čisto represívna a že vymáhanie sankcií predstavovalo zneužitie práva zo strany GHA. Dňa 2. mája 2016 spoločnosť PSA požiadala rozhodcovský súd, aby nariadil GHA vrátiť PSA kompenzácie, ktoré táto spoločnosť zaplatila v dôsledku rozhodnutia GHA z roku 2013. Výsledok konania nebol v čase prijatia tohto rozhodnutia ešte známy.

(25) Spoločnosť AG nezaplatila znížené sankcie a bola následne predvolaná GHA. Vec bola postúpená rozhodcovskému súdu. Spoločnosť AG okrem iného tvrdila, že sankčná doložka by sa mohla uplatniť len vtedy, ak by sa MTR nedosiahli v dôsledku okolností súvisiacich so spoločnosťou AG, ale v skutočnosti neboli dosiahnuté v dôsledku krízy. Ďalej tvrdila, že vymáhanie znížených sankcií predstavovalo zneužitie práv zo strany GHA. Výsledkom konania však bolo, že znížené sankcie uplatňované zo strany GHA sa považujú za primerané.

(26) Dňa 12. mája 2014 GHA jednostranne zmenil koncesné zmluvy so spoločnosťami PSA a AG. Zmeny sa týkali pridelenia oblasti v DGD spoločnosti PSA, pričom táto oblasť bola pôvodne pripísaná spoločnosti AG, ktorá ju ale nevyužívala. Výsledkom toho bolo, že spoločnosť PSA disponovala plochou približne o 20 % väčšou, a naopak AG plochou približne o 30 % menšou v porovnaní s pôvodne pridelenými plochami. GHA sa zároveň rozhodol zachovať pravidlo 75/125, pokiaľ ide o spoločnosť AG v rámci opatrenia 2 (pozri odôvodnenie 22). Pokiaľ ide o spoločnosť PSA, GHA sa v roku 2013 naposledy rozhodol uplatňovať pravidlo 75/125. GHA postupne obnovil pôvodne zmluvne dohodnuté MTR (po postupnom zavádzaní trvajúcom do roku 2016) ([17]). Okrem toho od roku 2016 spoločnosť PSA podlieha dodatočným MTR vzťahujúcim sa na plochu, ktorá jej bola pridelená v roku 2014.

(27) V roku 2015 Súd prvého stupňa v Bruseli zamietol žalobu spoločnosti KN proti GHA, že úprava MTR voči spoločnostiam AG a PSA zo strany GHA predstavuje štátnu pomoc ([18]). Súd okrem iného zistil, že GHA úpravou MTR krízu primerane zohľadnil a že možno predpokladať, že súkromný veriteľ by prijal podobné rozhodnutie. Proti tomuto rozsudku z 12. februára 2015 sa spoločnosť KN odvolala. Konanie o odvolaní stále prebiehalo na odvolacom súde v Bruseli v čase prijatia tohto rozhodnutia.

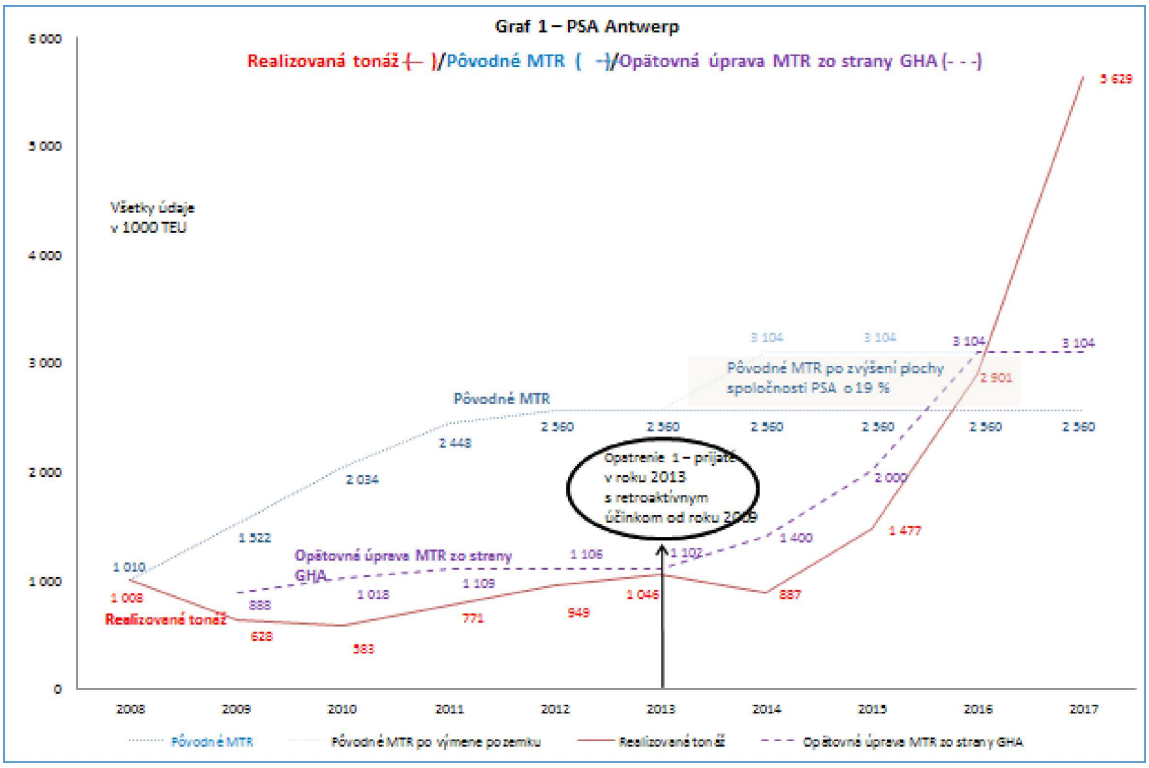
(28) Komisia začala 15. januára 2016 formálne vyšetrovacie konanie. Vyjadrila pochybnosti, či opatrenia 1 a 2 predstavujú štátnu pomoc.

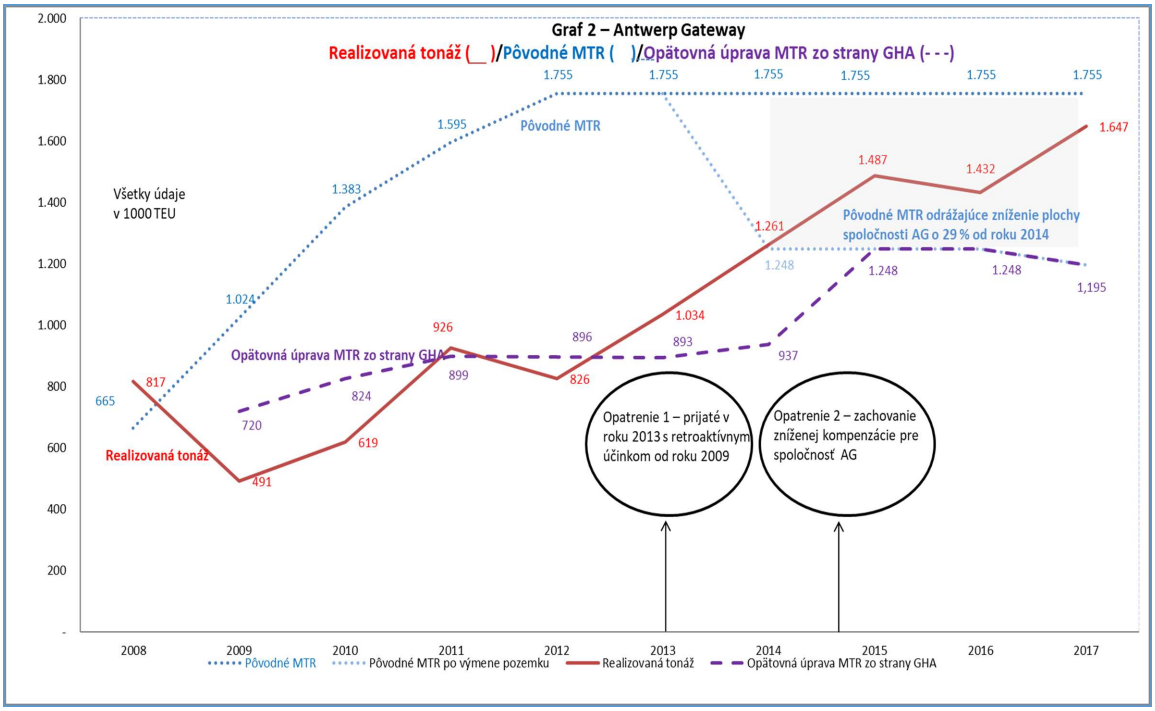
(29) Toto rozhodnutie opisuje a posudzuje opatrenia 1 a 2, ako sú vymedzené v odôvodnení 22 a ako boli pôvodne vymedzené v rozhodnutí o začatí konania, v odôvodnení 49 písm. i) a ii), ako aj odôvodneniach 81 a 82.

([16]) Pozri odôvodnenie 49 písm. ii) a odôvodnenie 82 rozhodnutia o začatí konania.

([17]) Mechanizmus postupného zavádzania ustanovil tieto MTR vzťahujúce sa na spoločnosť PSA: 2014: 1 400 000 TEU, 2015: 2 000 000 TEU, 2016: 2 559 600 TEU, plus 544 526 TEU za dodatočnú plochu pridelenú spoločnosti PSA.

([18]) Spoločnosť KN okrem iného tvrdila, že GHA porušil povinnosť pozastaviť platnosť opatrení stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ, a požiadala súd, aby zakázal GHA vykonávať rozhodnutie GHA z roku 2013 a nariadil GHA vyfakturovať a vybrať zostávajúcu kompenzáciu, alebo subsidiárne zaviazal GHA, aby zrušil rozhodnutie a prijal nové rozhodnutie na účely výberu splatných kompenzácií, pričom by sa ukladala náhrada škody za každý deň omeškania v prípade nedodržania.





3. ROZHODNUTIE O ZAČATÍ KONANIA

3.1. Existencia pomoci

(30) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či opatrenia 1 a 2 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

3.1.1. *Opatrenie 1*

(31) Po prvé, Komisia mala pochybnosti o tom, či by racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu čakal s rozhodnutím týkajúcim sa zníženia splatných kompenzácií štyri roky. Poznamenalo sa, že pri posudzovaní súladu opatrenia 1 s trhom sa mal zohľadniť vplyv krízy. Ďalej sa zistilo, že iba spoločnosti PSA a AG podliehali progresívnym sadzbám MTR, ktoré sa v období rokov 2004 – 2012 každoročne zvyšovali, zatiaľ čo všetci ostatní koncesionári v antverpskom prístave vrátane sťažovateľa podliehali pevným sadzbám MTR. Preto bola situácia spoločností PSA a AG v kontexte krízy špecifická a odlišná od ostatných subjektov pôsobiacich v antverpskom prístave.

(32) Komisia uznala, že nebývalý vplyv krízy prinútil podniky vo všetkých odvetviach hospodárstva prispôsobiť svoje správanie.

(33) Okrem kontextu krízy Komisia poznamenala, že pre dlhodobé záujmy prístavu je dôležité zachovať spoluprácu so spoločnosťami PSA a AG.

(34) Napriek týmto tvrdeniam sa však dospelo k záveru, že racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu by sa zameral na maximalizáciu svojich ziskov (alebo minimalizáciu strát) tým, že by čo najskôr začal vymáhať dlžné sumy. Neuhradené a nahromadené kompenzácie od roku 2009 sa výrazne znížili a spätne sa riešili až rozhodnutím GHA z roku 2013.

(35) Na viacerých stretnutiach, ktoré sa uskutočnili od roku 2009, správna rada diskutovala o otázkach týkajúcich sa prevádzkových údajov, ako aj krízy, ale nie priamo o otázke zaslania faktúry za kompenzácie splatné spoločnosťami PSA a AG za nedodržanie MTR. Ako sa uvádza v bode 5.3 rozhodnutia GHA z roku 2013, otázka MTR bola predmetom prebiehajúcich konzultácií, ale fakturácia splatných kompenzácií bola odložená ([19]).

(36) Po druhé, Komisia vzniesla pochybnosti o tom, či by racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu poskytol spoločnostiam PSA a AG podobné zníženie ako GHA. Poznamenalo sa, že aj keď v roku 2009 bol skutočný pokles dopravy v DGD −38,6 % (a nie −16 %, ako uviedol sťažovateľ), zníženie kompenzácie sa rovnalo približne −80 % (aj keď počas obdobia štyroch rokov) ([20]).

(37) Po tretie, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či by racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu poskytol spoločnostiam PSA a AG zníženie kompenzácie vzhľadom na skutočnosť, že rokovacia pozícia GHA sa na základe koncesných zmlúv zdala dosť silná. Vzhľadom na to, že prevádzkovatelia kontajnerových terminálov nemohli jednostranne ukončiť svoj vzťah s GHA, zatiaľ čo GHA mohol úplne alebo čiastočne zrušiť koncesiu v prípade zjavného nedostatočného využívania DGD, spoločnosti PSA a AG nemohli vierohodne pohroziť tým, že opustia antverpský prístav v prípade, že by sa MTR neznížili alebo by sa neupustilo od požadovania kompenzácie.

(38) Po štvrté, Komisia takisto poznamenala, že nevymáhanie kompenzačných platieb zo strany GHA mohlo podnietiť spoločnosti PSA a AG, aby premiestnili svoju prepravu do prístavov, v ktorých sa MTR prísne dodržiavali s cieľom predísť sankciám v týchto prístavoch.

(39) Po piate, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, že rozhodnutie GHA z roku 2013 zohľadnilo také prvky, ako je územné plánovanie, mobilita a dlhodobá zamestnanosť. V súlade s ustálenou judikatúrou ([21]) by sa takéto nehospodárske aspekty obchodných rozhodnutí mali odložiť bokom na účely uplatňovania zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(40) Po šieste, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či GHA skutočne čelil vážnemu riziku súdnych sporov zo strany spoločností PSA a AG a ich hrozbám odísť z antverpského prístavu. Listy od spoločností PSA a AG, v ktorých sa vysvetľuje ich právne stanovisko z 19. februára 2013 a 23. februára 2013, boli zaslané GHA po tom, ako bola sťažnosť v tejto veci postúpená Belgicku na pripomienkovanie 29. januára 2013.

([19]) Okrem toho sa s odkazom na spoločnosť PSA v bode 4.3 rozhodnutia z roku 2013 uvádza, že sa rozhodlo o pozastavení fakturácie v dôsledku ďalšieho vyšetrovania.

([20]) Zníženie kompenzácie je odlišné od zníženia MTR. Príklad: Pôvodné MTR = 2 500, upravené MTR = 1 500, uskutočnená doprava = 1 200, sankcia za jednotku = 8. V tomto hypotetickom prípade by zníženie MTR predstavovalo 40 %, ale zníženie sankcií by predstavovalo 77 %.

([21]) Rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 79 až 81.

3.1.2. *Opatrenie 2*

(41) Pokiaľ ide o opatrenie 2, Komisia poznamenala, že počiatočné MTR nebolo možné v dôsledku krízy dosiahnuť. Keďže GHA vo svojom rozhodnutí z 12. mája 2014 uviedol, že už nie je možné tvrdiť, že počiatočné MTR nie je možné dosiahnuť v dôsledku krízy, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či zachovanie zníženej výšky kompenzácie v prípade nedodržania MTR pre spoločnosť AG možno považovať za opatrenie, ktoré je v súlade s trhom.

(42) Zdalo sa, že najmä zachovanie zníženej kompenzácie nebolo potrebné na kompenzáciu spoločnosti AG za dočasnú stratu časti jej koncesie, keďže spoločnosť AG v každom prípade túto časť koncesnej oblasti skutočne nevyužívala. Znížené MTR pre spoločnosť AG prijaté v rámci opatrenia 2 (a následne znížené kompenzácie) mali zostať v platnosti do roku 2042, t. j. oveľa dlhšie ako sedem rokov, počas ktorých by sa mala previesť časť koncesie ([22]).

3.2. **Zlučiteľnosť**

(43) Komisia poznamenala, že uvedené opatrenia viedli k zníženiu poplatkov, ktoré by PSA a AG museli inak znášať, a preto by predstavovali prevádzkovú pomoc. Takáto pomoc sa nemohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, keďže neumožnila rozvoj žiadnych činností alebo hospodárskych oblastí. V štádiu rozhodnutia o začatí konania sa preto Komisia domnievala, že nemožno uplatniť výnimky stanovené v článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ.

4. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

4.1. **Katoen Natie**

(44) Spoločnosť KN súhlasila s predbežným posúdením Komisie, že sporné opatrenia možno pripísať belgickému štátu, a dodala, že keďže na rozhodnutie GHA z roku 2013 sa vzťahovali zásady správneho úradného postupu, správna rada GHA musela vedieť, že konala vo verejnom záujme ako verejnoprávny subjekt.

(45) Podľa spoločnosti KN sa každé citlivé rozhodnutie správnej rady GHA (ako napríklad rozhodnutie o dôsledkoch nedosiahnutia MTR) prijalo s plnou podporou vládnej koalície v obecnom zastupiteľstve v Antverpách.

(46) Spoločnosť KN takisto súhlasila s predbežným posúdením Komisie, že sporné opatrenia boli svojou povahou selektívne.

(47) Podľa spoločnosti KN si v súvislosti s rozhodnutiami prijatými GHA v rokoch 2013 a 2014 GHA vyhradil právo vykonať osobitné a individuálne diskrečné posúdenia akýchkoľvek osobitných okolností vzťahujúcich sa na predmetnú koncesiu a prijať akékoľvek rozhodnutie, ktoré by považoval za primerané. V rozhodnutí GHA z roku 2013 GHA uviedol, že jeho rozhodnutie bolo prijaté na základe „priestoru na voľné uváženie“, ktorý má GHA k dispozícii. Podľa názoru spoločnosti KN to dokazuje, že opatrenia boli špecifické pre spoločnosti PSA a AG, a preto boli selektívne.

(48) Spoločnosť KN takisto súhlasila s predbežným posúdením Komisie, že opatrenia narúšali hospodársku súťaž a ovplyvnili obchod medzi členskými štátmi. V tejto súvislosti spoločnosť KN zdôraznila, že vďaka svojej vnútrozemskej polohe a pohodlnému prepojeniu vnútrozemia železničnou, vodnou a cestnou dopravou fungoval antverpský prístav ako medzinárodný uzol a že spoločnosti PSA a AG konkurovali ostatným prevádzkovateľom terminálov, ako je spoločnosť KN, a to v antverpskom prístave, ako aj v prístavoch na osi Hamburg – Le Havre.

(49) Spoločnosť KN súhlasila s pochybnosťami Komisie vyjadrenými v rozhodnutí o začatí konania o tom, že opatrenie 1 predstavuje hospodársku výhodu pre spoločnosti PSA a AG.

(50) Spoločnosť KN ďalej tvrdila, že subjekt v trhovom hospodárstve, ktorý má takú silnú vyjednávaciu pozíciu ako GHA, by účtoval splatné kompenzácie v plnej výške alebo by aspoň dojednal podstatne nižšie a primerané zníženie.

(51) Spoločnosť KN poukázala na to, že koncesné zmluvy udelili GHA silné práva v tom, že oprávňujú GHA požadovať 7,31 EUR za nedodržané TEU a v prípade zjavného nedostatočného využitia buď uložiť koncesionárovi dodatočné podmienky s cieľom zvýšiť jeho výkonnosť, alebo úplne alebo čiastočne zrušiť koncesiu.

([22]) GHA upustil od opatrenia 2 a obnovil pôvodné MTR pre spoločnosť AG od roku 2015, pričom tieto MTR boli náležite upravené vzhľadom na pozemky, o ktoré spoločnosť AG prišla. Od roku 2015 musela spoločnosť AG plniť MTR vo výške 1 247 630 TEU ročne.

(52) Spoločnosť KN takisto zdôraznila, že príslušné koncesné zmluvy umožnili GHA priamo zaťažiť splatné sankčné platby.

(53) Podľa spoločnosti KN bola miera zníženia sporných sankčných platieb neprimeraná, a preto nesúvisela s krízou. Zatiaľ čo celkový pokles prepravy zaznamenaný v antverpskom prístave dosiahol 15,6 % a keďže v DGD, kde pôsobili spoločnosti PSA a AG, pokles dosiahol 38,6 %, zníženie predstavovalo v skutočnosti 80 %.

(54) Ako spoločnosť KN ďalej uviedla, znížené MTR pre spoločnosti PSA a AG by sa v budúcnosti uplatňovali naďalej, a to bez ohľadu na obdobie, počas ktorého by kríza pretrvávala. Opatrenie 2, na základe ktorého sa zachovali znížené MTR po roku 2013, preto podľa názoru spoločnosti KN s krízou nesúviselo.

(55) Spoločnosť KN takisto konštatovala, že GHA pri prijímaní sporných rozhodnutí zohľadnil územné plánovanie, mobilitu a dlhodobú zamestnanosť a že dosiahnutie týchto cieľov bolo nezlučiteľné so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (ďalej len „MEOP“).

(56) Spoločnosť KN tvrdila, že správanie GHA po kríze nebolo porovnateľné s inými prístavnými orgánmi v susedných a konkurenčných prístavoch. Rotterdamský prístav podľa spoločnosti KN uznal, že oslobodenie od kompenzácie by malo iba kontraproduktívne účinky.

(57) Spoločnosť KN sa domnievala, že opatrenie 1 nebolo odôvodnené, pokiaľ ide o cieľ zabrániť spoločnostiam PSA a AG odísť z antverpského prístavu. Podľa spoločnosti KN neexistovali žiadne náznaky toho, že spoločnosti PSA a AG mali v pláne prijať rozhodnutia o zrušení investícií v dôsledku ťažkostí pri plnení ich MTR. V tejto súvislosti spoločnosť KN odkázala na konsolidované obraty a zisky, ktoré skupiny, do ktorých patria spoločnosti PSA a AG, vytvorili v období rokov 2013 – 2015. Tieto zisky mnohonásobne prevyšovali sankčné platby, ktoré mali spoločnosti PSA a AG pôvodne zaplatiť za nedodržané MTR v antverpskom prístave.

(58) Spoločnosť KN takisto tvrdila, že iba GHA mal právo jednostranne ukončiť koncesné zmluvy. Ukončenie koncesnej zmluvy by pre GHA nemalo žiadne negatívne hospodárske dôsledky, pretože vzhľadom na doložku o ukončení v zmluve by GHA mohol vždy požadovať od koncesionára kompenzáciu za akúkoľvek škodu, ktorá mu vznikne v dôsledku ukončenia tejto zmluvy zo strany koncesionára. Dodatočná finančná záťaž v dôsledku ukončenia by tak skôr spočívala na koncesionárovi než na GHA.

(59) Spoločnosť KN poznamenala, že záujem o koncesiu s GHA mala aj spoločnosť MSC-Maersk. Akékoľvek straty, ktoré vznikli po ukončení zmlúv so spoločnosťami PSA a AG, by boli zmiernené o príjmy vytvorené takýmto novým koncesionárom. Spoločnosť KN ďalej uviedla, že keď sa koncesia pôvodne poskytla spoločnosti PSA v roku 2004, spoločnosť Maersk bola takisto zainteresovanou stranou, ale koncesia bola udelená spoločnosti PSA, pretože súhlasila s náročnejšími MTR.

(60) Spoločnosť KN považovala akúkoľvek hrozbu súdneho sporu zo strany spoločností PSA a AG proti koncesným zmluvám za nedôveryhodnú, pretože kompenzácie za nedosiahnuté MTR boli podľa belgického práva vymáhateľné. Okrem toho sa na zmluvy podľa belgického práva nevzťahovala žiadna doložka pre prípad neprimeraných ťažkostí (doložka *harsdhip*) ([23]).

(61) Pokiaľ ide o opatrenie 2 v súvislosti so spoločnosťou AG, spoločnosť KN súhlasila s predbežným posúdením Komisie, že akákoľvek potenciálna výhoda týkajúca sa znížených MTR by naďalej pretrvávala v prospech spoločnosti AG, pretože opatrením 2 sa zachovali znížené MTR (podľa pravidla 75/125) v prípade tejto spoločnosti.

(62) Pokiaľ ide o spoločnosť PSA, spoločnosť KN tvrdila, že GHA poskytol spoločnosti PSA nespravodlivú výhodu tým, že neobnovil MTR pre spoločnosť PSA v roku 2004 hneď ale postupne, a teda aspoň čiastočne zachoval nižšie MTR. Vzhľadom na to, že GHA uznal, že už nebolo možné sa odvolávať na krízu ako na dôvod nemožnosti dosiahnutia MTR z roku 2004, neexistoval objektívny dôvod na to, aby sa MTR okamžite nezvýšili. Napriek tomu GHA iba postupne zvyšoval MTR pre spoločnosť PSA medzi 1. januárom 2014 a 31. decembrom 2015. To predstavovalo ďalšiu výhodu pre spoločnosť PSA.

(63) Spoločnosť KN takisto tvrdila, že uvedená výhoda sa ďalej zvýšila vzhľadom na dodatočnú plochu, ktorú spoločnosť PSA získala 12. mája 2014 a pre ktorú spoločnosť PSA nemusela spĺňať žiadne MTR na roky 2014 a 2015.

([23]) Ide o doložku v zmluve, ktorá sa vzťahuje na prípady, v ktorých sa vyskytli nepredvídané udalosti, ktoré zásadne menia rovnováhu zmluvy, čo vedie k nadmernému zaťaženiu jednej zo zúčastnených strán. (https://en.wikipedia.org/wiki/Hardship_clause)

(64) Spoločnosť KN poznamenala, že operačná dohoda o spoločných plavidlách medzi spoločnosťami Maersk, MSC a CMA CGM (ďalej len „sieť P3“) mala viesť k zlepšeniu hospodárskeho výhľadu. V dôsledku toho mal GHA zohľadniť túto skutočnosť pri úprave MTR pre spoločnosť PSA. Spoločnosť KN ďalej uviedla, že aj keď od roku 2016 spoločnosť PSA podliehala pôvodným MTR zvýšeným o ďalšie špecifické MTR za prevedenú plochu, naďalej to predstavovalo výhodu pre spoločný podnik PSA a MSC, ktorý nahradil pôvodného koncesionára. Spoločnosť KN túto výhodu nekvantifikovala.

(65) Pokiaľ ide o koncesnú plochu prevedenú zo spoločnosti AG na spoločnosť PSA, spoločnosť KN tvrdila, že strata prevedenej plochy zo strany AG neodôvodňovala zachovanie zníženej kompenzácie vo vzťahu k spoločnosti AG, pretože AG túto plochu vôbec nevyužívala, a že zvýšená veľkosť koncesií spoločnosti PSA mala viesť k zvýšeniu MTR pre spoločnosť PSA za rok 2004.

(66) Pokiaľ ide o akúkoľvek zlučiteľnosť dotknutých opatrení s vnútorným trhom, spoločnosť KN poznamenala, že článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ odkazuje na „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí“. Podľa spoločnosti KN táto formulácia naznačuje, že pomoc musí motivovať príjemcu, aby investoval do rozvoja činnosti alebo oblasti. Podľa spoločnosti KN orgán GHA len motivoval spoločnosti PSA a AG, aby presmerovali dopravu z antverpského prístavu. Preto nemožno hovoriť o zlučiteľnosti podľa uvedeného opatrenia.

(67) Okrem toho, pokiaľ ide o zlučiteľnosť s vnútorným trhom, spoločnosť KN sa zaoberala otázkami súvisiacimi s cieľom spoločného záujmu, nevyhnutnosťou a proporcionalitou pomoci, narušením hospodárskej súťaže a vplyvom na obchod v rámci EÚ. Spoločnosť KN ďalej súhlasila s predbežným posúdením Komisie, že opatrenia predstavujú prevádzkovú pomoc pre spoločnosti PSA a AG. Spoločnosť KN dospela k záveru, že sú nezlučiteľné s vnútorným trhom.

4.1.1. *Dodatočné pripomienky spoločnosti KN*

(68) Dňa 2. marca 2017 spoločnosť KN predložila dodatočné pripomienky týkajúce sa údajnej štátnej pomoci pre spoločnosti PSA a AG, pričom uviedla, že orgán GHA naďalej poskytoval štátnu pomoc prinajmenšom do roku 2015. GHA naďalej uplatňoval krízové zníženia a vzdal sa akýchkoľvek kompenzačných platieb, ktoré spoločnosti AG a PSA boli povinné zaplatiť za neplnenie pôvodných MTR. V roku 2015 spoločnosti PSA a AG nesplnili zmluvné MTR. GHA sa však rozhodol ([24]) odstúpiť od plnenia zmluvných záväzkov spoločností PSA a AG. Spoločnosť KN uviedla, že od spoločností PSA a AG sa v dôsledku toho stále nepožaduje vyplácať žiadnu kompenzáciu za podstatné porušenie zmluvne dohodnutých povinností v súvislosti s MTR.

(69) Spoločnosť KN ďalej podrobne uviedla, že spoločnosti AG bola v období rokov 2009 – 2015 poskytnutá selektívna výhoda vo výške 31 039 997,83 EUR a spoločnosti PSA bola v období rokov 2009 – 2015 poskytnutá selektívna výhoda vo výške 61 122 116,16 EUR.

(70) Spoločnosť KN zdôraznila, že ekonomickú výhodu poskytnutú spoločnostiam AG a PSA nemožno charakterizovať ako opatrenie v dôsledku krízy, ale skôr ako štrukturálny prínos.

(71) Spoločnosť KN takisto konštatovala, že spoločnosť PSA odmietla zaplatiť kompenzácie a začala konanie na odvolacom súde v Bruseli s cieľom vymáhať kompenzačné platby, ktoré už vyplatila.

4.2. **PSA Antwerp**

(72) Spoločnosť PSA namietala, že predmetné opatrenia boli financované zo štátnych zdrojov. Odkazujúc na článok 15 ods. 1 a článok 20 flámskej vyhlášky o prístavoch spoločnosť PSA tvrdila, že GHA poberal vo svoj prospech prístavné poplatky „akejkoľvek povahy“ a „s vylúčením všetkých ostatných orgánov“ a že GHA poberal všetky príjmy z vykonávania právomocí týkajúcich sa správy prístavu a zo „všetkých ostatných činností“, ktoré vykonával. Straty GHA neboli pripísateľné belgickému štátu a nevznikla mu v dôsledku toho žiadna dodatočná záťaž. Keďže všetky príjmy z vykonávania právomocí GHA vo vzťahu k správe prístavu boli skutočne vo vlastníctve GHA a keďže štát v tejto súvislosti nemusel znášať nijaké náklady, žiadna výhoda pre spoločnosť PSA nebola financovaná zo štátnych zdrojov.

(73) Spoločnosť PSA ďalej zdôraznila, že štruktúra kontroly nad GHA je nezávislá. Flámska vyhláška o prístavoch mala za cieľ založiť právnický subjekt odlišný od mesta Antverpy, ktorý prevzal všetky právomoci týkajúce sa správy prístavov od mesta Antverpy (článok 1 stanov GHA).

([24]) Rozhodnutie rady GHA č. 161146 zo 17. mája 2016.

(74) Spoločnosť PSA poukázala na to, že GHA mohol uzavrieť jednu alebo viac politických dohôd s mestom Antverpy, a to najmä v súvislosti s prístavnou a mestskou politikou (článok 7 ods. 2 stanov GHA), a preto mesto Antverpy nemalo žiadnu kontrolnú úlohu, ale bolo povinné rokovať s GHA s cieľom dospieť k týmto politickým dohodám.

(75) Spoločnosť PSA ďalej vysvetlila, že členovia obecného zastupiteľstva predstavujú iba väčšinu správnej rady, nie však celú správnu radu. Títo členovia pochádzali z rôznych strán s rôznymi politickými názormi a celkovo nepredstavovali ani jednu tretinu obecného zastupiteľstva v Antverpách. Okrem toho sa nikdy neuskutočnilo stretnutie, na ktorom by sa menovaným členom správnej rady predložilo všeobecné stanovisko obecného zastupiteľstva.

(76) Súhrnne možno konštatovať, že spoločnosť PSA nesúhlasila s tým, že sporné opatrenia boli pripísateľné belgickému štátu. Podľa spoločnosti PSA sa v správach obecného zastupiteľstva neuvádzalo, že obecné zastupiteľstvo zohráva vo vzťahu k GHA kontrolnú úlohu. Naopak, GHA bol často označovaný za nezávislú stranu v rokovaniach aj dohodách. Spoločnosť PSA okrem iného poukázala na nedávny rozsudok Súdneho dvora Commerz Nederland ([25]), v ktorom sa uvádza, že pripísateľnosť štátu musí byť možné odvodiť „zo súboru indícií vyplývajúcich z okolností veci samej a z kontextu, v ktorom bolo toto opatrenie prijaté“. Spoločnosť PSA v tejto súvislosti ďalej citovala výskum profesora Erica Van Hooydonka, podľa ktorého sa rozhodovanie v obecných prístavných orgánoch takmer výlučne zameriava na presadzovanie záujmov prístavu, a nie na širšie záujmy obce.

(77) Spoločnosť PSA ďalej uviedla, že riaditeľ dohľadu nad prístavom mohol vykonávať administratívne preskúmanie zákonnosti len v súvislosti s rozhodnutiami GHA [článok 25 písm. c) stanov GHA]. Riaditeľ dohľadu nad prístavom nemal právomoci posudzovať obsah ani potrebu opatrenia prijatého prevádzkovateľom prístavu. V tomto prípade sa regionálny riaditeľ dohľadu nad prístavom nepodieľal na rozhodovaní správnej rady GHA. Keďže rozhodnutím GHA sa neporušila vyhláška flámskych prístavov, riaditeľ dohľadu nad prístavom sa ani nemohol ohradiť proti tomuto konkrétnemu rozhodnutiu. Keďže mesto Antverpy ani flámsky región nemali skutočnú kontrolu, podmienky veci Stardust Marine neboli splnené.

(78) Pokiaľ ide o otázku, či predmetné opatrenia zahŕňali akúkoľvek hospodársku výhodu, spoločnosť PSA poukázala na to, že v záujme uplatnenia zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (MEOP) súdy uznali, že k maximalizácii zisku nedošlo výlučne v dôsledku vymáhania skutočných nákladov v krátkodobom horizonte ([26]). Podľa spoločnosti PSA by sa súkromný veriteľ takisto nechal riadiť dlhodobými vyhliadkami, a to aj preto, že odpustené sumy predstavovali stimul poskytnutý s cieľom stimulovať rozvoj prístavu. Z tohto dôvodu to pre GHA nepredstavovalo žiadnu stratu, ale iba nevybratie mimoriadnych príjmov. Podľa spoločnosti PSA vychádzali zavedené MTR z prieskumu trhu z roku 1998, v ktorom sa predpokladal pretrvávajúci ročný rast 10 %, a preto boli podľa názoru spoločnosti PSA už od začiatku príliš ambiciózne. Spoločnosť PSA dodala, že do roku 2012 účinky krízy ešte úplne nevymizli, keďže v roku 2012 bol dovoz do Európy stále pod úrovňou dosiahnutou v roku 2008 ([27]).

(79) Spoločnosť PSA zdôraznila, že poplatky, ktoré museli zaplatiť za nedosiahnuté MTR v DGD, boli vyššie ako poplatky účtované za iné prístaviská v antverpskom prístave (napr.: [0,30 – 0,70] EUR za tonu pre spoločnosť PSA v DGD proti [0,12 – 0,20] EUR za tonu pre spoločnosť KN vo Vrasenedocku).

(80) Spoločnosť PSA ďalej navrhla zvážiť, že terminál DGD bol stále v počiatočnej fáze, keď nastala kríza.

(81) Pokiaľ ide o riziko, že by spoločnosť PSA mohla odísť z antverpského prístavu, spoločnosť PSA tvrdila, že existujú prostriedky, ktorými by sa mohla koncesná zmluva ukončiť alebo zrušiť. V tejto súvislosti PSA poukázala na predčasné ukončenie koncesných zmlúv, ktoré uzavrela s prístavným orgánom […] s účinnosťou od […] a […]. Ak by spoločnosť PSA ukončila koncesnú zmluvu s GHA, strata koncesných poplatkov by pre GHA predstavovala približne [10 – 16] miliónov EUR ročne.

([25]) Rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 2014, Commerz Nederland NV/Havenbedrijf Rotterdam NV, C-242/13, ECLI:EU:C:2014:2224, bod 32.

([26]) Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Talianska republika/Komisia Európskych spoločenstiev, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, bod 20. Rozsudok Všeobecného súdu z 11. septembra 2012, Corsica Ferries France SAS/Európska komisia, T-565/08, ECLI:EU:T:2012:415, bod 83.

([27]) WTO, Svetový dovoz tovaru podľa regiónov a vybratých hospodárstiev, 2002 – 2012, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2013_e/itsl3_appendix_e.htm.

(82) Spoločnosť PSA mohla údajne vypovedať zmluvu buď tým, že sa odvolá na vyššiu moc, keďže zmluva sa ukázala ako nerealizovateľná v dôsledku vážneho vplyvu krízy na prístavné činnosti, alebo tým, že zmluvu zruší, keďže sankčná doložka bola neplatná, alebo by tak urobila po tom, čo sa stala platobne neschopnou v prípade, že by pôvodne uložené sankcie boli vyúčtované v plnej výške.

(83) Spoločnosť PSA ďalej predložila zjednodušený výpočet zisku vytvoreného spoločnosťou PSA za jej činnosť v DGD, čo dokazuje, že v roku 2013 by boli činnosti stratové, ak by sa pôvodne splatné sankcie účtovali v plnej výške.

(84) Spoločnosť PSA ďalej uviedla tieto skutočnosti:

— Spoločnosť PSA mohla prinútiť GHA, aby ukončil koncesnú zmluvu tým, že by poukázala na situáciu nedostatočného využívania.

— To, že GHA trval na pôvodnej požiadavke na tonáž, mohlo ovplyvniť budúce investície spoločnosti PSA v antverpskom prístave.

— Odchod spoločnosti PSA z antverpského prístavu by mal negatívny vplyv na GHA, pretože po prvé, GHA by stratil príjem vo forme koncesných poplatkov vo výške približne 12 miliónov EUR ročne, a po druhé, GHA by musel zaplatiť finančné kompenzácie za značné investície do nehnuteľností, ktoré urobila spoločnosť PSA. Okrem toho by spoločnosť PSA neuskutočnila ďalšie investície do antverpského prístavu.

— V prípade, že by spoločnosť PSA z prístavu odišla, malo by to negatívny vplyv aj na iné zdroje príjmov pre GHA, ako sú prístavné poplatky, ktoré sa priamo týkajú množstva dopravy, ktorú do prístavu pritiahla spoločnosť PSA.

— Pokiaľ ide o budúcnosť, GHA by mal ťažkosti pri hľadaní nového koncesionára, ktorý by bol ochotný prijať rovnaké podmienky, ktoré boli pôvodne dohodnuté so spoločnosťou PSA.

(85) Pokiaľ ide o otázku, či spoločnosť PSA presunula dopravu do iných prístavov, kde sa MTR prísne presadzovali, spoločnosť PSA zdôraznila, že GHA nikdy nezrušil, ale len upravil MTR, a že takto upravené MTR si stále vyžadujú lepšiu výkonnosť, ako je priemer na osi Hamburg – Le Havre.

(86) Pokiaľ ide o výšku zníženia, spoločnosť PSA uviedla, že kombinácia nepresnej metódy odhadu orientovanej na budúcnosť na jednej strane a krízy na strane druhej viedla k tomu, že GHA udelil predmetné zníženie MTR. Spoločnosť PSA v tejto súvislosti ďalej zdôraznila, že požiadavky na tonáž pre koncesionárov DGD boli progresívne, zatiaľ čo požiadavky uložené ostatným koncesionárom v antverpskom prístave boli lineárne.

(87) Pokiaľ ide o prvky, ako sú územné plánovanie, mobilita a udržateľná zamestnanosť, spoločnosť PSA uviedla, že už samotné obchodné úvahy by stačili na to, aby súkromný veriteľ dospel k rozhodnutiu, ktoré prijal GHA.

(88) Pokiaľ ide o vierohodnosť hrozby začať súdne konanie zo strany spoločnosti PSA, spoločnosť PSA poukázala na memorandum predložené GHA vo februári 2013. V tomto memorande spoločnosť PSA vyjadrila názor, že sankčná doložka uvedená v koncesnej zmluve bola podľa belgického práva nevymáhateľná. Spoločnosť PSA takisto v tomto memorande vyzvala GHA, aby prepísal sankčnú doložku vzhľadom na celkový objem, ktorý spoločnosť PSA dosiahla na všetkých termináloch v Antverpách ([28]). Spoločnosť PSA okrem toho tvrdila, že ak by sa zistilo, že sankcie uložené v rokoch 2009 – 2013 boli nezákonné, a teda podľa belgického zákona nevymáhateľné, štátna pomoc by nemohla existovať, pretože pohľadávka GHA voči spoločnosti PSA by neexistovala. Spoločnosť PSA dodala, že otázka zákonnosti podľa belgického práva by sa ďalej skúmala prostredníctvom rozhodcovského konania, ktoré bolo medzičasom iniciované.

(89) Spoločnosť PSA namietala, že predmetné opatrenia boli svojou povahou selektívne, pretože spoločnosti PSA a AG boli v osobitnej situácii v porovnaní s prevádzkovateľmi prístavov, ktorí pôsobili v iných prístaviskách ako DGD. Terminál DGD bol osobitne vhodným prístaviskom na prijímanie zámorských kontajnerov a nakladanie s nimi. Ostatní prevádzkovatelia prístavov sa zameriavali na kovové a poľnohospodárske výrobky a boli umiestnení na vysoko logisticky orientovanom prístavisku. Spoločnosti PSA a AG preto podľa názoru spoločnosti PSA neboli konkurentmi sťažovateľa. Spoločnosť PSA ďalej poukázala na to, že opatrenia neboli prijaté osobitne pre spoločnosti PSA a AG, ale že sa týkali koncesionárov v DGD.

([28]) Keďže spoločnosť PSA pôsobila na iných termináloch v Antverpách nad rámec MTR uplatniteľných v týchto termináloch, navrhla kompenzovať týmito prekročenými MTR nedosiahnuté MTR v DGD.

4.3. **Antwerp Gateway**

(90) Spoločnosť AG poukázala na to, že ani nesúhlasila so zníženou sankčnou platbou požadovanou na základe rozhodnutia GHA z roku 2013 (ďalej len „opatrenie 1“). Na rozhodcovskom súde sa riešil právny spor týkajúci sa tejto otázky po tom, ako Súd prvého stupňa v Antverpách vyhlásil, že nie je schopný sám sa zaoberať touto záležitosťou z dôvodu rozhodcovskej doložky v koncesnej zmluve.

(91) Spoločnosť AG v prvom rade spochybnila samotnú existenciu sankčných doložiek v koncesných zmluvách medzi prístavnými orgánmi a koncesionármi. Spoločnosť AG zdôraznila, že cieľom obchodných spoločností (napríklad AG) je vytvárať zisk. Okrem toho spoločnosť AG značne investovala do DGD a prirodzene tak mala silnú motiváciu si tieto investície kompenzovať.

(92) Účelom sankčného systému bolo podľa spoločnosti AG zhodnotiť maximalizáciu dostupnej kapacity a povzbudiť koncesionára k aktívnemu presadzovaniu a dosahovaniu maximálnej dostupnej kapacity.

(93) Spoločnosť AG sa ďalej odvolávala na to, že z dôvodu vyššej moci by sa v zmysle belgického občianskeho zákonníka nemali ukladať žiadne sankcie. Dôvod vyššej moci podľa spoločnosti AG existoval z dôvodu krízy. Ďalším prvkom, za ktorý koncesionári nemohli byť zodpovední a ktorý zabránil manipulácii s veľkorozmernými kontajnerovými plavidlami v antverpskom prístave, bolo oneskorenie prehlbovania rieky Schelde.

(94) Spoločnosť AG takisto podľa belgického práva považovala sankciu za protiprávnu, pretože mala čisto represívny charakter, a teda nekompenzovala žiadnu prípadnú stratu.

(95) Okrem toho spoločnosť AG tvrdila, že výška kompenzácie bola neprimeraná a nezodpovedala potenciálnej strate, ktorá vznikla orgánu GHA. Kompenzácia by sa preto mala znížiť na 25 % požadovanej sumy v súlade s platnými pravidlami belgického občianskeho práva.

(96) Spoločnosť AG ďalej dodala, že z výšky kompenzácie, ktorú si účtuje GHA, by sa nemala platiť žiadna DPH, pretože platby, ktoré boli klasifikované ako paušálne sumy za potenciálne straty, nepodliehali DPH.

5. **PRIPOMIENKY BELGICKA**

5.1. **Pripomienky Belgicka k rozhodnutiu o začatí konania**

(97) Belgicko namietalo, že rozhodnutia GHA boli pripísateľné štátu. Podľa názoru Belgicka nie je samotné zloženie správnej rady (o ktorom rozhoduje „štát“) a existencia „komisára pre prístavy“ (s obmedzenejšou právomocou ako vládny komisár v SNCB) so zreteľom na autonómiu zaručenú vo vyhláške o prístavoch v nijakom prípade dostatočným dôkazom toho, že sa mala činnosť GHA pripísať vláde. Samotná skutočnosť, že rozhodnutie GHA z roku 2013 bolo predložené správnej rade, teda nestačila na to, aby bolo možné predpokladať, že je toto rozhodnutie pripísateľné štátu.

(98) Belgicko okrem toho spochybnilo, že GHA pri prijímaní opatrení 1 a 2 poskytol spoločnosti PSA a AG hospodárske výhody. V tejto súvislosti sa Belgicko odvolávalo na judikatúru, ktorá sa zaoberala najmä kritériom súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, predovšetkým na veci HAMSA/Komisia ([29]), Komisia/EDF ([30]), Španielsko/Komisia ([31]) a DM Transport ([32]). Belgicko zdôraznilo, že konanie orgánu bolo primerane v súlade s postavením, resp. „proporcionálne“ postaveniu, ktoré mohol súkromný veriteľ zaujať za podobných okolností.

(99) Ako všeobecnú pripomienku Belgicko uviedlo, že v rozsudku Súdu prvého stupňa v Bruseli vo veci samej z 12. februára 2015 už bolo uznané, že nebola poskytnutá žiadna štátna pomoc a že GHA konal ako MEO, konkrétnejšie ako hypotetický súkromný veriteľ ([33]).

(100) Pokiaľ ide o pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania v súvislosti s významným časovým odstupom medzi začiatkom krízy a rozhodnutím GHA z roku 2013 Belgicko zdôraznilo, že prípadné odpustenie alebo vyrovnanie dlhu sa často skúma niekoľko rokov pred prijatím právnych opatrení.

([29]) Rozsudok Súdu prvého stupňa z 11. júla 2002, Hijos de Andrés Molina, SA (HAMSA)/Komisia, T-152/99, ECLI:EU:T:2002:188, bod 170.
([30]) Rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012 vo veci Európska komisia/Électricité de France (EDF), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 78, 79, 86 a 103.
([31]) Rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999 vo veci Španielske kráľovstvo/Komisia, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 46.
([32]) Rozsudok Súdneho dvora z 29. júna 1999 vo veci Déménagements-Manutention Transport SA (DMT), C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332, body 24 a 30.
([33]) Proti tomuto rozsudku sa spoločnosť KN odvolala, pozri odôvodnenie 25. Odvolacie konanie stále prebieha.

(101) Belgicko ďalej uviedlo, že účinky krízy, mimoriadne dôsledky pre prevádzkovateľov s rastúcimi MTR a vplyv na prístav si vyžiadali dôkladnejšie vyšetrovanie. Obrovské zníženie dopravy s nebývalým poklesom o 15,8 % na osi Hamburg – Le Havre a 15,6 % v Antverpách malo trvalé a mimoriadne následky: v roku 2012 bola prekládka kontajnerov v antverpskom prístave stále o 0,1 % nižšia ako v roku 2008. V dôsledku kombinácie 15,6 % poklesu v Antverpách v roku 2009 a trvalého vplyvu krízy GHA uskutočnil v roku 2013 štrukturálne preskúmanie otázky MTR. Okrem toho sa na štandardnom základe formálne schválil postup pre stanovenie a pripisovanie objemových deficitov pre všetkých koncesionárov s požiadavkami na tonáž v rozhodnutí GHA z roku 2013.

(102) Belgicko takisto pochybovalo o tom, či by sa vyšetrovanie štátnej pomoci malo týkať efektívnosti a rozhodnosti vlády, a nie skôr otázky, či finančný a hospodársky účinok opatrení vlády (a ich vplyv na výdavky štátnych zdrojov) zodpovedá opatreniam súkromného veriteľa. To, či by súkromný prevádzkovateľ dospel k rovnakému rozhodnutiu rýchlejšie, bolo oveľa menej relevantné.

(103) Pokiaľ ide o pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania týkajúce sa rozsahu zníženia, Belgicko zopakovalo, že sa postupne zvyšovali len MTR platné pre spoločnosti PSA a AG, zatiaľ čo iné podniky podliehali pevným sadzbám MTR. Následky krízy boli preto pre spoločnosti PSA a AG exponenciálne vyššie ako pre iných koncesionárov a ak by sa so spoločnosťami PSA/AG zaobchádzalo rovnako ako s inými podnikmi, išlo by o diskrimináciu.

(104) Belgicko poukázalo na to, že MTR uplatniteľné na spoločnosti PSA a AG boli v prvých troch rokoch uplatnené správne, a to napriek značnému nárastu o približne 250 % z 298 000 TEU v roku 2006 na 1 010 183 TEU v roku 2008 v prípade spoločnosti PSA a z 187 000 TEU v roku 2006 na 665 208 TEU v roku 2008 v prípade spoločnosti AG.

(105) Belgicko ďalej poukázalo na to, že MTR uplatniteľné na koncesie v DGD sa podstatne líšili od MTR uložených spoločnosti KN, ktorá mala koncesiu vo Vrasendoku, pričom MTR na meter štvorcový boli v prípade koncesií na DGD približne [14 – 19] ton v porovnaní s [2 – 4] tonami pre spoločnosť KN a kompenzácia splatná za tony nesplnené koncesionármi DGD bola približne [0,30 – 0,70] EUR za tonu v porovnaní s [0,12 – 0,20] EUR za tonu pre spoločnosť KN. Ak GHA účtoval spoločnostiam PSA a AG sumy za deficit v období rokov 2009 – 2012 na základe kompenzácie za chýbajúcu tonu uplatniteľnú na spoločnosť KN (t. j. [0,12 – 0,20] EUR za tonu namiesto [0,30 – 0,70 EUR] za tonu), a to na základe pôvodných MTR platných pre spoločnosti PSA a AG, suma účtovaná spoločnosti PSA by bola približne [10 – 15] miliónov EUR namiesto skutočne účtovaných [8 – 10] miliónov EUR, pričom suma účtovaná spoločnosti AG by bola približne [4 – 7] miliónov EUR namiesto skutočne účtovaných približne [2 – 5] miliónov EUR.

(106) Ostatní koncesionári v prístave dosiahli v roku 2012 tonáže v rozsahu úrovne pred krízou a nemali problémy s plnením uplatniteľných MTR.

(107) Podľa pôvodných MTR museli spoločnosti PSA a AG dosiahnuť dodatočný nárast 70 %, zatiaľ čo celková doprava v antverpskom prístave v roku 2009 klesla o 15,6 % a v roku 2012 bola stále mierne pod úrovňou z roku 2008. Exponenciálny vplyv poklesu v roku 2009 bol výraznejší pre spoločnosti PSA a AG. Okrem toho v prípade spoločností PSA a AG nebolo dostatočné, že objem dopravy tak v antverpskom prístave, ako aj v prípade ich samotných postupne opäť dosiahol úroveň spred krízy. Zatiaľ čo pre iných prevádzkovateľov návrat na úroveň pred krízou znamenal, že už nemali žiadne problémy, táto situácia stále znamenala vysoké MTR pre spoločnosti PSA a AG.

(108) Ak by sa, v zásade, objem v DGD vyvíjal v prvých rokoch normálne, títo dvaja prevádzkovatelia by potom normálnym spôsobom dosiahli svoje maximálne objemy. Po prekonaní krízy o tri alebo štyri roky by nemuseli platiť žiadnu kompenzáciu. Keďže kríza nastala v období výstavby nového prístaviska a keďže vzhľadom na špecifickú situáciu v súvislosti s týmto novým prístaviskom bol problém pre spoločnosti PSA a AG oveľa vážnejší ako pre iných prevádzkovateľov v prístave. Podľa Belgicka neexistovala žiadna selektivita (keďže postavenie prevádzkovateľov DGD nebolo porovnateľné s postavením ostatných prevádzkovateľov v prístave) ani žiadna výhoda.

(109) Okrem toho Belgicko tvrdilo, že pôvodné MTR sa zakladali na špecifickom očakávanom modeli trhu podporenom širokým konsenzom o predpokladaných trendoch. Základné očakávania sa však následne ukázali ako nereálne, a to z dôvodu okolností, ktoré príslušní prevádzkovatelia a GHA neboli schopní ovplyvniť. V Rotterdame sa pôvodné MTR prispôsobili zmenenej ekonomickej situácii pred tým, ako vstúpili do platnosti koncesie Tweede Maasvlakte. Nikto proti tomuto prístupu nevzniesol žiadne námietky. Analogicky by bolo nerozumné požadovať, aby sa na spoločnosti PSA a AG naďalej uplatňoval systém podstatného zvýšenia aj na nasledujúce roky, a to v čase, keď európske hospodárstvo čelilo nebývalej a nepredvídanej kríze.

(110) Pokiaľ ide o riziko, že by spoločnosti PSA a AG odišli z antverpského prístavu, a to aspoň čiastočne, Belgicko poukázalo na to, že pri určovaní, či GHA konal ako súkromný investor na trhu, sa môžu a musia zohľadňovať dlhodobé záujmy prístavného orgánu. V tejto súvislosti Belgicko uviedlo, že absolútna hodnota koncesných platieb a súvisiacich platieb, ktoré spoločnosti PSA a AG uhradili v období 2008 – 2012, bola mnohonásobne vyššia ako suma 13,5 milióna EUR, čo je kompenzácia, ktorú spoločnosti AG a PSA dlhovali podľa rozhodnutia GHA z roku 2013 za nesplnenie upravených MTR.

(111) Okrem toho Belgicko poukázalo na iné príjmy spojené s koncesiami spoločností PSA/AG, a najmä na prevádzkové výnosy GHA, ktoré v období 2012 – 2014 pravidelne presahovali [200 – 400] miliónov EUR. Z týchto prevádzkových príjmov [30 – 50] % pochádzalo z koncesných poplatkov, zatiaľ čo [30 – 50] % pochádzalo z prístavných poplatkov za služby ukotvovania lodí.

(112) Belgicko okrem toho poukázalo na to, že v roku 2014 priame príjmy GHA zo správy koncesií spoločností PSA a AG predstavovali približne [50 – 90] miliónov EUR, čo predstavuje približne [15 – 40] % celkového obratu GHA.

(113) Pokiaľ ide o riziko, že uplatňovanie pôvodných MTR by viedlo k tomu, že spoločnosti PSA a AG znížia svoju činnosť v antverpskom prístave, Belgicko uviedlo, že PSA a AG sa už v minulosti rozhodli stiahnuť investície z iných prístavov. Belgicko pripomenulo, že príslušní prevádzkovatelia riadia celosvetovú sieť terminálov a že výkonnostné a nákladové štruktúry jednotlivých terminálov sa mohli pri referenčnom porovnávaní porovnať oveľa rýchlejšie. Ako Belgicko ďalej zdôraznilo, v iných prístavoch sa podnikli kroky (napríklad zníženie prístavných poplatkov) na čiastočné vyrovnanie nákladov spôsobených krízou a po kríze bola k dispozícii voľná kapacita, ktorá umožnila presun činností. Vzhľadom na uvedené faktory sa GHA domnieval, že spoločnosti PSA a AG by nesúhlasili s tým, že by im boli uložené postihy za nedodržanie pôvodných MTR, a že existovalo skutočné riziko, že sa presunú do blízkych prístavov.

(114) Pokiaľ ide o to, či by sa koncesné dohody mohli alebo nemohli ukončiť či zmeniť, Belgicko tvrdilo, že spoločnosti PSA a AG by sa mohli v súvislosti s krízou dovolávať vyššej moci, alebo tvrdiť, že kompenzačné platby za nedodržiavanie MTR boli zakázané sankčné doložky a že preto boli tieto sankcie neplatné (tento bod vzniesli spoločnosti AG aj PSA v rozhodcovskom konaní). Úpadok štrukturálne stratového koncesionára mohol okrem toho viesť k ukončeniu zmluvy.

(115) Belgicko ďalej poukázalo na to, že prevádzkovatelia terminálov na osi Hamburg – Le Havre medzi sebou súťažili, aby prilákali a udržali objemy dopravy. V tejto súvislosti musel GHA zostať konkurencieschopný a podliehal kúpnej sile koncesionárov.

(116) Ako ďalej vysvetlilo Belgicko, GHA musel mať na zreteli, že koncesné zmluvy boli vypracované za rôznych hospodárskych okolností, pokiaľ ide o dopyt (prudký nárast) a kapacitu (obmedzená kapacita v severozápadnej Európe). Dôsledkom krízy bolo, že prístavy začali pôsobiť na trhu, na ktorom pravidlá určovali kupujúci. Prepravné spoločnosti sa preto čiastočne z dôvodu svojej veľkosti a kapacitnej situácii stali dominantnou stranou a využili svoju rokovaciu silu.

(117) Pokiaľ ide o to, či rozhodnutie GHA z roku 2013 osobitne podnietilo spoločnosti PSA a AG, aby presunuli svoju dopravu do iných prístavov, kde sa prísne dodržiavali požiadavky na tonáž s cieľom predísť sankciám v týchto prístavoch, Belgicko poukázalo na kroky, ktoré prijali iné konkurenčné prístavy na zmiernenie vplyvov krízy pre používateľov prístavov, a to napríklad zníženie prístavných poplatkov. Belgicko takisto uviedlo príklad spoločnosti Hutchinson Whampoa, ktorá vložila svoje investície do rozšírenia vlastného prístavu Felixstowe, pričom prevádzkovateľ (DP World) kontajnerového prístavu a logistického parku London Gateway takisto znížil svoje investície alebo ich úplne alebo čiastočne zastavil. V tejto súvislosti však Belgicko neuviedlo žiadny prípad, ktorý sa týkal znížení MTR, ale tvrdil, že uvedené príklady poukazovali na tú istú základnú myšlienku, ktorou bolo zníženie investícií či záväzkov počas krízy.

(118) Belgicko ďalej vysvetlilo, že keďže GHA rozhodol o tom, ako postupovať v otázke MTR, ktoré neboli dosiahnuté v rokoch 2009 – 2012, až v roku 2013, spoločnosti PSA a AG neboli motivované presmerovať dopravu do iných prístavov.

(119) Pokiaľ ide o aspekty, ako sú územné plánovanie, mobilita a dlhodobá zamestnanosť v rozhodnutí GHA z roku 2013, Belgicko poukázalo na to, že úvahy o územnom plánovaní a dlhodobej zamestnanosti by v tomto prípade posilnili hospodárske motívy. Hoci tieto úvahy zohrávali určitú úlohu, posilnili myšlienku, že opatrenia GHA boli motivované želaním zabrániť tomu, aby PSA a AG odišli z antverpského prístavu. Podľa názoru Belgicka samotný odkaz na nehospodárske aspekty nemohol nič zmeniť na zistení, že GHA konal ako súkromný investor na trhu.

(120) Pokiaľ ide o riziko, že spoločnosti PSA a AG podniknú právne kroky proti vymáhaniu plných zmluvných MTR, Belgicko zdôraznilo, že verejný orgán mohol pri rozhodovaní o ďalších krokoch zohľadniť procesné riziká (napr. riziko možného zdĺhavého prepracovania harmonogramu splácania dlhu alebo konkurzného konania) ([34]) a že pravidlá štátnej pomoci napríklad automaticky nevylučujú dohody o urovnaní ([35]). Existencia prípadného oprávneného nároku bola následne skutočne relevantným faktorom pri posudzovaní toho, či verejný orgán konal ako súkromný veriteľ ([36]). GHA preto musel zohľadniť skutočnosť, že spoločnosti PSA a AG mohli namietať proti úplnému výberu kompenzácie za nedosiahnuté MTR na vnútroštátnych súdoch alebo pri rozhodcovskom konaní a že takýto úplný výber mohol byť súdmi alebo rozhodcovskými orgánmi zamietnutý, a to okrem iného aj z dôvodu, že to predstavovalo zneužitie práva zo strany GHA alebo uplatnenie represívnej sankčnej doložky.

(121) Belgicko sa odvolávalo na odôvodnenie 78 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom sa uvádza, že Belgicko na účely preukázania údajného rizika súdneho sporu poskytlo Komisii listy od spoločností PSA a AG, v ktorých vysvetľovali svoje právne stanovisko. Listy však boli z 19. februára 2013 a 23. februára 2013. Údajní príjemcovia ich preto poslali GHA po tom, ako bola sťažnosť v tejto veci postúpená Belgicku na pripomienkovanie 29. januára 2013. Belgicko tvrdilo, že v čase podania sťažnosti ešte nebolo prijaté žiadne rozhodnutie o nedodržaných MTR na obdobie 2009 – 2012. Keďže toto rozhodnutie sa prijalo len v rozhodnutí GHA z roku 2013, spoločnosti PSA a AG nemohli prijať žiadne právne opatrenia pred rozhodnutím GHA z roku 2013 a sťažnosťou na štátnu pomoc.

(122) Okrem pochybností, ktoré Komisia uviedla v rozhodnutí o začatí konania, Belgicko uviedlo, že dokonca aj upravené MTR boli stále podstatne vyššie ako MTR navrhované spoločnosťami PSA a AG v pôvodnej konzultácii o trhu, ktorá po verejnej súťaži viedla k udeleniu predmetnej koncesie spoločnostiam PSA a AG. Počiatočné požiadavky na tonáž vo výške 16 700 000 ton (= 1 336 000 TEU) sa následne zvýšili na 53 932 500 ton (= 4 131 600 TEU). Značný nárast MTR nastal preto, že rekonfigurácia rôznych koncesií na ľavom a pravom brehu DGD umožnila aj optimalizáciu prekládky zo strany príslušných prevádzkovateľov. Pri úprave prognózy sa vychádzalo z trhovej špičky.

(123) Belgicko ďalej tvrdilo, že rozhodnutie GHA z roku 2013 bolo v súlade s podobnými rozhodnutiami iných prístavných orgánov, čo bolo podľa názoru Belgicka ďalším dôkazom jeho „súladu s trhom“.

(124) Pokiaľ ide o opatrenie 2, Belgicko uviedlo, že podľa rozhodnutia GHA z roku 2013 zostali upravené MTR v platnosti až do konca koncesnej zmluvy.

(125) Belgicko takisto poukázalo na to, že po odsúhlasenom prevode pozemku musela spoločnosť AG splniť príslušné MTR s koncesnou plochou približne o 30 % menšou ako predtým. Hoci spoločnosť AG nevyužívala tú časť, ktorá sa následne previedla na spoločnosť PSA, MTR stále rástli a spoločnosť AG by v budúcnosti mohla tento priestor potrebovať.

(126) Belgicko ďalej tvrdilo, že neexistuje selektivita v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Ako vysvetľuje Belgicko, všetci koncesionári s požiadavkami na tonáž boli každoročne vyzývaní, aby vysvetlili a zohľadnili objemové deficity podľa jednotného postupu stanoveného v rozhodnutí GHA z roku 2013. GHA s nimi zaobchádzal rovnako. Aj sám sťažovateľ mohol tento systém využiť. Podľa Belgicka existoval jednotný „referenčný systém“ v zmysle návrhu oznámenia Komisie z roku 2014 ([37]), ktorý sa vzťahoval na všetkých koncesionárov.

5.2. **Pripomienky Belgicka k pripomienkam tretích strán**

(127) Belgicko znovu poukázalo na riziko, že spoločnosti PSA a AG by mohli opustiť antverpský prístav, ak by sa mali vymáhať kompenzačné platby. V tejto súvislosti poukázalo na príklad spoločností PSA a AG, ktoré v minulosti

([34]) Rozsudok Súdneho dvora z 24. januára 2013 vo veci C-73/11, Frucona Košice a. s./Európska komisia, ECLI:EU:C:2013:32, bod 81. Rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 2013 vo veci C 405/11P, Európska komisia/Buczek Automotive sp. z o.o., ECLI:EU:C:2013:186, bod 59 a nasl.

([35]) Napríklad rozhodnutie Komisie z 13. marca 2000 o štátnej pomoci N 94/98, Nemecko, Leuna 2000/Elf/Mider, dohoda o urovnaní (Ú. v. ES C 327, 28.12.2002, s. 10), SG(2000) D/102293, bod 19 a nasl.; rozhodnutie Komisie 2011/276/EÚ z 26. mája 2010 o štátnej pomoci vo forme dohody o urovnaní daňového dlhu, ktorú poskytlo Belgicko v prospech spoločnosti Umicore SA (bývalá spoločnosť Union Minière SA) [Štátna pomoc C 76/03 (ex NN 69/03)] (Ú. v. EÚ L 122, 11.5.2011, s. 76).

([36]) Rozhodnutie 2011/276/EÚ.

([37]) Návrh oznámenia Komisie o pojme štátna pomoc podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Brusel, 2014, http://ec.European.eu/competition/consultations/2014_state_aid_notion/draft_guidance_nl.pdf, bod 126 a nasl.

stiahli svoje investície v Dubaji a Indii. Okrem toho spoločnosť PSA predčasne ukončila svoju koncesiu v prístave […]. Obava GHA, že by spoločnosti PSA a AG mohli takisto ukončiť koncesie v Antverpách, bola preto skutočná, pričom rozhodnutia prijaté GHA o znížení MTR, a teda o vzdaní sa časti kompenzačných platieb boli v súlade s MEOP.

(128) Belgicko takisto pripomenulo, že iní účastníci trhu prijali podobné opatrenia ako GHA tým, že znížili plánované investície alebo ich rozložili na dlhšie obdobia, ako sa pôvodne predpokladalo. Aj iné prístavné orgány znížili prístavné poplatky a MTR (hoci niektoré prístavné orgány v prvom rade neuplatňovali žiadne MTR).

(129) V nadväznosti na pripomienky, ktoré predložila spoločnosť KN, Belgicko spochybnilo, že spoločnosť KN súťažila so spoločnosťami PSA a AG, a v tejto súvislosti poukázalo na rozhodnutia štátnej rady Raad van State a odvolacieho súdu Hof van Beroep.

(130) Pokiaľ ide o selektívnosť, Belgicko nesúhlasilo s tvrdením spoločnosti KN, že rozhodnutia GHA neboli prijaté v rámci „všeobecnej politiky“. Rozhodnutie GHA z roku 2013 bolo skôr všeobecným opatrením, ktoré bolo zamerané na riešenie dôsledkov krízy a týkalo sa kontajnerovej dopravy, ako aj hromadnej nákladnej dopravy. Podľa Belgicka sa v rozhodnutí prijatom v súvislosti so spoločnosťami PSA a AG zohľadnila osobitná faktická situácia týchto dvoch koncesionárov.

(131) Pokiaľ ide o pripomienky spoločnosti KN k opatreniu 2, Belgicko uviedlo, že spoločnosť KN svojím tvrdením, že na spoločnosť PSA by sa mali vzťahovať ešte vyššie MTR, neuznala širší kontext vzťahu medzi GHA a koncesionármi. Spoločnosť KN takisto nezohľadnila to, že hlavným cieľom MTR bolo motivovať koncesionárov, aby čo najviac využívali potenciál koncesie, a nie to, aby predstavovali samostatný zdroj príjmov.

5.3. **Tvrdenia Belgicka v nadväznosti na žiadosti Komisie o informácie**

5.3.1. *Výhoda – Opatrenie 1*

(132) Belgicko preukázalo, že GHA sa v niekoľkých prípadoch vzdal kompenzačných platieb od koncesionárov iných ako spoločnosti PSA a AG odchylne od doložiek o kompenzáciách uvedených v príslušných koncesných dohodách, keď zmluvne stanovené MTR neboli v rokoch 2009 – 2012 splnené. V niekoľkých ďalších prípadoch GHA vybral kompenzačné platby v súlade s doložkami o kompenzáciách uvedenými v príslušných koncesných zmluvách od koncesionárov, ktorí nesplnili zmluvne stanovené MTR.

(133) Rozhodnutia o tom, či sa majú platiť kompenzačné platby, alebo nie, sa riadili postupom uplatňovaným orgánom GHA. GHA napríklad v apríli 2010 vyzval koncesionárov v antverpskom prístave, aby vysvetlili, prečo v roku 2009 nesplnili svoje zmluvné MTR.

(134) V reakcii na žiadosť Komisie o informácie z 23. júna 2016 týkajúcu sa možného neplnenia MTR zo strany AG po roku 2014 Belgicko objasnilo, že pred prijatím rozhodnutia na rok 2015 sa GHA rozhodol ([38]) počkať na výsledok formálneho vyšetrovacieho konania Komisie. GHA chcel okrem toho takisto počkať na výsledok rozhodnutia kolégia rozhodcov. Odloženie rozhodnutia neznamená, že by spoločnosť AG bola oslobodená od akejkoľvek platby za rok 2015. GHA si výslovne vyhradil všetky práva týkajúce sa fakturácie možného neplnenia MTR zo strany spoločnosti AG. GHA v tomto rozhodnutí takisto zdôraznil, že odloženie rozhodnutia o MTR za rok 2015 nemožno vykladať ako zrieknutie sa práv zo strany GHA.

(135) Belgicko ďalej informovalo Komisiu, že obnovilo pôvodné MTR pre spoločnosť AG s účinnosťou na rok 2015, ktoré boli náležite upravené o stratu dostupného pozemku po jeho prevode.

5.3.2. *Výhoda – Opatrenie 2*

(136) Pokiaľ ide o otázku, prečo GHA v roku 2014 neobnovil úplné pôvodné MTR, pokiaľ ide o spoločnosť PSA, ale skôr ich obnovoval postupne, a to vo výške 1 400 000 TEU v roku 2014 a 2 000 000 TEU v roku 2015, pričom úplnú úroveň 2 559 600 TEU dosiahli až v roku 2016, Belgicko vysvetlilo:

([38]) Podanie Belgicka zo 4. apríla 2017 o rozhodnutí GHA č. 161146 zo 17. mája 2016.

(137) Predpoklad, že hospodárska činnosť mohla už v roku 2014 dosiahnuť úroveň pred krízou, ešte neznamená, že MTR týkajúce sa prevádzkovateľov DGD (spoločnosti AG a PSA) by sa mohli vrátiť na pôvodnú úroveň. Hoci sa doprava po troch až piatich rokoch opäť vrátila na úroveň pred krízou, MTR nezostali na rovnakej úrovni, ale naďalej sa zvyšovali. Táto situácia je špecifická pre DGD, pretože to bol jediný terminál, kde sa MTR neprestajne zvyšovali v priebehu krízy, a to v dôsledku začatia prevádzky v DGD a v dôsledku toho, že vždy trvá niekoľko rokov, kým dôjde k úplnému vybaveniu nového terminálu a kým prevezme novú dodatočnú premávku až do naplnenia maximálnej kapacity. Inak povedané, zatiaľ čo za normálnej situácie, v ktorej sú stanovené fixné MTR, dosiahnutie úrovne pred krízou vyrieši nedostatky týkajúce sa MTR spôsobené v dôsledku krízy, v prípade koncesií v DGD to neplatí. To samo osebe stavia prevádzkovateľov v DGD do oveľa ťažšej situácie a je len prirodzené, že potrebujú oveľa dlhší čas na oživenie. Možno sa na to pozerať aj z iného uhla pohľadu: návrat k pôvodným úrovniam by znamenal, že GHA zaviedol ešte výraznejšie zvýšenie dodatočnej kontajnerovej dopravy, než bolo stanovené v existujúcich koncesných dohodách. Samozrejme, existujú obmedzenia toho, čo je rozumne dosiahnuteľné.

5.3.3. *Simulácie dlhodobého zisku*

(138) Belgicko predložilo podrobné výpočty, ktoré ukazujú, že výška odpustených sankcií by bola z dlhodobého hľadiska kompenzovaná vyššími príjmami. Výpočty boli čiastočne založené na *ex ante* dôkazoch, ale ako také boli vykonané *ex post*.

6. **POSÚDENIE**

6.1. **Existencia pomoci**

(139) Komisia musí posúdiť, či opatrenia, ktoré sú predmetom tohto konania, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(140) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

(141) Kvalifikácia opatrenia ako štátnej pomoci v zmysle tohto ustanovenia si teda vyžaduje kumulatívne splnenie týchto podmienok: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) musí pre príjemcu pomoci predstavovať ekonomickú výhodu; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) opatrenie musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(142) Ak teda nie je splnené ktorékoľvek z uvedených kritérií, opatrenie nemožno kvalifikovať ako štátnu pomoc. Pokiaľ ide o tento prípad, Komisia sa domnieva, že je vhodné posúdiť, či niektoré z dvoch opatrení poskytlo výhodu údajným príjemcom.

(143) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nemohol získať za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu.

(144) S cieľom určiť na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ, či zníženie kompenzácií zo strany GHA poskytlo spoločnostiam PSA a AG hospodársku výhodu, Komisia musí stanoviť, či sa GHA správal spôsobom, ktorý by bol porovnateľný so súkromným sektorom v podobnej situácii. Podľa zásady súkromného subjektu v trhovom hospodárstve opatrenie, ktoré vykonáva štát, nezahŕňa pomoc, ak za podobných okolností mohol mať súkromný investor porovnateľnej veľkosti ako príslušné orgány vo verejnom sektore, ktorý pôsobí v bežných podmienkach trhového hospodárstva, záujem za podobných podmienok poskytnúť príjemcovi rovnaké predmetné opatrenia ([39]).

(145) V súlade s ustálenou judikatúrou ([40]) Komisia uznáva, že opatrenia sa musia analyzovať v kontexte obdobia, v ktorom boli prijaté. Komisia je okrem toho povinná zohľadniť pri posudzovaní sporných opatrení všetky relevantné skutočnosti opatrení a ich kontext ([41]).

([39]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a i./La Poste a i., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, body 60 – 61. Rozsudok Všeobecného súdu zo 6. marca 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen/Komisia, spojené veci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, bod 208.

([40]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzska republika/Komisia („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 71. („*…na účely preskúmania toho, či štát konal ako obozretný investor pôsobiaci v trhovom hospodárstve, je potrebné vziať sa do kontextu obdobia, v ktorom sa dané opatrenia finančnej podpory prijali…*").

([41]) Rozsudok Všeobecného súdu z 27. apríla 2017, Germanwings/Komisia, T-375/15, ECLI:EU:T:2017:289, bod 77 a v ňom citovaná judikatúra.

6.1.1. *Možná výhoda udelená prostredníctvom opatrenia 1 – rozhodnutie GHA z roku 2013*

(146) Komisia poznamenáva, že ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, pri posudzovaní súladu opatrenia 1 s trhom by sa mal zohľadniť vplyv krízy. Komisia ďalej poznamenáva, že v čase, keď sa kríza začala, najmä v rokoch 2008 a 2009, podliehali progresívnym MTR, ktoré sa medziročne zvyšovali, len spoločnosti PSA a AG, zatiaľ čo všetci ostatní koncesionári v antverpskom prístave vrátane sťažovateľa podliehali fixným MTR (pozri odôvodnenie 29). Preto bola situácia spoločností PSA a AG v kontexte krízy špecifická a odlišná od ostatných subjektov pôsobiacich v antverpskom prístave.

(147) Komisia okrem toho uznáva, že nebývalý vplyv krízy prinútil podniky vo všetkých odvetviach hospodárstva prispôsobiť svoje správanie.

(148) Komisia okrem kontextu krízy ďalej konštatuje, že zachovanie spolupráce so spoločnosťami PSA a AG bolo dôležité pre dlhodobé záujmy prístavu.

(149) Komisia takisto pripomína, že spoločnosti KN, sťažovateľovi (pozri odôvodnenie 21) a iným prevádzkovateľom v antverpskom prístave (pozri odôvodnenie 131) boli v súvislosti s krízou upravené MTR v ich prospech.

(150) Komisia sa preto domnieva, že v zásade je možné, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v postavení GHA by vzhľadom na krízu upravil zmluvne uplatniteľné MTR.

(151) V rozhodnutí o začatí konania Komisia napriek tomu vyjadrila pochybnosti o tom, či GHA pri vykonávaní opatrenia 1 konal ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

Časová medzera medzi začiatkom krízy a rozhodnutím GHA z roku 2013

(152) Komisia v rozhodnutí o začatí konania zastávala najmä názor, že racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu by sa zameral na maximalizáciu svojich ziskov (alebo minimalizáciu strát) tým, že by čo najskôr začal vymáhať dlžné sumy. V tomto prípade existoval značný časový odstup medzi začiatkom krízy a rozhodnutím GHA z roku 2013, ktorým sa so spätnou platnosťou riešila otázka neuhradených kompenzácií tak, že sa ich výška výrazne znížila.

(153) Okrem toho, ako sa uvádza v bode 6.4 rozhodnutia GHA z roku 2013, otázka MTR bola v priebehu rokov predmetom viacerých diskusií správnej rady GHA ([42]). Počas týchto stretnutí však správna rada diskutovala o otázkach týkajúcich sa prevádzkových údajov, ako aj krízy, ale nie priamo o otázke zaslania faktúry za kompenzácie splatné spoločnosťami PSA a AG za nedodržanie MTR. Priamo sa to naznačuje v bode 5.3 rozhodnutia GHA z roku 2013, v ktorom sa uvádza, že hoci bola otázka MTR predmetom prebiehajúcich konzultácií, fakturácia splatných kompenzácií bola odložená ([43]).

(154) V súvislosti s uvedeným mala Komisia pochybnosti o tom, či by racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu čakal s rozhodnutím týkajúcim sa zníženia splatných kompenzácií štyri roky, to znamená od roku 2009 do roku 2013.

(155) V záujme riešenia týchto pochybností Belgicko predložilo korešpondenciu medzi GHA a spoločnosťou PSA, ako aj AG, z ktorej vyplýva, že od decembra 2009 sa uskutočnili diskusie o znížení pôvodných MTR. V tejto súvislosti prístav GHA pôvodne navrhol znížiť pôvodné MTR, a to o mieru poklesu zaznamenanú na osi Hamburg – Le Havre v tomto roku (t. j. –15,8 %) ([44]). Odvtedy GHA opakovane upozorňoval spoločnosti PSA a AG na nedosiahnuté MTR a požadoval ich stanovisko. Spoločnosti PSA a AG vo viacerých odpovediach poukázali na svoj význam pre rozvoj prístavu, naznačili prípadný odchod do iných prístavov a poukázali aj na vplyv krízy. Spoločnosti PSA a AG okrem toho predložili právne stanoviská svojich poradcov, v ktorých sa uviedlo, prečo ustanovenia o sankciách nemožno uplatniť alebo presadzovať. Tieto argumenty neskôr spoločnosti PSA a AG použili v rozhodcovských sporoch proti GHA.

([42]) Téma bola na programe schôdzí správnej rady zo dňa 12. mája a 1. septembra 2009, 29. júna a 5. októbra 2010, 1. februára, 11. októbra a 8. novembra 2011 a 3. júla, 4. septembra, 6. novembra a 18. novembra 2012.

([43]) Okrem toho sa v súvislosti so spoločnosťou PSA Antwerp v bode 4.3 rozhodnutia z roku 2013 uvádza, že sa rozhodlo o pozastavení fakturácie v dôsledku ďalšieho vyšetrovania.

([44]) Pozri napr. e-mail: GHA spoločnosti AG zo 14. januára 2011 s odkazom na list z 3. decembra 2010. Všimnite si, že v koncesných zmluvách bolo stanovené, že v prípade zníženia kapacity prekládky počas koncesie, ktorú nemožno pripísať koncesionárovi, by sa mali objemy, ktoré sa majú dosiahnuť, takisto znížiť na pomernom základe.

(156) Komisia dospela k záveru, že v súvislosti s krízou a vzhľadom na rozsiahlu korešpondenciu medzi GHA na jednej strane a spoločnosťami PSA a AG na strane druhej, nebolo možné obviniť GHA z nečinnosti, pokiaľ ide o neplatenie sankcií. Komisia okrem toho poznamenáva, že situácia spoločností PSA a AG sa zdala obzvlášť citlivá, pretože ich MTR boli progresívne (zatiaľ čo v prípade iných koncesionárov boli lineárne) a terminál DGD sa stále nachádzal v počiatočnej fáze (takže jeho činnosti mohli byť ovplyvnené inak ako prevádzky na iných termináloch). Skutočnosť, že GHA prijal konečné rozhodnutie až v roku 2013, preto sama osebe nenaznačuje, že kritérium MEO nie je dodržané, pretože súkromný subjekt v trhovom hospodárstve mohol prijať takéto rozhodnutie v podobnom čase.

Veľkosť úpravy

(157) Pokiaľ ide o zníženie samotnej kompenzácie, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či by racionálne uvažujúci súkromný subjekt pôsobiaci na trhu poskytol spoločnostiam PSA a AG zníženie v rozsahu, v akom ho poskytol GHA. V tomto smere sa v rozhodnutí o začatí konania porovnal pokles dopravy v DGD, a to o −38,6 % v roku 2009, oproti celkovému zníženiu kompenzácie vo výške približne −80 %.

(158) Malo by sa objasniť, že 80 % zníženie sa nevzťahuje len na rok 2009, ale na celé štvorročné obdobie od roku 2009 do roku 2012. Pri pohľade len na rok 2009 predstavovalo celkové vážené priemerné zníženie MTR uplatniteľných na spoločnosti PSA a AG −38,6 %, t. j. rovnalo sa poklesu dopravy v DGD uvedenému v odôvodnení 157. Celkové uplatnené zníženie predstavovalo približne −80 %, pretože dodatočne pokrývalo roky 2010 – 2012.

(159) Komisia pripomína, že je možné, že by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v pozícii GHA znížil MTR v kontexte krízy a v súvislosti so zachovaním dlhodobej spolupráce, ako sa uvádza v odôvodnení 150 tohto rozhodnutia. To však nevedie k automatickému záveru, že akékoľvek zníženie MTR je v súlade s trhom. Komisia preto vzniesla pochybnosti, pokiaľ ide o rozsah znížení MTR uplatňovaných GHA, a musí posúdiť, či veľkosť týchto znížení odráža správanie obozretného súkromného subjektu v trhovom hospodárstve.

(160) Sťažovateľ tvrdil, že by bolo cyklické používať výkonnosť DGD ako základ na úpravu MTR spoločností PSA a AG. Namiesto toho, ako tvrdil sťažovateľ, by sa mal použiť celkový pokles dopravy v celom prístave (–16 %).

(161) Z hľadiska GHA existuje *a priori* niekoľko faktorov na prispôsobenie MTR v súvislosti s krízou. Komisia poznamenáva, že GHA uplatnil kombináciu dvoch faktorov. Jedným z nich je vývoj dopravy na osi Hamburg – Le Havre a druhým je pokles dopravy v DGD.

(162) Prvý faktor je vymedzený ako súčet objemov kontajnerovej dopravy všetkých prístavov na tejto osi. Zo samotnej povahy tejto osi zahŕňajúcej niekoľko prístavov vyplýva fakt, že niektorým prístavom sa darí lepšie, iným horšie ako prístavom na osi. Každé jednotlivé prístavisko v každom prístave takisto zvyčajne dosahuje iné výsledky, ako je priemer prístavu. V dôsledku toho môže porovnanie výkonnosti jednotlivého prístaviska s výsledkami celej osi Hamburg – Le Havre, ktoré je založené na zostavení relatívne veľkého súboru údajov, často viesť k nevhodným záverom. Okrem toho môže byť každé prístavisko krízou ovplyvnené v rôznom rozsahu. To hovorí v prospech porovnania každého jednotlivého prístaviska s údajmi pochádzajúcimi z porovnateľného súboru údajov.

(163) Limit zúženia súboru údajov by sa však mal dosiahnuť v okamihu, keď sa tento súbor stane obehovým (pozri v tejto súvislosti tvrdenie sťažovateľa; odôvodnenie 160). Obehovosť by viedla k odstráneniu stimulu pre koncesionára dosiahnuť určité MTR, pretože MTR by boli v dôsledku obehového efektu spätne zosúladené so skutočnými výsledkami koncesionára.

(164) Komisia však poznamenáva, že úprava uplatňovaná zo strany GHA nie je obehová, keďže je založená na kombinácii dvoch faktorov. Jedným z nich je os Hamburg – Le Havre a druhým je pokles dopravy v DGD. Komisia poznamenáva, že používanie osi Hamburg – Le Havre ako súčasti matice úprav MTR je vhodné, pretože predstavuje najpravdepodobnejšie a najširšie možné údaje, ktoré sú k dispozícii pre súkromné subjekty v antverpskom prístave. Pokiaľ ide o objem kontajnerovej dopravy, antverpský prístav predstavuje významný podiel na osi Hamburg – Le Havre, keďže sa nachádza na druhom mieste za rotterdamským prístavom. Okrem toho je výkonnosť osi Hamburg – Le Havre v každom prípade upravená o nevýhodu spoločností PSA a AG podľa pravidla 75/125 (pozri odôvodnenie 21). Toto pravidlo teda znamená, že spoločnosti PSA a AG musia dosiahnuť o 25 % lepšie výsledky než os Hamburg – Le Havre. V skutočnosti je korekčný faktor 25 % založený aj na skutočných (historických) údajoch, pretože odráža lepšiu výkonnosť antverpského prístavu v porovnaní s osou Hamburg – Le Havre.

(165) Druhým faktorom, ktorý tvoril súčasť vzorca na úpravu MTR, bola skutočná doprava spoločností PSA a AG na termináli v DGD v roku 2008. V tomto roku bol v antverpskom prístave zaznamenaný medziročný nárast kontajnerovej dopravy vo výške 6,3 %. Na rozdiel od toho od roku 2008 do roku 2009 klesla kontajnerová doprava o nebývalých −16,3 %. V tom čase sa zvyšovali MTR uplatňované v antverpskom prístave len medziročne, pričom obidve spoločnosti PSA a AG mali v roku 2009 splniť MTR podstatne vyššie ako v roku 2008 ([45]), čo sa pri prudkom poklese celkovej kontajnerovej dopravy ukázalo ako nemožné. Komisia zastáva názor, že ako ďalšiu zložku matice, bolo vhodné využiť uskutočnenú dopravu každého koncesionára v DGD, keďže inak by použitie celkovej realizovanej prístavnej dopravy v Antverpách (čo je ďalší väčší dostupný príklad úzkej osi) mohlo viesť k nepresným výsledkom. Je to tak preto, lebo situácia v DGD bola veľmi špecifická, keďže terminál DGD bol v čase vypuknutia krízy ešte stále v počiatočnej fáze.

(166) Komisia ďalej poznamenáva, že úprava, ktorú uplatnil GHA, viedla k MTR, ktoré v období 2009 – 2012 prekročili tonáže realizované spoločnosťami PSA a AG (s jednou výnimkou v prípade spoločnosti AG v roku 2011, keď spoločnosť AG dosiahla lepšie výsledky, než aké sa požadovali podľa upravených MTR). GHA sa teda nevzdal všetkých dlhovaných sankcií. Takisto sa preukázalo, že v rozpore s tvrdením sťažovateľa nebola úprava MTR podľa opatrenia 1 obehová. Ak by opatrenie 1 bolo obehové, spoločnosti PSA a AG by neboli povinné zaplatiť žiadnu kompenzáciu v období 2009 – 2012.

(167) Opatrenie 1 preto zostáva v súlade s konečným cieľom ukladať sankcie za nedosiahnuté MTR, pričom cieľom nie je transformovať sankcie na skutočný zdroj príjmov, návratnosť investícií alebo platbu za služby/tovary poskytované GHA, ale skôr ich cieľom je motivovať koncesionárov k tomu, aby sa za daných okolností snažili dosahovať čo najlepšie výkony.

(168) Komisia preto dospela k záveru, že metodika, ktorú používa GHA na úpravu MTR, sa javí ako primeraná.

Možný presun dopravy do iných prístavov

(169) Pokiaľ ide o pochybnosť vyjadrenú v rozhodnutí o začatí konania a v zodpovedajúcom tvrdení sťažovateľa, že rozhodnutie GHA z roku 2013 by viedlo k tomu, že by spoločnosti PSA a AG premiestnili svoju dopravu do prístavov, v ktorých sa MTR prísne dodržiavali, Komisia konštatuje, že spoločnosti PSA a AG pri posudzovaní toho, kde riadiť svoju prevádzku v rokoch 2009 – 2012, ešte nevedeli, ako by GHA rozhodol o otázke kompenzácií za MTR, ktoré sa v daných rokoch nedosiahli. V skutočnosti sa GHA zaoberal touto otázkou v rámci rozhodnutia GHA z roku 2013 len retroaktívne. Okrem toho rozhodnutie o GHA z roku 2013, ktorým sa síce upravili pôvodné MTR uplatniteľné na spoločnosti PSA a AG smerom nadol, stále stanovovalo MTR nad rámec skutočných výkonov spoločností PSA a AG v rokoch 2009 – 2012 (s jednou výnimkou v prípade spoločnosti AG v roku 2011, keď spoločnosť AG dosiahla lepšie výsledky, než aké sa požadovali podľa upravených MTR). Okrem toho, hoci sa GHA zúčastňoval na rokovaniach so spoločnosťami PSA a AG, pokiaľ ide o zníženie pôvodných MTR (v tejto súvislosti pozri odôvodnenie 20), z obsahu tohto oznámenia vyplýva, že GHA nemal nikdy v úmysle znížiť MTR tak, že by sa v plnej miere odpustila kompenzácia za nedosiahnuté MTR. Komisia preto dospela k záveru, že rozhodnutie GHA z roku 2013 neposkytlo spoločnostiam PSA a AG žiadny stimul na premiestnenie dopravy do iných prístavov, v ktorých sa prísne dodržiaval súlad s MTR.

Územné plánovanie, mobilita a dlhodobá zamestnanosť

(170) V rozhodnutí o začatí konania Komisia uviedla, že súlad opatrenia 1 s kritériom MEO spochybnila aj skutočnosť, že rozhodnutie GHA z roku 2013 zohľadňovalo prvky ako územné plánovanie, mobilita a dlhodobá zamestnanosť.

(171) Komisia sa však domnieva, že GHA pri prijímaní rozhodnutia GHA z roku 2013 vychádzal najmä z hospodárskych úvah. GHA zvážil celkový vplyv krízy na spoločnosti PSA a AG, ale aj na iných prevádzkovateľov terminálov, ktorí majú koncesie v antverpskom prístave. Okrem toho GHA zohľadnil skutočnosť, že spravuje veľký prístav (druhý najväčší na osi Hamburg – Le Havre, pokiaľ ide o kontajnerovú dopravu), ktorý je v silnej konkurencii s inými prístavmi a najmä s ostatnými prístavmi na osi Hamburg – Le Havre, ako aj riziko, že by mohlo dôjsť k ohrozeniu dlhodobej spolupráce so spoločnosťami PSA a AG, ak by sa MTR neznížili (pozri odôvodnenia 148 a 159).

([45]) Pôvodné MTR: 2008: PSA: 1 010 183 TEU; AG: 665 208 TEU; 2009: PSA: 1 522 103 TEU; AG: 1 023 583 TEU.

(172) Komisia preto dospela k záveru, že prvky, ako sú územné plánovanie, mobilita a dlhodobá zamestnanosť, zohrávali v úvahách GHA pri prijatí rozhodnutia GHA v roku 2013 iba vedľajšiu úlohu.

Hrozby opustiť prístav a riziko súdneho sporu

(173) V rozhodnutí o začatí konania Komisia takisto poznamenala, že spoločnosti PSA a AG nemohli vierohodne hroziť tým, že odídu z antverpského prístavu v prípade, že by sa MTR neznížili alebo že by sa neupustilo od kompenzácie (odôvodnenie 75 rozhodnutia o začatí konania). Prevádzkovatelia kontajnerových terminálov nemohli jednostranne ukončiť svoj vzťah s GHA, zatiaľ čo GHA mohol koncesiu úplne alebo čiastočne zrušiť v prípade zjavného nedostatočného využívania terminálu.

(174) Okrem toho sa v rozhodnutí o začatí konania ďalej vyjadrili pochybnosti o existencii závažného rizika súdneho sporu zo strany spoločností PSA a AG (odôvodnenie 78 rozhodnutia o začatí konania). Spoločnosti PSA a AG zaslali GHA dňa 19. februára 2013 a 23. februára 2013 list s vysvetlením svojich právnych stanovísk, t. j. po postúpení sťažnosti Belgicku na pripomienkovanie 29. januára 2013. Inými slovami, riziko by bolo dôveryhodnejšie, ak by spoločnosti PSA a AG zaslali tieto listy pred tým, ako sa dozvedeli o existencii sťažnosti.

(175) Vzhľadom na kontextové súvislosti sa tieto otázky spoločne posudzujú v nasledujúcich odôvodneniach.

(176) Po preskúmaní podaní Belgicka v nadväznosti na rozhodnutie o začatí konania, a najmä korešpondencie medzi GHA na jednej strane a spoločnosťami PSA a AG na strane druhej, Komisia zastáva názor, že skutočne existovalo vážne riziko, že spoločnosti PSA a AG napadnú vymáhanie sankcií zo strany GHA za nedosiahnutie pôvodných MTR v súdnom spore alebo rozhodcovskom konaní, ako aj dôveryhodné riziko, že takéto vymáhanie sankcií zo strany GHA rozhodcovský súd alebo súd podľa belgického občianskeho práva zamietne v súlade s doktrínou zneužitia práva ([46]) alebo z toho dôvodu, že sankčná doložka bude kvalifikovaná ako represívna ([47]).

(177) Na základe súčasných dostupných dôkazov Komisia zastáva názor, že belgické občianske právo skutočne poskytuje základ na spochybnenie vymáhania sankcií v plnom rozsahu za nesplnenie zmluvných MTR, ak takéto vymáhanie predstavovalo zneužitie práva alebo bola sankčná doložka kvalifikovaná ako represívna. Potvrdzuje to aj skutočnosť, že spoločnosti AG aj PSA pri komunikácii s GHA pred rozhodnutím GHA z roku 2013 použili argumenty týkajúce sa zneužitia práva a sankčnej doložky ([48]) vrátane právnych memoránd ich príslušných právnych poradcov ([49]). Hoci nie je úlohou Komisie, aby vopred stanovila, aké účinné by tieto tvrdenia mohli byť, ukázali sa ako prípustné a dostatočne vierohodné, z čoho vyplýva, že GHA mohol vnímať riziko súdneho sporu ako skutočné.

(178) Závažnosť týchto tvrdení zo strany spoločností AG a PSA (a to aj z retrospektívneho hľadiska) okrem toho potvrdzuje nielen obsah […] ([50]), ale aj skutočnosť, že spoločnosť AG ([51]), ako aj spoločnosť PSA ([52]) v skutočnosti namietali aj proti sankciám účtovaným zo strany GHA na základe upravených MTR, pričom sa okrem iného odvolávali na zneužitie práva zo strany GHA a na to, že sankcie za nedodržanie upravených MTR boli represívne a prehnané.

([46]) Belgické občianske právo podporuje zásadu „pacta sunt servanda“, ale zároveň stanovuje hranice a výnimky z tejto zásady. Jednou z týchto hraníc je, že zmluvné práva sa majú vykonávať „v dobrej viere“ podľa článku 1134 ods. 3 belgického občianskeho zákonníka, t. j. zneužitie práva („rechtsmisbruik“) sa nepovoľuje. K zneužitiu práva môže dôjsť vtedy, keď strana uplatňuje svoje práva spôsobom, ktorý jednoznačne presahuje hranice bežného vykonávania tohto práva racionálnou a obozretnou osobou. Pozri Stijns, S., Verbintenissenrecht, die Keure, 2005, kniha I, s. 62 a nasl., s odkazom na judikatúru kasačného súdu Hof van Cassatie).

([47]) Účelom zmluvných sankcií za porušenie zmluvných povinností je nahradiť poškodenej strane škody vzniknuté v dôsledku takéhoto porušenia inou stranou. Sankcie sú represívne, ak je ich účelom potrestať porušujúcu stranu v prospech poškodenej strany v prípade, že poškodená strana neutrpí škodu. Represívne sankcie sú v rozpore s verejným poriadkom belgického štátu a predstavujú dôvody na nevymáhateľnosť takýchto sankcií.

([48]) Napr. list PSA z 19. decembra 2011 adresovaný GHA (podanie Belgicka z 19. augusta 2016, príloha 7.44); takisto list PSA z 19. februára 2013 adresovaný GHA (podanie Belgicka z 15. marca 2016, príloha 15).

([49]) Memorandum poradcov spoločnosti AG z 15. februára 2012 (podanie Belgicka z 15. marca 2016, príloha 10); memorandum externých poradcov spoločnosti PSA z 11. februára 2013 (podanie Belgicka z 20. marca 2017, príloha 7.2).

([50]) […] (podanie Belgicka z 20. marca 2017, príloha 7.3).

([51]) Dňa 20. júna 2014 GHA požiadal o rozhodcovské konanie v dôsledku nezaplatenia sankcií spoločnosťou AG za nedodržanie upravených MTR, pričom spoločnosť AG napadla tieto sankcie z dôvodu zneužitia práva a neprimeranej sankčnej doložky (podanie z 18. apríla 2016, ktoré predložila spoločnosť AG so súhrnným memorandom v rozhodcovskom konaní).

([52]) Spoločnosť PSA iniciovala rozhodcovské konanie proti GHA 2. mája 2016 a požiadala rozhodcovský súd, aby nariadil GHA vrátiť spoločnosti PSA sankcie za nedodržanie upravených MTR. Pripomienky spoločnosti PSA z 2. mája 2016 k rozhodnutiu o začatí konania sú uvedené v prílohe 6, ako aj v prílohe 7.1 písm. a) a b) k žiadosti Belgicka z 1. decembra 2017.

(179) Komisia okrem toho poznamenáva, že dôveryhodnosť argumentov, ktoré spoločnosť AG použila v rozhodcovskom konaní proti GHA, potvrdzuje rozhodcovské rozhodnutie v tejto veci ([53]). Rozhodcovský súd dospel k názoru, že vymáhanie sankcií za nedodržanie upravených MTR podľa rozhodnutia GHA z roku 2013 nepredstavuje zneužitie práva podľa belgického občianskeho práva. Rozhodcovský súd pritom zohľadnil skutočnosť, že GHA upravil MTR vo svojom rozhodnutí GHA z roku 2013 po zohľadnení krízy, situácie na osi Hamburg – Le Havre a situácie v Antverpách z historického hľadiska a že takéto správanie bolo v súlade s tým, čo by bolo možné očakávať od racionálneho a obozretného prístavného orgánu.

(180) Okrem toho, na rozdiel od spoločnosti AG, sama spoločnosť PSA iniciovala rozhodcovské konanie proti GHA, v ktorom žiadala vrátenie sankcií za nedodržanie upravených MTR.

(181) Pokiaľ ide o riziko súdnych sporov, a najmä riziko neúspešného súdneho sporu v prípade GHA, Komisia dospela k záveru, že z konaní, ktoré spoločnosti PSA a AG skutočne iniciovali, vyplýva, že toto riziko bolo skutočné a že obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by pri prijímaní obchodných rozhodnutí takéto riziko zvážil.

Záver týkajúci sa opatrenia 1

(182) Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že je v zásade možné, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v postavení GHA by vzhľadom na krízu takisto upravil zmluvne uplatniteľné MTR. Pokiaľ ide o zníženia, ktoré GHA udelil v rámci opatrenia 1, Komisia zistila, že i) čas, ktorý uplynul od začiatku krízy do momentu, keď GHA prijal rozhodnutie, neznamená, že kritérium MEO nie je splnené; ii) metodika, ktorú používa GHA na stanovenie veľkosti úprav MTR, sa javí ako primeraná; iii) rozhodnutie GHA neposkytlo spoločnostiam PSA a AG podnet na premiestnenie dopravy do iných prístavov, v ktorých sa prísne presadzovalo dodržiavanie súladu s MTR; iv) zdá sa, že prvky, ako napríklad územné plánovanie, mobilita a dlhodobá zamestnanosť zohrávajú iba vedľajšiu úlohu; a v) ak by neboli MTR upravené, existovalo skutočné riziko neúspešných súdnych sporov, ktoré by obozretný súkromný subjekt v trhovom hospodárstve vzal do úvahy.

(183) Pri zohľadnení všetkých týchto prvkov sa Komisia domnieva, že opatrenie 1 sa musí považovať za opatrenie, ktoré je v súlade s kritériom MEO.

(184) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že opatrenie 1 nepredstavuje hospodársku výhodu, a to ani v prospech spoločnosti PSA, ani v prospech spoločnosti AG. Vzhľadom na to, že kritériá článku 107 ods. 1 ZFEÚ musia byť kumulatívne splnené na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc v zmysle tohto článku, neexistencia hospodárskej výhody, ktorá nie je inak dostupná za trhových podmienok, stačí na to, aby sa dospelo k záveru, že opatrenie, ktoré je predmetom sťažnosti, nepredstavuje štátnu pomoc.

6.1.2. *Možná výhoda udelená opatrením 2*

(185) Posúdenie, či GHA pri prijímaní opatrenia 2 konal ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve a či v dôsledku toho opatrenie 2 nepredstavovalo výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ v prospech spoločnosti AG, si vyžaduje stanoviť, či zachovanie pravidla 75/125, pokiaľ ide o spoločnosť AG, viedlo k zvýhodneniu, ktoré by spoločnosť AG nezískala v prípade, že by sa obnovili pôvodné MTR.

(186) Túto otázku je potrebné posúdiť s ohľadom na skutočnosť, že v roku 2014 sa približne 30 % koncesnej plochy spoločnosti AG previedlo na spoločnosť PSA. Keď GHA obnovil MTR pre spoločnosť AG v roku 2015, odpočítal sumu zodpovedajúcu strate 30 % koncesnej plochy z pôvodných MTR tak, aby MTR dosiahli 1 247 630 TEU.

(187) Komisia poznamenáva, že spoločnosť AG už v roku 2014 dosahovala úroveň nad rámec obnovených MTR. V roku 2015 spoločnosť AG opäť presahovala túto úroveň. Otázka, či by obozretný investor v trhovom hospodárstve obnovil MTR pre spoločnosť AG už v roku 2014 alebo len v roku 2015 (ako to urobil GHA), preto nie je relevantná pri určení toho, či GHA poskytol akúkoľvek výhodu v prospech spoločnosti AG. Spoločnosť AG by v nijakom prípade GHA nedlžila žiadne splatné sankcie za roky 2014 a 2015. V rámci opätovného zavedenia pôvodných MTR (riadne upravených o stratu približne 30 % koncesnej plochy), ako aj podľa pokračujúceho uplatňovania pravidla 75/125 (v súlade s opatrením 2) by spoločnosť AG nebola povinná zaplatiť GHA žiadnu kompenzáciu.

([53]) Rozhodcovské rozhodnutie zo 16. septembra 2016 (príloha k podaniu Belgicka z 5. októbra 2016).

(188) Pokiaľ ide o pochybnosti vznesené v rozhodnutí o začatí konania, strata prevedenej plochy spoločnosti AG neodôvodnila zachovanie zníženej kompenzácie vo vzťahu k spoločnosti AG, pretože spoločnosť AG v nijakom prípade túto plochu nevyužívala (odôvodnenia 82 a 83 rozhodnutia o začatí konania), a teda Komisia odkazuje na uvedené odôvodnenie 184 a takisto poznamenáva, že do roku 2016 GHA opätovne zaviedol pôvodné MTR spoločností PSA a AG v súhrnnej výške, a to s jediným rozdielom, že MTR spoločnosti PSA boli teraz vyššie v porovnaní s pôvodnými MTR, zatiaľ čo MTR spoločnosti AG boli o zodpovedajúci podiel nižšie. Komisia zastáva názor, že uplatnenie MTR v súhrnnej výške presahujúcej predchádzajúce MRT, čoho sa sťažovateľ zrejme domáha, by bolo neprimerané, pretože celková koncesná plocha, ktorá je k dispozícii pre spoločnosti PSA a AG (v súhrne), sa v porovnaní s celkovou plochou pridelenou podľa pôvodných koncesných dohôd nezvýšila.

(189) Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie 2 neviedlo k hospodárskej výhode v prospech spoločnosti AG. Vzhľadom na to, že kritériá článku 107 ods. 1 ZFEÚ musia byť kumulatívne splnené na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc v zmysle tohto článku, neexistencia hospodárskej výhody, ktorá nie je inak dostupná za trhových podmienok, stačí na to, aby sa dospelo k záveru, že opatrenie, ktoré je predmetom sťažnosti, nepredstavuje štátnu pomoc.

6.1.3. *Ďalšie tvrdenia sťažovateľa*

(190) Pokiaľ ide o tvrdenie sťažovateľa, že výhoda poskytnutá spoločnosti PSA do roku 2012 pokračovala v období od roku 2013 do roku 2016, Komisia odkazuje na odôvodnenie 85 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom sa uvádza, že opatrením 2 sa zrušila akákoľvek možná výhoda pre spoločnosť PSA, pretože sa ním obnovili pôvodné MTR postupne, a nie okamžite. Okrem toho posúdenie opatrení 1 a 2 spadá do rozsahu tohto rozhodnutia, ako sa uvádza v odôvodnení 22 a ako sa pôvodne uvádzalo v odôvodnení 49 písm. i) a ii) rozhodnutia o začatí konania. Napriek tomu sa Komisia domnieva, že GHA konal spôsobom, ktorý bol v súlade s trhom, keď sa rozhodol postupne obnoviť MTR uplatniteľné na spoločnosť PSA. Okamžité obnovenie MRT s účinkom v roku 2014 (ako tvrdil sťažovateľ) by viedlo k medziročnému nárastu (od roku 2013 do roku 2014), ktorý by bol väčší, ako sa predpokladalo podľa pôvodných MTR (pozri aj pripomienky Belgicka; odôvodnenie 153). Z tohto dôvodu by bolo okamžité obnovenie MRT v prípade spoločnosti PSA v rozpore s predchádzajúcimi správnymi postupmi, ktoré GHA zaviedol pri stanovovaní zmlúv o MTR uplatniteľných na prevádzkovateľov terminálov, ktorí pôsobia v prístave.

7. **ZÁVER**

(191) Ako sa uvádza v odôvodneniach 180 a 185, opatrenia 1 a 2 nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Opatrenia, ktoré Belgicko zaviedlo a ktoré spočívali, po prvé, v znížení minimálnych zmluvných požiadaviek na tonáž a následnom znížení kompenzačných platieb splatných dvomi koncesionármi terminálu v antverpskom prístave s retroaktívnym účinkom od roku 2009, a po druhé, v zachovaní znížených minimálnych podmienok na tonáž s ohľadom na jedného z týchto koncesionárov po roku 2013, nepredstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu.

V Bruseli 23. novembra 2018

Za Komisiu

Margrethe VESTAGER

členka Komisie