ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2019/422

ze dne 20. září 2018

o státní podpoře SA 36112 (2016/C) (ex 2015/NN), kterou poskytla Itálie Přístavnímu orgánu Neapol a společnosti Cantieri del Mediterraneo S.p.A.

(oznámeno pod číslem C(2018) 6037)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU"), a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) V březnu 2006 si Komise vyžádala od italských orgánů informace ohledně potenciální státní podpory ve prospěch společnosti Cantieri del Mediterraneo S.p.A. (dále jen „CAMED") týkající se plánovaných prací na suchém doku nacházejícím se v přístavu Neapol (suchý dok č. 3). Po obdržení odpovědi italských orgánů ze dne 3. dubna 2006 Komise nejednala, ani záležitost v návaznosti na připomínky Itálie nešetřila. Útvary Komise věc interně uzavřely, neboť se mělo za to, že podpora nezahrnuje státní podporu. Itálie nikdy dotčená opatření Komisi formálně neoznámila.

(2) Dne 21. ledna 2013 vyjádřila opravárenská společnost působící v přístavu Neapol pochybnosti, pokud jde o financování poskytnuté orgány veřejné moci v Itálii na tři investiční projekty údajně uskutečněné v období let 2006 až 2014 týkající se renovace tří suchých doků (*bacini di carenaggio*) provozovaných společností CAMED na základě koncesní smlouvy. Věc byla zaevidována jako SA.36112 (2013/CP) – Údajná podpora pro společnost Cantieri del Mediterraneo. Dne 27. června 2013 poskytl stěžovatel Komisi dodatečné informace.

(3) V období od 28. února 2013 do 12. června 2013 si Komise s ohledem na tvrzení stěžovatele vyžádala od italských orgánů informace.

(4) Dne 21. října 2013 útvary Komise sdělily stěžovateli svá předběžná zjištění týkající se údajné státní podpory pro společnost CAMED a informovaly stěžovatele, že na základě informací v té době dostupných se nezdá, že by údajná opatření představovala podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1) SFEU, neboť existence výhody pro společnost CAMED se jevila jako vyloučená. Útvary Komise vysvětlily, že v této fázi neexistují žádné náznaky, že na úrovni provozovatele byla poskytnuta provozní podpora, neboť společnost CAMED se nezdála být zbavena nákladů, které by normálně musela nést při každodenním řízení nebo běžných činnostech.

(5) V období od 19. listopadu 2013 do 10. února 2015 předložil stěžovatel další informace. Stěžovatel zejména vyjádřil obavy, že opatření představovala protiprávní investiční podporu pro Přístavní orgán Neapol a protiprávní provozní podporu pro společnost CAMED. Útvary Komise si od italských orgánů vyžádaly dodatečné informace dopisy ze dne 17. června 2014, 14. listopadu 2014 a 12. března 2015, na které italské orgány reagovaly dne 1. srpna, 3. a 29. září 2014, 11. února 2015 a 10. června 2015. Jelikož dostupné informace ukázaly, že veřejné financování již bylo poskytnuto, útvary Komise dne 4. června 2015 informovaly Itálii, že opatření budou zaevidována jako protiprávní podpora (2015/NN) – Investiční podpora pro Přístavní orgán Neapol a společnost Cantieri del Mediterraneo S.p.A. a použijí se procesní pravidla stanovená v kapitole III nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ([2]).

([1]) Úř. věst. C 369, 7.10.2016, s. 78.

([2]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1). Uvedené nařízení bylo nahrazeno nařízením Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(6) Dne 21. září 2015 se útvary Komise setkaly s italskými orgány a dne 7. října 2015 si Komise vyžádala dodatečné informace, které italské orgány poskytly dne 9. listopadu 2015. Dne 11. listopadu 2015 se útvary Komise setkaly se stěžovatelem.

(7) Dopisem ze dne 28. června 2016 informovala Komise italské orgány o svém rozhodnutí zahájit ve věci dané podpory řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

(8) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení") bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]) dne 7. října 2016. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k podpoře/opatřením podaly své připomínky.

(9) Komise obdržela připomínky od dvou zúčastněných stran: společnosti CAMED a stěžovatele. Komise tyto připomínky předala italským orgánům, které měly možnost se k nim vyjádřit; jejich vyjádření bylo obdrženo dopisem ze dne 12. ledna 2017.

(10) Dne 9. a 16. listopadu 2017 zaslala Komise Itálii dodatečné otázky, na které italské orgány odpověděly dne 24. listopadu 2017.

2. PODROBNÝ POPIS PODPORY

2.1. Souvislosti a příjemci podpory

(11) Přístav Neapol se nachází v regionu Kampánie a spravuje jej Přístavní orgán Neapol.

(12) V přístavu Neapol jsou tři suché doky ve vlastnictví státu (suché doky č. 1, 2 a 3) a dva plovoucí doky ve vlastnictví dvou soukromých subjektů (doky č. 5 a 6).

(13) Suché doky č. 1, 2 a 3 používají pro poskytování svých služeb opravy lodí společnost CAMED a v zásadě veškeré ostatní opravárenské společnosti v souladu s „nařízením o provozování doků pro opravu lodí přístavu Neapol" ([4]) přijatým v roce 2002 a později pozměněným (dále jen „nařízení z roku 2002") ([5]). Podle italských orgánů musí být všechny suché doky v přístavu Neapol k dispozici všem dotčeným uživatelům (např. jiným opravárenským společnostem) na základě určitých předem stanovených a objektivních pravidel.

(14) Italské orgány vysvětlily, že v návaznosti na rozhodnutí skupiny Fincantieri (jednoho z největších subjektů v odvětví stavby lodí v té době) stáhnout se z přístavu Neapol byly doky koncem minulého století ve velmi špatném stavu. V té době působila společnost CAMED ([6]) jako přístavní opravárenská společnost v přístavu Neapol na základě aktu udělujícího koncesi na veřejný majetek platného od roku 1909 do roku 2008. Podle italských orgánů společnost CAMED souhlasila s tím, že bude v areálu investovat za předpokladu, že Přístavní orgán Neapol provede řadu strukturálních investic do suchých doků č. 1, 2 a 3. V návaznosti na žádost podanou společností CAMED v roce 1999 k Přístavnímu orgánu Neapol souhlasil přístavní orgán s provedením prací, které povedou k modernizaci suchého doku č. 3 a zajistí jeho vhodnost k používání (dále jen „dohoda z roku 2001") ([7]).

(15) V roce 2001 společnost CAMED požádala Přístavní orgán Neapol o povolení provést řadu prací na docích výměnou za čtyřicetileté prodloužení stávající koncese na veřejný majetek (*concessione demaniale*). V návaznosti na žádost společnosti CAMED zahájil Přístavní orgán Neapol podle italských právních předpisů správní řízení o udělení koncesní smlouvy na veřejný majetek ([8]). Přístavní orgán Neapol zveřejnil žádost společnosti CAMED o koncesi na veřejný majetek společně s podnikatelským plánem na období dvaceti let (od 18. ledna 2002 do 6. února 2002) v obecním rejstříku i ve svém vlastním rejstříku. Zveřejnění vyzvalo zúčastněné strany, aby předložily své připomínky nebo alternativní návrhy. Postup stanoví, že v případě připomínek nebo stížností přijme rozhodnutí o udělení koncese příslušný ministr.

(16) Jelikož Přístavní orgán Neapol neobdržel v návaznosti na zveřejnění žádosti společnosti CAMED žádné připomínky, vydal akt č. 125 ze dne 29. července 2004 udělující společnosti CAMED koncesi na veřejný majetek (*atto di concessione demaniale*) (dále jen „koncese z roku 2004") vztahující se na provoz a používání tří suchých doků s povinností zpřístupnit tyto doky všem zúčastněným uživatelům (např. jiným opravárenským společnostem) v souladu s nařízením z roku 2002. Společnost CAMED souhlasila s ukončením předchozí

([3]) Viz poznámka pod čarou č. 1.
([4]) *Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio*, viz internetové stránky (http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/05/RegolamentoBacini.pdf).
([5]) K poslední změně nařízení došlo v roce 2012, viz internetové stránky (http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/06/Ordinanza_N.6_03-04-2012.pdf).
([6]) Italské orgány vysvětlily, že společnost provedla řadu vnitropodnikových transformací a několikrát změnila název. Z důvodu zjednodušení používá rozhodnutí v souvislosti s touto společností název „CAMED", i když v minulosti se společnost jmenovala jinak (Bacini Napoletani S.p.A.).
([7]) Dohoda (*Convenzione*) mezi Přístavním orgánem Neapol a společností Bacini Napoletani S.p.A. (tj. společností CAMED) ze dne 12. června 2001. Podle dohody z roku 2001 provozovala společnost CAMED suchý dok č. 3 alespoň od roku 1959.
([8]) Článek 36 námořního zákoníku (*Codice navale*) a článek 18 prováděcího nařízení námořníku zákoníku (*Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima*).

koncese na veřejný majetek platné od roku 1909. Podle koncese z roku 2004 má společnost CAMED právo provozovat a používat suché doky po dobu 30 let, a to od 28. července 2003, namísto požadovaných 40 let, výměnou za roční poplatek za užívání veřejného majetku vypočtený na základě pevných zákonných parametrů (EUR/m²) a ročně upravovaný o inflaci podle ministerského nařízení ze dne 15. listopadu 1995. Poplatek za užívání majetku uhrazený za období 2004–2017 je uveden v tabulce 1.

Tabulka 1

Koncesní poplatky

(v EUR)

Rok	Roční koncesní poplatek
2004	124 117
2005	103 300
2006	139 900
2007	147 800
2008	146 341
2009	154 392
2010	149 148
2011	153 321
2012	159 071
2013	143 671
2014	142 178
2015	132 664
2016	133 658
2017	133 257

(17) Podle článku 1 koncese z roku 2004 doba platnosti koncese umožňuje společnosti CAMED odpis předchozích investic a nový investiční plán v hodnotě 24 milionů EUR (47 662 milionů ITL) ([9]). Podle koncese z roku 2004 společnost CAMED poskytla také záruku (*cauzione*) ve výši 275 000 EUR s ohledem na povinnosti stanovené v koncesi.

(18) Podle článku 3 koncese z roku 2004 se Přístavní orgán Neapol rovněž zavázal, že do konce roku 2006 v areálu provede konstrukční práce svěřené společnosti CAMED, a konkrétně: i) přizpůsobení čerpacího zařízení doků č. 1 a 2; ii) vybudování nových certifikovaných vodotěsných vrat (*barche-porte*) pro suché doky č. 1, 2 a 3; iii) obnova stěn (*paramenti*) a lože (*platea*) pro dok č. 2; iv) provedení strukturální renovace mol (*banchine*) a stěn pro dok č. 2 a mola 33b.

(19) Po rozhodnutí o zahájení řízení italské orgány objasnily, že společnost CAMED do roku 2016 uskutečnila investice ve výši 24 610 420 EUR v souladu s koncesí z roku 2004 a další investice ve výši 17 931 075 EUR.

2.2. **Tvrzení stěžovatele týkající se státní podpory**

(20) V prvním podání stěžovatel argumentoval tím, že společnost CAMED obdržela podporu na obou úrovních: i) jako provozovatel (tj. správce suchých doků) snížením nákladů na modernizaci infrastruktury (provozní podpora) a ii) jako uživatel infrastruktury (např. jako opravárenská společnost), neboť infrastruktura, která by v zásadě měla být otevřená všem podnikatelským koncovým uživatelům nediskriminačně byla ve skutečnost používána pouze společností CAMED. Stížnost také obsahovala antitrustová tvrzení, která nejsou pro toto rozhodnutí relevantní a pro která byl stěžovatel příjemcem samostatného rozhodnutí přijatého dne 24. července 2014.

([9]) Výše investic stanovená v koncesi z roku 2004 skutečně činí 24 milionů EUR, a nikoli 24 000 EUR, jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení.

(21) Podle stěžovatele výhoda, kterou získala společnost CAMED, vyplývala z provádění těchto prací (dále jen „zásahy“):

(1) zásah č. 1: strukturální renovace některých částí doku č. 3 (výše podpory: 12 928 537 EUR);

(2) zásah č. 2: přizpůsobení čerpacího zařízení doků č. 1 a 2, obnova stěn přístavní hráze přiléhajících k doku č. 2 (výše podpory: 23 170 000 EUR);

(3) zásah č. 3: oprava a zpevnění vnitřní strany přístavní hráze v doku č. 3 (*Molo Cesario Console*) (výše podpory: 13 000 000 EUR).

(22) Podáním ze dne 19. listopadu 2013 rozšířil stěžovatel rozsah stížnosti a tvrdil, že zásahy poskytly Přístavnímu orgánu Neapol podporu v souladu s rozhodovací praxí Komise ([10]). Podle stěžovatele existovala podpora údajně i na úrovni koncesionáře (společnosti CAMED), neboť koncese nebyla udělena v rámci veřejného, otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení. Stěžovatel dále zdůraznil absenci jakéhokoli důkazu, na jehož základě by bylo možné dospět k závěru, že poplatek za využívání veřejného majetku hrazený společností CAMED může vyloučit jakékoli zvýhodnění. Podle stěžovatele metodika předpokládaná vnitrostátními právními předpisy pro stanovení poplatků za používání veřejného majetku (viz 16. bod odůvodnění) neumožňuje zohlednit zvýšenou hodnotu infrastruktury po případných zásazích, neboť poplatek tvoří pevná částka v EUR/m².

(23) Dne 1. října 2015 stěžovatel také poskytl seznam rozhodnutí Přístavního orgánu Neapol (delibere no. 308/2015, no. 181/2015, no. 233/2015, no. 277/2015, no. 279/2015, no. 281/2015, no. 293/2015, no. 302/2015) týkajících se prací, které mají být provedeny v suchých docích, na důkaz porušení povinnosti zdržet se jednání.

2.3. **Připomínky Itálie k údajnému opatření státní podpory/financování investičního projektu a k právnímu základu**

(24) Italské orgány objasnily před přijetím rozhodnutí o zahájení řízení, že pouze část prací předpokládaných v rámci renovace suchého doku č. 3 byla v roce 2006 dokončena, na základě zadávacího řízení (zásah č. 1), zatímco práce předpokládané pro zásahy č. 2 a 3 nebyly v té době provedeny. Z celého projektu dohodnutého se společností CAMED v dohodě z roku 2001 a koncesi z roku 2004 byla ve skutečnosti v plném rozsahu provedena pouze jedna část.

(25) Podle Itálie zákonné právo obdržet finanční podporu již bylo přiznáno Přístavnímu orgánu Neapol v roce 1998 podle článku 9 zákona č. 413/1998, který stanoví, že Ministerstvo dopravy a zasílatelství (dále jen „ministerstvo“) přijme plán investice v přístavech na základě požadavků přístavních orgánů ([11]). Zdá se, že investiční plán byl přijat formou dvou nařízení vydaných ministerstvem a následně změněn. První nařízení ze dne 27. října 1999 ([12]) (dále jen „ministerské nařízení ze dne 27. října 1999“) uvádí 20 přístavů, které využívají vnitrostátního financování, a druhé nařízení ([13]) (dále jen „ministerské nařízení ze dne 2. května 2001“) tento seznam rozšiřuje na 25 přístavů. Na základě těchto nařízení jsou přístavní orgány oprávněny půjčovat si nebo požadovat jiné finanční operace v celkové výši 100 miliard italských lir (přibližně 51 milionů EUR). Ministerstvo každý rok splácí přímo finančním institucím ([14]). Z tohoto důvodu byla podle italských orgánů opatření ve prospěch Přístavního orgánu Neapol poskytnuta v roce 1998 na základě zákona č. 413/1998.

(26) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení italské orgány poskytly dodatečná objasnění ohledně výše investic ze strany italského státu a Přístavního orgánu Neapol.

Zásah č. 1

(27) Italské orgány uvedly, že práce na zásahu č. 1 byly zahájeny dne 21. října 2002 a byly dokončeny dne 24. ledna 2006. Náklady vzniklé do okamžiku, kdy bylo přijato toto rozhodnutí, činily 12 859 854,50 EUR.

([10]) Stěžovatel se mimo jiné odvolával na rozhodnutí Komise ve věci státní podpory č. SA.34940 (N/2012) – Itálie – Přístav Augusta ze dne 19. prosince 2012 (Úř. věst. C 77, 15.3.2013, s. 1).

([11]) „*Per la realizzazione di opere infrastrutturali di amplimento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, il Ministero dei trasporti e della navigazione adotta un programma sulla base delle richieste delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, sentite le regioni interessate*“.

([12]) „Decreto 27 ottobre 1999 Adozione del programma di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti. (GU Serie Generale n.10 del 14-01-2000)“.

([13]) „Decreto 2 maggio 2001 Ripartizione delle risorse di cui all'art. 9 della legge n. 413 del 1998, refinanziate dall'art. 54, comma 1, della legge n. 488 del 1999 e dall'art. 144, comma 1, della legge n. 388 del 2000 per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, l'ammodernamento e riqualificazione dei porti. (GU Serie Generale n.199 del 28-08-2001)“.

([14]) Další financování bylo později poskytnuto také na základě čl. 54 odst. 1 zákona č. 488/1999, čl. 144 odst. 1 zákona č. 388/2000 a článku 36 zákona č. 166/2002.

Zásah č. 2

(28) Zásah č. 2 byl spolufinancován ministerstvem ve výši 14 971 621,41 EUR. Částka 5 498 378,59 EUR, která měla být částečně zálohově vyplacena Přístavním orgánem Neapol a poté nahrazena ministerstvem formou peněžních grantů, však nebyla ministerstvem vyplacena.

(29) Pokud jde o zásah č. 2, Přístavní orgán Neapol poskytl vlastní prostředky ve výši 2 700 000 EUR (Delibera 89/2016 ze dne 22. března 2016) a 5 830 000 EUR (Delibera 175/2017 ze dne 31. května 2017).

(30) Práce na zásahu č. 2 byly zahájeny dne 5. listopadu 2012 a nebyly dosud dokončeny. Náklady vzniklé do okamžiku přijetí tohoto rozhodnutí činí 11 192 515,79 EUR. Očekává se, že celkové náklady na tento zásah dosáhnou 29 000 000 EUR.

Zásah č. 3

(31) V neposlední řadě zásah č. 3 je částečně financován z vlastních prostředků Přístavního orgánu Neapol (5 091 000 EUR, podle Delibera 356/2014 ze dne 24. prosince 2014).

(32) V prosinci 2017 nebyly práce na zásahu č. 3 ještě zahájeny (práce byly přiděleny dne 19. července 2017) a vzniklé náklady činily 6 880,50 EUR. Očekává se, že celkové náklady na tento zásah dosáhnou 15 900 000 EUR.

(33) Celkové náklady investičního projektu (tj. všech tří zásahů) činí 57 759 874,50 EUR, které byly rozděleny do tří částí, jak je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2

Plánované veřejné investice

Zásah	Částky	Vyplaceno?	Datum platby	Plánované investiční náklady
1. Strukturální renovace některých částí doku č. 3	9 760 629,57	Ano	8.1.2003 21.12.2004 14.7.2005 26.10.2005 12.12.2011	12 859 854,50
	3 099 224,93	Ano	31.12.2002 26.4.2004 19.4.2005 6.10.2005 24.4.2006	
2. Přizpůsobení čerpacího zařízení doků č. 1 a 2, obnova stěn přístavní hráze přiléhajících k doku č. 2	8 300 000,00	Ano	4.8.2006 27.12.2006 29.12.2006	29 000 000,00
	6 671 621,41	Ano	1.9.2011 22.3.2013 17.12.2014	
	2 700 000,00 (vlastní příspěvek Přístavního orgánu Neapol)	Ano	23.3.2016	
	5 498 378,59 (má být zálohově vyplacena Přístavním orgánem Neapol a nahrazena italským státem)	Ne	Není relevantní	
	5 830 000,00 (vlastní příspěvek Přístavního orgánu Neapol)	Ano	31.5.2017	

Zásah	Částky	Vyplaceno?	Datum platby	Plánované investiční náklady
3. Oprava a zpevnění vnitřní strany přístavní hráze v doku č. 3	10 809 000,00	Ano	18.11.2014	15 900 000
	5 091 000,00 (vlastní příspěvek Přístavního orgánu Neapol)	Ano	24.12.2014	
Celkové financování Přístavního orgánu Neapol				13 621 000,00
Celkové financování italským státem				**44 138 854,50**
Celkem				**57 759 854,50**

(34) S ohledem na výše uvedené dosahovalo financování italským státem, které již bylo na tento projekt poskytnuto nebo přislíbeno, 44 138 854,50 EUR. Většinou mělo podobu přímých dotací poskytnutých ministerstvem ve prospěch finančních institucí za půjčky uzavřené Přístavním orgánem Neapol a rovněž přímých dotací pro Přístavní orgán Neapol z italského státního rozpočtu. Italské orgány vysvětlily, že zbývající částka 13 621 000 EUR (z čehož 2 700 000 EUR a 5 830 000 EUR na zásah č. 2 a 5 091 000 EUR na zásah č. 3) byla poskytnuta Přístavním orgánem Neapol z jeho vlastních prostředků shromážděných v souvislosti s vykonáváním své hospodářské činnosti správy přístavu.

2.4. **Důvody pro zahájení řízení**

(35) Dne 28. června 2016 přijala Komise rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, pokud jde o výše uvedená opatření, aby vyřešila své pochybnosti, zda tato opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU a zda jsou slučitelná s vnitřním trhem.

2.4.1. *Pochybnosti o existenci podpory pro Přístavní orgán Neapol*

(36) V rozhodnutí o zahájení řízení zastávala Komise předběžný názor, že opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, neboť Přístavní orgán Neapol získal státní prostředky na modernizaci zařízení pro opravy lodí, která jsou přístavním orgánem komerčně využívána. Přístavní orgán Neapol jako subjekt provozující hospodářskou činnost jménem vlastníka, tj. italského státu, lze označit za podnik. Zdá se tedy, že uvedený převod představuje převod státních prostředků a lze jej přičíst státu.

(37) Kromě toho podle rozhodnutí o zahájení řízení veřejné financování zřejmě selektivně hospodářsky zvýhodňuje Přístavní orgán Neapol. Komise vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda Přístavní orgán Neapol musí vykonávat závazky veřejné služby (dále jen „závazek veřejné služby“), které jsou jasně vymezené a které splňují čtyři kumulativní podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark. Služba poskytovaná Přístavním orgánem Neapol (tj. pronájem zařízení pro opravy lodí za úplatu) nemá zvláštní rysy ve srovnání s jinými hospodářskými činnostmi. Komise vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda i) Přístavní orgán Neapol byl skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti byly jasně definovány, ii) parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem, iii) vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností, iv) provozovatel byl vybrán na základě řízení o zadání veřejné zakázky nebo náklady na plnění povinností veřejné služby jsou omezeny na náklady průměrného podniku (správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby).

(38) Komise měla předběžně za to, že investiční projekt umožní Přístavnímu orgánu Neapol pokračovat v hospodářské činnosti spočívající v pronájmu suchých doků, což je odvětví otevřené hospodářské soutěži a obchodu na úrovni Unie a že opatření pravděpodobně naruší hospodářskou soutěž a ovlivní obchod v rámci Unie.

(39) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise konstatovala, že označení opatření za státní podporu by nevedlo k porušení článku 345 SFEU, který stanoví zásadu neutrality mezi veřejnými a soukromými subjekty. Komise předběžně uvedla, že považovat opatření za státní podporu zřejmě neznamená diskriminaci veřejných vlastníků, neboť soukromí vlastníci ve stejném odvětví podnikání by rovněž museli vypracovat podnikatelský plán *ex ante* a investici by uskutečnili pouze v případě, že by na základě tohoto plánu byla zisková. Pokud tomu tak není, veřejní a soukromí vlastníci by mohli potenciálně získat slučitelnou podporu, pokud budou splněny všechny podmínky předpokládané v použitelných pravidlech státní podpory v odvětví stavby lodí.

(40) Kromě toho Komise v rozhodnutí o zahájení řízení zastávala předběžný názor, že daná opatření nemohou být označena za existující podporu ve smyslu čl. 1 písm. b) nařízení (EU) 2015/1589 (dále jen „procesní nařízení"), neboť se mělo za to, že podpora pro zařízení pro stavbu a opravy lodí byla považována za státní podporu ještě před rozsudkem ve věci Leipzig Halle.

2.4.2. *Pochybnosti o existenci podpory pro společnost CAMED*

(41) Pokud jde o možnou podporu pro společnost CAMED, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že veřejná podpora pro Přístavní orgán Neapol tento orgán částečně zbavila investičních nákladů, které by kterýkoli jiný soukromý vlastník zařízení pro opravy lodí na trhu musel uhradit v plné výši, a tím mohl přístavní orgán Neapol účtovat společnosti CAMED nižší poplatky.

(42) Daná opatření jsou přičitatelná státu (tj. poskytnutá Přístavním orgánem Neapol, který je součástí státní správy, i když daný subjekt má právní nezávislost na jiných orgánech veřejné moci). Navíc Komise v rozhodnutí o zahájení řízení konstatovala, že poskytnutím suchých doků společnosti CAMED za ceny, jež možná nedosahují tržních sazeb, se mohl Přístavní orgán Neapol vzdát státních prostředků.

(43) S ohledem na neexistenci nabídkového řízení a jelikož poplatek, který společnost CAMED platí Přístavnímu orgánu Neapol za užívání veřejného majetku, byla vypočtena na základě pevných zákonných parametrů, Komise zastávala předběžný názor, že smluvní ujednání mezi Přístavním orgánem Neapol a společností CAMED mohou z hlediska tržních podmínek hospodářsky zvýhodnit společnost CAMED poskytnutím renovovaných suchých doků za ceny, jež možná nedosahují tržních sazeb. I kdyby navíc bylo možné uznat, že společnost CAMED uskutečnila některé investice výměnou za provedení zásahů, nic nenaznačovalo tomu, že hodnota investic uskutečněných společností CAMED pro Přístavní orgán Neapol, společně s poplatkem za užívání veřejného majetku, odpovídá hodnotě zásahů provedených Přístavním orgánem Neapol pro společnost CAMED. Komise proto vyzvala italské orgány a třetí strany, aby k těmto předběžným závěrům podaly připomínky.

(44) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vznesla pochybnosti ohledně toho, zda čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou, pokud jde o opatření na podporu společnosti CAMED, kumulativně splněny.

(45) Komise také uvedla, že opatření pravděpodobně naruší hospodářskou soutěž a ovlivní obchod uvnitř Unie.

2.4.3. *Pochybnosti týkající se slučitelnosti podpory*

(46) Pokud jde o slučitelnost, Komise měla předběžně za to, že suché doky nejsou dopravní infrastrukturou, ale výrobními zařízeními pro loděnice, neboť se využívají pro stavbu nebo opravy lodí, a nikoli pro účely dopravy. Z tohoto důvodu nemohla být podpora posouzena přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU jako investiční podpora pro dopravní infrastrukturu.

2.4.3.1. Slučitelnost podpory pro Přístavní orgán Neapol

(47) Komise vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti podpory pro Přístavní orgán Neapol podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a podle pravidel státní podpory v odvětví stavby lodí použitelných v době poskytnutí každého z opatření. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zastávala předběžný názor, že k poskytnutí v zásadě došlo v okamžiku, kdy byla každá z investic zahrnuta do investičního plánu na základě žádosti přístavních orgánů. Komise měla za to, že informace v tomto ohledu byly nedostačující a vyzvala Itálii, aby poskytla příslušná data poskytnutí každého z opatření/zásahů.

(48) Komise nicméně vznesla pochybnosti, pokud jde o plný soulad daných opatření, neboť intenzita podpory patrně převýšila maximální přípustnou intenzitu podpory pro regionální investiční podporu na zařízení pro stavbu lodí (na kterou se odkazuje v následujících rámcích), bez ohledu na přesné datum poskytnutí každého z opatření a na základě níže uvedených základů slučitelnosti, které by mohly být použitelné pro podporu na stavbu lodí:

— nařízení Rady (ES) č. 1540/98 ze dne 29. června 1998, kterým se stanoví nová pravidla pro podporu lodního stavitelství, v platnosti od 1. ledna 1999 do 31. prosince 2003 ([15]);

([15]) Nařízení Rady (ES) č. 1540/98 ze dne 29. června 1998, kterým se stanoví nová pravidla pro podporu lodního stavitelství, v platnosti od 1. ledna 1999 do 31. prosince 2003 (Úř. věst. L 202, 18.7.1998, s. 1).

— rámec pro státní podporu na stavbu lodí z roku 2004, který byl původně použitelný od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006 a byl později dvakrát prodloužen, a to do 31. prosince 2008 a do 31. prosince 2011 ([16]);

— rámec pro státní podporu v odvětví stavby lodí ([17]), který byl použitelný pro neoznámenou podporu poskytnutou po 31. prosinci 2011. Použitelnost tohoto rámce byla prodloužena do 30. června 2014 ([18]);

— pokyny k regionální státní podpoře na období 2014–2020 od 1. července 2014 ([19]).

(49) Jelikož Itálie neposkytla informace nezbytné ke stanovení jasného data poskytnutí, Komise nebyla schopna provést kompletní posouzení slučitelnosti, neboť nedokázala určit správný právní základ. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že nelze vyloučit možnost prohlášení přinejmenším části opatření za slučitelná podle příslušných pravidel státní podpory, a vyzvala italské orgány k předložení analýzy slučitelnosti pro každé z opatření.

2.4.3.2. Slučitelnost podpory pro společnost CAMED

(50) Komise vznesla pochybnosti ohledně slučitelnosti opatření podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, pokud jde o údajnou podporu pro společnost CAMED.

(51) Jelikož však Komise nemohla zcela vyloučit, že přinejmenším část opatření ve prospěch Přístavního orgánu Neapol lze prohlásit za slučitelná podle příslušných pravidel státní podpory v odvětví stavby lodí v době poskytnutí opatření, nebylo vyloučeno, že takovéto posouzení může rovněž ovlivnit posouzení slučitelnosti týkající se podpory pro společnost CAMED. Komise vyzvala italské orgány, aby poskytly analýzu slučitelnosti pro každé z opatření (týkajících se společnosti CAMED) na základě použitelných právních předpisů, v závislosti na datu poskytnutí každého z opatření.

3. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

3.1. **Připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení**

(52) Podle názoru italských orgánů porušuje rozhodnutí o zahájení řízení primární zdroje práva Unie a obecné zásady řádné správy, právní jistoty, legitimního očekávání a účinné právní ochrany. Itálie tvrdí, že jakékoli rozhodnutí Komise by ve skutečnosti zrušilo předchozí rozhodnutí o uzavření věci, které Komise přijala v roce 2006 ([20]).

(53) Itálie dále tvrdí, že ukončení řízení v přiměřené lhůtě je obecnou zásadou práva Unie ([21]), která Komisi brání svévolně prodlužovat předběžnou fázi šetření zahájenou po přijetí stížnosti týkající se údajné podpory, která nebyla oznámena, ledaže by toto opatření bylo protiprávní ([22]). Podle italských orgánů to není případ stávajícího řízení.

(54) Italské orgány se odvolávají na čl. 16 odst. 1 procesního nařízení, podle kterého Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Unie.

3.1.1. *O existenci podpory pro Přístavní orgán Neapol*

(55) Pokud jde o existenci podpory pro Přístavní orgán Neapol, Itálie vysvětlila, že přístavní orgány nejsou podniky, ale veřejné subjekty nevykonávající hospodářskou činnost (*enti pubblici non economici*), které se řídí veřejným právem (např. zákonem č. 84/1994, italským rámcovým zákonem o přístavech) ([23]). Vnitrostátní přístavní orgány mají správní, organizační, regulační, rozpočtovou a finanční nezávislost. Italský stát udělil přístavním orgánům institucionální mandát k tomu, aby jeho jménem a výhradně ve veřejném zájmu vykonávaly funkce správy, regulace a kontroly italských přístavů. Přístavní orgány tedy komerčně nevyužívají majetek ve vlastnictví státu, ale pouze jej spravují při plnění institucionálního mandátu, který jim byl udělen.

([16]) Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11. Viz také sdělení Komise týkající se prodloužení platnosti Rámce pro státní podporu pro stavbu lodí (Úř. věst. C 260, 28.10.2006, s. 7) a sdělení Komise týkající se prodloužení platnosti rámce pro státní podporu pro stavbu lodí (Úř. věst. C 173, 8.7.2008, s. 3).
([17]) Úř. věst. C 364, 14.12.2011, s. 9.
([18]) Viz sdělení Komise prodloužení platnosti rámce pro státní podporu v odvětví stavby lodí (Úř. věst. C 357, 6.12.2013, s. 1).
([19]) Úř. věst. C 209, 23.7.2013, s. 1.
([20]) Viz rozsudek Soudního dvora, SFEI a další v. Komise, C-222/92,, ECLI:EU:C:1994:396.
([21]) Viz rozsudek Soudního dvora, Aristrain v. Komise, T-156/94, ECLI:EU: T:1999:53.
([22]) Viz rozsudek Soudního dvora, Athinaïki Techniki v. Komise, C-362/09 P, ECLI:EU:C:2010:783.
([23]) Viz *Legge 28 gennaio 1994, n. 84: Riordino della legislazione in materia portuale, Gazzetta Ufficiale n.28 del 4-2-1994 – Supplemento Ordinario n. 21.*

(56) Italské orgány tvrdí, že přístavní orgány nenabízejí zboží ani služby na žádném trhu, a neprovozují tedy hospodářskou činnost. Podle článku 6 zákona č. 84/1994 přístavní orgány nemohou vykonávat přístavní činnosti přímo ani nepřímo ([24]). Kromě toho správa italských přístavů je ze zákona vyhrazena přístavnímu orgánu odpovědnému v dané oblasti. Podle italských orgánů tedy přístavní orgány při plnění institucionálního mandátu správy italských přístavů nepůsobí na trhu otevřeném hospodářské soutěži, neboť i) žádná jiná strana nemůže uvedenou činnost vykonávat a ii) je zakázáno, aby přístavní orgány provozovaly hospodářské činnosti v odvětvích otevřených hospodářské soutěži.

(57) Podle italských orgánů není poplatek za užívání veřejného majetku (*canone demaniale*) kompenzací za poskytování hospodářské služby, ale spíše protihodnotou za soukromé využívání veřejného majetku. Výběr poplatku jménem státu spadá do institucionálního mandátu uděleného přístavním orgánům.

(58) Podle italských orgánů pouze komerční poplatky, o kterých mohou přístavní orgány nezávisle rozhodovat a jejichž výše může být vypočtena v souladu s tržní hodnotou, by mohly činnost klasifikovat jako hospodářskou ([25]). V tomto případě však poplatek určuje ministerské nařízení č. 595/1995 na základě pevných parametrů, které se vztahují k oblasti majetku, k němuž byla udělena koncese. Poplatky jsou uplatňovány všemi italskými přístavními orgány na všechny koncese bez ohledu na užívání, které koncesionář pro daný areál zamýšlí, nebo na jakékoli zisky či ztráty, které mohou vzniknout. Poplatek je tedy součástí celkové daňové zátěže subjektů provozujících činnost na majetku ve vlastnictví státu, a nikoli pouze v odvětví stavby lodí. Kromě toho italské orgány uvádějí, že poplatek nelze stanovit na základě tržních hodnot, neboť neexistuje trh vztahující se k vlastnictví a/nebo správě veřejného majetku.

(59) Itálie dále vysvětluje, že opatření nebyla selektivní, neboť práce na suchých docích přístavu Neapol jsou jednou z mnoha investic, které italský stát uskutečnil v souvislosti s majetkem, který vlastní, a které se netýkají pouze přístavů. Italský stát financuje specifickou údržbu široké škály veřejného majetku, což zahrnuje mimo jiné (podle zákoníku vodní a letecké dopravy a občanského zákoníku) italské přístavy, včetně zděných doků.

(60) Kromě toho mají všechny italské přístavní orgány k dispozici veřejné financování pro práce na rozšíření, modernizaci a renovaci přístavů přidělované na základě zákona č. 413/1998 (a refinancované podle zákona č. 388/2000 a zákona č. 166/2002) ([26]). Specifická údržba suchých doků č. 1, 2 a 3 není investičním rozhodnutím *ad hoc*, ale představuje interní převod prostředků na orgány veřejné moci v souladu s vnitrostátním právním systémem, který stanoví, že stát je vlastníkem a zodpovídá za správu přístavů. Italské orgány tvrdí, že Komise nemůže podle článku 107 SFEU napadnout opatření, která nejsou selektivní, nýbrž obecná, a která vyjadřují hospodářská a průmyslová politická rozhodnutí jednotlivých členských států.

(61) Pokud jde o možné hospodářské zvýhodnění Přístavního orgánu Neapol, italské orgány se domnívají, že podle zákona č. 84/1994 a zákona č. 112/1998 ([27]) zodpovídá za specifické renovační práce vlastník, tj. italský stát, a nikoli správce infrastruktury. Z tohoto důvodu veřejné financování nákladů na specifickou údržbu nezmírňuje jakoukoli zátěž pro přístavní orgán, ani mu neposkytuje žádnou výhodu.

(62) Podle Itálie nebyl navíc Přístavní orgán Neapol nijak hospodářsky zvýhodněn, neboť opatření jsou nezbytná k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, tj. pro správu suchých doků (v rámci uděleného mandátu a zákazů uložených přístavnímu orgánu na základě zákona č. 84/1994). Podle Itálie je tato činnost prováděná všemi italskými přístavními orgány výslovně popsána vnitrostátními předpisy jako činnost spadající do oblasti působnosti služeb obecného hospodářského zájmu. Opatření tedy neposkytují Přístavnímu orgánu Neapol v porovnání s jinými italskými přístavními orgány žádnou selektivní výhodu.

([24]) Podle tohoto zákona mezi hlavní funkce italských přístavních orgánů patří: a) plánování, koordinace a podpora obchodních a průmyslových činností provozovaných v přístavu; b) udržování otevřeného přístupu k infrastrukturám a prostorám; c) pověřování třetích stran přístavními činnostmi a jejich kontrola s cílem za úplatu poskytovat služby obecného zájmu uživatelům přístavu.

([25]) Italské orgány odkazují na rozsudek Soudního dvora, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290. Podle italských orgánů je možnost správce infrastruktury volně stanovit výši poplatku požadovaného od potenciálních uživatelů nezbytným a nepostradatelným předpokladem pro to, aby bylo možné poplatek označit za komerční a činnost za hospodářskou.

([26]) Podle Itálie v rámci vnitrostátního plánu pro modernizaci italských přístavů přijetím zákona č. 413/1998 vnitrostátní orgány přidělily finanční prostředky na provedení infrastrukturních prací k rozšíření, modernizaci a renovaci přístavů, a přístavním orgánům tak dovolily investovat do infrastrukturních prací v přístavech celkově přibližně 50 milionů EUR ročně.

([27]) Podle článku 5 zákona č. 84/1994 a článku 104 legislativního nařízení č. 112/1998 ekonomická zátěž provádění specifických restrukturalizačních prací na infrastruktuře ve veřejném vlastnictví připadá výhradně na italský stát, který je jejím jediným vlastníkem.

(63) Italské orgány odkazují na protokol 26 SFEU, který dává vnitrostátním orgánům široké rozhodovací pravomoci, pokud jde o služby obecného hospodářského zájmu, a mají za to, že úloha Komise je omezena na kontrolu zjevného pochybení. Podle Itálie činnost služby obecného hospodářského zájmu nespočívá v pronájmu infrastruktury za úplatu ani v přímém využívání infrastruktury Přístavním orgánem Neapol k provozování činností v oblasti stavby lodí. Služba obecného hospodářského zájmu znamená povinnost uloženou italským přístavním orgánům zákonem č. 84/1994 spočívající ve správě suchých doků jménem italského státu, a zejména povinnost provádět a zajišťovat specifickou údržbu tohoto majetku ve vlastnictví státu v souladu s veřejným zájmem.

(64) Veřejné financování poskytnuté státem s cílem umožnit opravu suchých doků č. 1, 2 a 3 neposkytlo Přístavnímu orgánu Neapol žádné zvýhodnění, neboť představovalo pouhý převod prostředků v rámci veřejné správy pro plnění specifických funkcí přidělených státem přístavním orgánům, nebo alternativně pro splacení nákladů, které vznikly Přístavnímu orgánu Neapol při plnění povinností uložených zákonem č. 84/1994 všem italským přístavním orgánům.

(65) Pokud jde o renovační práce, italské orgány vysvětlily, že veřejné financování nepřevyšuje částku, která je nezbytná k úhradě nákladů, které vznikly Přístavnímu orgánu Neapol. Veřejné zakázky na práce byly uděleny na základě veřejného nabídkového řízení (vedoucího ke snížení nákladů v porovnání s původním odhadem). Kromě toho společnost CAMED uskutečnila významné investice nad rámec investic Přístavního orgánu Neapol ve výši více než 40 milionů EUR.

(66) Pokud jde o institucionální úkol správy přístavů jménem státu, Itálie dále uvedla, že v souladu s články 28 a 29 zákoníku vodní a letecké dopravy a články 822 a 823 občanského zákoníku nelze tento úkol uložit jiným subjektům než přístavním orgánům, natož pak prostřednictvím nabídkového řízení. Naopak koncese na daný státní majetek byla společnosti CAMED udělena podle vnitrostátních právních předpisů ([28]), konkurenčním a nediskriminačním způsobem a v souladu se zásadami Unie.

(67) Itálie také tvrdí, že opatření nenarušila hospodářskou soutěž ani neovlivnila obchod mezi členskými státy. Odvětví přístavů v Itálii není liberalizované, a italské přístavní orgány tedy nepůsobí v odvětví, které je otevřené hospodářské soutěži. Podle italských orgánů Komise v rozhodnutí o zahájení řízení pochybila, když činnost označila za „pronájem“ spíše než za „poskytnutí koncese na státní majetek“. Na rozdíl od situace, kdy si nájemce pronajímá majetek, koncesionář se musí řídit veřejným zájmem a podrobit se kontrolám ze strany přístavního orgánu v souladu s veřejným právem.

(68) Kromě toho Itálie tvrdí, že Komise opomenula přihlédnout k rozdílům mezi členskými státy, pokud jde o způsob, jakým přístavy spravují. Jelikož na úrovni Unie neexistuje jednotný přístup, Itálie se rozhodla udržet správu odvětví přístavů v rámci výkonu veřejné správy. Jelikož odvětví přístavů v Itálii není liberalizované a přístavní orgány nepůsobí v odvětví otevřeném hospodářské soutěži, podle italských orgánů tedy opatření nenarušila hospodářskou soutěž ani neovlivnila obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(69) Italské orgány se domnívají, že označit opatření za státní podporu by znamenalo porušení článku 345 SFEU, který stanoví zásadu neutrality mezi soukromými a veřejnými subjekty. Soukromý vlastník by mohl do svého majetku investovat tolik, kolik chce, zatímco investice státu do jeho vlastní infrastruktury by vždy byly státní podporou. Italské orgány nesouhlasí s předběžným názorem Komise, že soukromí vlastníci by obvykle uskutečnili pouze ty investice, které jsou ziskové (příkladem by mohly být investice za účelem vylepšení image).

(70) Itálie dále uvádí, že podle článku 345 SFEU právo Unie nemůže členským státům nařídit žádnou privatizaci ani vyžadovat prodej majetku, který se členský stát rozhodl ponechat ve veřejném vlastnictví, zejména pokud neexistují společná opatření pro liberalizaci odvětví. Jakýkoli odlišný výklad by porušoval obecnou zásadu rovného zacházení, na základě které je protiprávní zacházet stejně se skutečnostmi, které jsou výrazně odlišné.

(71) Komise dále nemůže bránit členským státům, aby tento majetek udržovaly. Právo zachovat vlastní majetek v provozuschopném stavu a zajistit, aby efektivně fungoval, je základem vlastnického práva, jež je nyní rovněž chráněno Listinou základních práv Evropské unie, primárním zdrojem práva, který je závazný i pro instituce Unie.

([28]) Koncese byla udělena podle článku 36 námořního zákoníku (*Codice navale*) a článku 18 prováděcího nařízení námořního zákoníku (*Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima*).

(72) Pokud jde o označení opatření za existující podporu, Itálie zdůrazňuje, že Komise v předběžných závěrech zaslaných stěžovateli v roce 2013 uvedla, že dotyčné suché doky jsou součástí námořního státního majetku. Italské orgány zdůrazňují, že až do rozsudku ve věci Leipzig Halle sama Komise považovala investice do infrastruktury, včetně přístavních areálů, za činnost nespadající do působnosti článku 107 SFEU. V období, kdy bylo rozhodnuto o pracích na docích č. 1, 2 a 3 v přístavu Neapol (tj. před rokem 2001), veřejná podpora pro infrastrukturu obvykle nepředstavovala podporu, ale spíše obecná opatření vyplývající ze svrchovanosti státu, pokud jde o hospodářskou politiku, územní plánování a rozvoj.

(73) Italské orgány se dále odvolávají na sdělení o pojmu podpora ([29]), které stanoví, že kvůli nejistotě, která existovala před vynesením rozsudku ve věci Aéroports de Paris, se orgány veřejné moci mohly oprávněně domnívat, že financování infrastruktury poskytnuté před vynesením uvedeného rozsudku státní podporu nepředstavuje, a že taková opatření tudíž není potřeba oznamovat Komisi. Itálie má tedy za to, že uvedená opatření nelze zpochybnit na základě pravidel státní podpory s ohledem na zásady právní jistoty a legitimních očekávání ([30]).

(74) Pokud jde o předběžný závěr Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, že státní podpora pro zařízení pro stavbu a opravy lodí byla vždy považována za státní podporu (i před rozsudkem ve věci Leipzig Halle), italské orgány vznesly níže uvedené připomínky. Podle Itálie Komise v rozhodnutí o zahájení řízení chybně odkazuje na rozhodnutí Komise č. 94/374/ES ([31]). Itálie uvádí, že podle uvedeného rozhodnutí by do působnosti článku 107 SFEU mohla spadat různá opatření veřejné podpory na pomoc „zařízením pro opravy lodí v suchém doku". Rozhodnutí se tedy vztahuje na „zařízení", tj. přístavní superstruktury (mobilní konstrukce, jeřáby atd.) ve vlastnictví jednotlivých koncesionářů, a nikoli na přístavní infrastrukturu ve vlastnictví státu. Rozhodnutí výslovně stanoví, že i) veřejné financování subjektu spravujícího italský přístav „se týká správy regionálních infrastruktur, a nepředstavuje tedy státní podporu", a že ii) opatření týkající se „financování infrastruktur, které mají být zřízeny veřejným orgánem […], nelze považovat za státní podporu ve smyslu čl. [107 odst. 1 SFEU]", a potvrzuje, že až do rozsudku ve věci Leipzig Halle sama Komise považovala investici do infrastruktury, včetně přístavních areálů, za činnost nespadající do působnosti článku 107 SFEU.

(75) Itálie opakuje argument, že italské přístavní orgány nepůsobí na trhu, který je otevřený hospodářské soutěži. V souladu s ustálenou judikaturou podpora provedená na neliberalizovaných trzích představuje existující podporu, která může být považována za neslučitelnou pouze *ex nunc* a jako taková nevyžaduje navrácení.

3.1.2. *O existenci podpory pro společnost CAMED*

(76) Pokud jde o údajnou podporu společnosti CAMED, italské orgány vysvětlily, že podle italských právních předpisů zodpovídá za mimořádné práce na renovaci suchých doků vlastník (tj. stát), a nikoli provozovatel infrastruktury. Obdobně jako u nájemní smlouvy zodpovídá za běžné práce provozovatel, zatímco vlastník musí zajistit, aby infrastruktura byla vhodná pro použití, které je provozovateli dovoleno podle koncesní smlouvy, po celou dobu trvání této smlouvy. Po skončení platnosti koncese zůstává infrastruktura ve vlastnictví státu. Podle italských orgánů je to případ nejen koncese z roku 2004 udělené společnosti CAMED, ale také všech koncesí na používání a provozování státního majetku ([32]).

(77) Itálie tedy tvrdí, že opatření mají obecnou, průřezovou působnost, neboť v souladu s veřejným modelem, na jehož základě italský zákonodárce uspořádal odvětví přístavů, každý italský přístavní orgán (nejen Přístavní orgán Neapol) vždy dostal a nadále dostává veřejné prostředky určené k financování infrastrukturních prací na státním majetku. Z toho vyplývá, že všechny podniky (nejen CAMED) působící v přístavním areálu ve všech italských přístavech (nejen v Neapoli) a ve všech odvětvích (nejen v odvětví stavby lodí) měly prospěch z podpory, která je

([29]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

([30]) Itálie uvádí, že rozsudek ve věci Aéroports de Paris popsal správu letišť, a nikoli výstavbu infrastruktury jako hospodářskou činnost. Je tedy nezbytné odkázat alespoň na rozsudek ve věci Leipzig Halle. Italské orgány nadále argumentují proti provedení tohoto rozsudku v odvětví přístavů, neboť existuje velmi vysoké riziko, že jeho uplatnění by přeneslo celou hospodářskou a průmyslovou politiku členských států v odvětví přístavů do působnosti pravidel státní podpory, což by pro členské státy znamenalo nepříznivý vliv na související oblasti odpovědnosti Unie a členských států.

([31]) Viz např. rozhodnutí Komise 94/374/ES ze dne 2. února 1994 o sicilském regionálním zákoně č. 23/1991, který se týká mimořádné pomoci pro průmysl, a o článku 5 sicilského regionálního zákona č. 8/1991, který se týká zejména financování ve prospěch společnosti Sitas (Úř. věst. L 170, 5.7.1994, s. 36).

([32]) Italské orgány také uvedly příklady obdobných situací, kdy jiní koncesionáři působící v přístavu Neapol podepsali obdobné dohody, na jejichž základě byly práce provedené na různých částech infrastruktury financovány přístavním orgánem. Italské orgány konkrétně odkazují na koncesní smlouvu podepsanou přístavním orgánem a stěžovatelem v tomto případě v souvislosti s činnostmi stavby lodí v přístavu Neapol, kdy za (běžnou) údržbu zodpovídá koncesionář, zatímco přístavní orgán souhlasil s tím, že bude financovat výstavbu nového doku (specifické práce).

totožná s podporou, které údajně využila společnost CAMED. Italské orgány tvrdí, že všechny hospodářské subjekty, které získaly koncesi na státní majetek: i) se zúčastnily otevřeného a soutěžního řízení, ii) mohly využívat prostory, majetek a infrastrukturu vybudovanou a opravenou za pomoci veřejných prostředků a iii) platily poplatek za užívání veřejného majetku v souladu s vnitrostátními právními předpisy. Společnost CAMED tedy nebyla nijak selektivně zvýhodněna v porovnání s jinými podniky, které jsou ve srovnatelné skutkové a právní situaci, jako například jiní stavitelé lodí, provozovatelé terminálu, rejdařství atd. ([33]) Kromě toho společnost CAMED podle nařízení z roku 2002 musí jiným subjektům poskytnout přístup ke státní infrastruktuře za rovných podmínek a na základě transparentních a nediskriminačních prioritních kritérií, v souladu se zveřejněnými sazbami, což podle italských orgánů dále potvrzuje neselektivnost opatření.

(78) Poplatek za užívání veřejného majetku hrazený společností CAMED za používání státního majetku je stanoven v souladu s vnitrostátními právními předpisy, a zejména ministerským nařízením č. 595/1995. Přístavní orgán Neapol neměl možnost účtovat společnosti CAMED nižší poplatky také proto, že se nejedná o komerční poplatek vyjednávaný mezi stranami v souladu s tržními sazbami. Poplatky za užívání veřejného majetku jsou stanoveny objektivně a jsou stejné pro všechny koncese na veřejný majetek v přímořských oblastech pro tento druh činností, a jsou tedy stanoveny neselektivně. Opatření proto nesnížilo náklady Přístavního orgánu Neapol, ani mu neumožnilo účtovat společnosti CAMED nižší poplatky.

(79) Kromě toho mají italské orgány za to, že po dobu platnosti koncese není nutné, aby koncesionář státního majetku investoval částku, která by v kombinaci s hrazeným poplatkem odpovídala částce za jakoukoli specifickou údržbu prováděnou státem jako výhradním vlastníkem majetku. Koncesionář není za dočasné užívání majetku povinen nést stejnou finanční zátěž, jakou by nesl vlastník, aby udržel daný majetek v provozuschopném stavu, a tím zvýšil jeho hodnotu.

(80) Italské orgány dále uvádějí, že rozhodnutí o zahájení řízení nepřihlíží ke skutečnosti, že ačkoli to nebylo nutné, společnost CAMED realizovala významný plán investic, které doplnily investice uskutečněné Přístavním orgánem Neapol, ve výši více než 40 milionů EUR.

(81) Italské orgány zastávají názor, že s daným investičním projektem společnost CAMED nezískala žádnou výhodu, neboť koncese z roku 2004 byla společnosti CAMED udělena v otevřeném a veřejném řízení (viz 15. bod odůvodnění) a společnost CAMED má právo provozovat infrastrukturu, která musí být vhodná pro dohodnutý účel. Podle názoru italských orgánů se navíc směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ([34]) o udělování koncesí nevztahuje na nabídková řízení týkající se koncesí na přístavní areály. Přístavní orgán Neapol tedy nebyl povinen vypsat veřejnou soutěž na udělení koncese týkající se uvedených suchých doků, a zejména ne v souvislosti s koncesí udělenou více než deset let předtím, než směrnice vstoupila v platnost.

(82) Itálie také tvrdí, že opatření ani neporušují hospodářskou soutěž, ani neovlivňují obchod mezi členskými státy, neboť neposilují pozici jednoho podniku vůči jiným působícím ve stejném odvětví. Podle podmínek stanovených v nařízení z roku 2002 může kterýkoli podnik požádat o možnost využívat doky bez ohledu na místo usazení. Podle italských orgánů tedy opatření nemají žádný vliv na přeshraniční investice a/nebo podmínky usazení.

(83) Podle Itálie nemůže Komise zpochybnit obecné veřejné opatření, které se vztahuje na celé území státu a na všechny podniky, které zde působí, tvrzením, že opatření dané subjekty zvýhodňuje v porovnání s podmínkami, které mají podniky usazené a působící v jiných členských státech. To, zda je či není poskytnuta selektivní výhoda, by mělo být ve skutečnosti určeno výhradně na vnitrostátním základě, neboť při neexistenci společných celounijních pravidel by se porovnáváním s podmínkami nabízenými podnikům v různých členských státech ve skutečnosti porovnávaly různé skutkové a právní situace vyplývající z legislativních a regulačních nerovností mezi členskými státy, a byl by tedy narušen účel a fungování kontroly státní podpory.

(84) Italské orgány opakují argumenty týkající se označení opatření za existující podporu (viz 75. bod odůvodnění).

([33]) Italské orgány vysvětlily, že zejména na místní úrovni při provádění zákona č. 413/1998 Přístavní orgán Neapol provedl řadu opatření s využitím veřejných prostředků za účelem renovace a modernizace velkého množství státního majetku a částí infrastruktury využívaných podniky, které působí ve všech odvětvích, a nikoli pouze podniky, který se zabývají stavbou lodí, a poskytly konkrétní příklady.

([34]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).

3.1.3. *O slučitelnosti údajné podpory pro Přístavní orgán Neapol a společnost CAMED*

(85) Itálie nesouhlasí s posouzením Komise, že k poskytnutí došlo v okamžiku, kdy byla každá z investic zahrnuta do investičního plánu na základě žádostí přístavních orgánů. Itálie opakuje, že datem poskytnutí režimu státní podpory musí být okamžik, kdy vstoupil v platnost právní základ, který údajnému příjemci zajistil nárok na daná opatření podpory, a nikoli datum přijetí následných, potenciálně početných, prováděcích opatření. Itálie podotýká, že všechna prováděcí opatření určená Komisí výslovně odkazují na refinanční operace podle zákona č. 413/1998, který je tedy skutečným a jediným právním základem daného jednání, jakož i na různá rozhodnutí Přístavního orgánu Neapol přijatá v roce 2001 a na koncesi udělenou společnosti CAMED v roce 2004.

(86) Podle Itálie by opatření neměla být posuzována na základě rámců pro odvětví stavby lodí (viz 48. bod odůvodnění), protože opatření se týkají pouze specifické údržby přístavní infrastruktury ve vlastnictví státu. Podle názoru italských orgánů není údajná podpora určena na podporu zvýšení produktivity existujících instalací v loděnici, tj. přístavní superstruktury (mobilní konstrukce, jeřáby atd.), ale spíše na provádění specifické údržby určitých částí přístavní infrastruktury, které jsou výhradním majetkem státu. Cílem je zamezit jejich zastarání, zejména z hlediska bezpečnosti a s ohledem na skutečnost, že všichni uživatelé přístavu k nim mají rovný přístup za nediskriminačních podmínek. Slučitelnost dotčených opatření tedy nelze posuzovat na základě odvětvových pravidel týkajících se podpory pro stavbu lodí.

(87) Podle Itálie jsou opatření slučitelná s vnitřním trhem jak podle čl. 107 odst. 2 písm. b), tak podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, neboť jejich cílem je obnova státního majetku po druhé světové válce a zemětřesení z roku 1980, které město Neapol ovlivnily. Údajná opatření podpory jsou přiměřená, neboť veřejné financování je omezeno na to, co je striktně nezbytné, a práce specifické údržby byly zadány na základě otevřeného, soutěžního nabídkového řízení, které umožnilo snížení nákladů v porovnání s původními odhady. Italské orgány dále uvádějí, že společnost CAMED uskutečnila významné investice a snížila intenzitu veřejného příspěvku přibližně na 40 % celkových investičních nákladů. Opatření jsou rovněž přiměřená, neboť na základě právních předpisů použitelných pro veřejné koncese zůstávají práce provedené koncesionářem po skončení platnosti koncese ve vlastnictví státu a společnost CAMED by neměla nárok na žádné odškodnění nebo platbu. Itálie opakuje, že údajná opatření podpory jsou přínosem pro hospodářství znevýhodněného regionu, který je podporovanou oblastí v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU.

(88) Italské orgány předložily další informace v listopadu 2017, v nichž zopakovaly svůj názor, že pravidla státní podpory použitelná pro stavbu lodí nepředstavují správný právní základ pro posouzení slučitelnosti podpory. Nicméně italské orgány předložily níže uvedené připomínky.

(89) Pokud jde o slučitelnost podpory poskytnuté Přístavnímu orgánu Neapol, Itálie potvrdila, že Přístavní orgán Neapol nepředložil žádosti o podporu (přičemž se dovolávala příslušných pravidel odvětví stavby lodí) před zahájením prací na každé z investic. Italské orgány potvrdily svůj postoj, že finanční prostředky byly použity na údržbu existující přístavní infrastruktury a nepředstavují podporu pro zařízení pro stavbu lodí.

(90) V neposlední řadě Itálie tvrdí, že posuzované částky nebylo možné získat zpět, neboť uplynula promlčecí lhůta stanovená článkem 17 procesního nařízení.

4. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

4.1. **Připomínky společnosti CAMED**

(91) Společnost CAMED tvrdí, že zákonnost dotčených opatření již byla přezkoumána a stanovena v roce 2006, kdy si Komise vyžádala informace od italských orgánů a řízení následně ukončila. Rozhodnutí o zahájení řízení tedy přestavuje protiprávní zrušení rozhodnutí o ukončení řízení přijaté více než deset let po prvním opatření, což porušuje obecné zásady práva Unie týkající se řádné správy, právní jistoty a účinné právní ochrany.

(92) Společnost CAMED má za to, že dotčená opatření nepředstavují státní podporu ani pro Přístavní orgán Neapol, ani pro ni samotnou, neboť se týkají běžného řízení a správy zvláštní kategorie aktiv spíše než konkrétní hospodářské činnosti, konkrétně veřejného majetku, který patří státu. Žádná z podmínek čl. 107 odst. 1 SFEU není splněna.

(93) Společnost CAMED opakuje tvrzení Itálie, že přístavní orgány jsou veřejnými subjekty nevykonávajícími hospodářskou činnost, které se podle zákona č. 84/1994 nesmějí zapojovat do žádné hospodářské činnosti a nesmějí poskytovat přístavní služby. Podle společnosti CAMED nemohou italské přístavní orgány ani samy určit výši státních poplatků vybíraných od koncesionářů jménem státu, neboť tyto poplatky byly stanoveny ministerským nařízením č. 595/1995.

(94) Podle společnosti CAMED uvedené práce hospodářsky nezvýhodňují Přístavní orgán Neapol ani samotnou společnost. Nápravná údržba dotčeného veřejného majetku ze zákona spadá výlučně do pravomoci státu jako vlastníka a kromě toho je nezbytná a napomáhá při plnění závazku veřejné služby. Jako taková opatření nezbavují společnost CAMED žádné finanční zátěže ani ji nijak nezvýhodňují.

(95) Společnost CAMED dále zdůrazňuje, že v okamžiku plánování a schvalování veřejných opatření nebyla koncesionářem dotčeného veřejného majetku, neboť otevřené nabídkové řízení mělo teprve proběhnout. Přístavní orgán Neapol se tedy zavázal k investici, aniž by znal budoucího koncesionáře. Kterýkoli podnik mohl předložit soutěžní nabídku na koncesi a mohl majetek v rámci koncese získat. Řízení tedy splňuje kritérium subjektu v tržním hospodářství a úspěšnému uchazeči neposkytuje žádnou výhodu.

(96) Společnost CAMED dále uvádí, že daná opatření nejsou selektivní, neboť se jedná o standardní metodu zásahu státu, který obecně (a nejen v případě přístavů nebo odvětví stavby lodí) usiluje o udržení velkého množství a široké škály veřejného majetku a infrastruktury v bezpečném provozním stavu. To se zejména vztahuje na majetek, který by na základě rozhodnutí státu měl být ve veřejném vlastnictví – rozhodnutí vyjmuté z přezkumu Komisí podle článku 345 SFEU. V tomto případě byly práce naplánovány a schváleny v rámci programu financování zahájeného v roce 1998 vnitrostátními právními předpisy pro výstavbu infrastruktury pro účely rozšíření, modernizace a přestavby všech italských přístavů.

(97) Podle společnosti CAMED to dále prokazuje neselektivní povahu opatření, a to jak pokud jde o i) postoj Přístavního orgánu Neapol v souvislosti se všemi ostatními přístavními orgány, které obdržely stejné veřejné financování k provedení prací na majetku ve veřejném vlastnictví a na infrastruktuře v přístavech v rámci jejich územní působnosti, a ii) postoj společnosti CAMED týkající se jiných společností působících v odvětví stavby lodí i jinde, ať už v přístavu Neapol, nebo v jakémkoli jiném italském přístavu.

(98) Společnost CAMED je navíc toho názoru, že podle pravidel upravujících používání veřejné infrastruktury, na které byly provedeny údržbové práce, má jakýkoli podnik nárok na přístup do suchých doků, které společnost CAMED provozuje v rámci koncese, pokud o to požádá, na základě transparentního a nediskriminačního kritéria a výměnou za úhradu veřejných sazeb. Přístup k infrastruktuře je za rovných podmínek s jinými potenciálními uživateli, nikoli pouze s ostatními opravárenskými společnostmi, ale s jakoukoli stranou, která má zájem infrastrukturu využívat, například rejdařské společnosti, poskytovatelé přístavních služeb, přístavní speditéři a společnosti spravující lodě. Společnost CAMED má za to, že toto slouží jako další potvrzení neselektivní povahy opatření zaměřených na renovaci doků, která nezvýhodňují „určité podniky nebo určitá odvětví výroby".

(99) Společnost CAMED také opakuje tvrzení Itálie ohledně toho, že nedochází k narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu mezi členskými státy.

(100) Společnost CAMED se domnívá, že opatření by v každém případě byla slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 2 SFEU, neboť jejich cílem byla náprava „*škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi*" (v tomto případě bombardováním a zemětřesením v roce 1980), i podle čl. 107 odst. 3 SFEU, neboť opatření sledují cíl společného zájmu. Kromě toho jsou opatření přiměřená díky investicím uskutečněným samotnou společností CAMED (ve výši 42 541 495 EUR), které snížily intenzitu státního zásahu na přibližně 40 % celkových nákladů. Podle poskytnutých informací investovala společnost CAMED 11,1 milionu EUR do doků a zbývající částky do jiných položek souvisejících například se zbožím/pozemky zahrnutými do koncesního poplatku, skladů a budov, nákladů na dopravu, IT a kancelářského vybavení.

(101) V neposlední řadě společnost CAMED uvádí, že pokud se opatření považují za podporu, tato podpora by představovala existující podporu, neboť promlčecí lhůta podle článku 17 procesního nařízení již uplynula.

4.2. **Připomínky stěžovatele**

(102) Stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise, že Přístavní orgán Neapol by měl být považován za podnik zapojený do hospodářských činností. Stěžovatel má za to, že s ohledem na vysvětlení poskytnutá Komisí v rámci její rozhodovací praxe by již mělo být nespornou skutečností, že vnitrostátní přístavy provozují

hospodářskou činnost a soutěží spolu navzájem i s jinými evropskými a středomořskými přístavy. Například ve svém rozhodnutí z roku 2012 ([35]) Komise měla za to, že Přístavní orgán Augusta je podnikem provozujícím hospodářskou činnost spočívající ve využívání přístavní infrastruktury ve vlastnictví státu pronajímáním této infrastruktury provozovatelům přístavu výměnou za koncesní poplatek. Jedná se o precedent pro Přístavní orgán Neapol, neboť Přístavní orgán Augusta působí na základě stejných vnitrostátních pravidel ([36]).

(103) Pokud jde o koncesní poplatek, má stěžoval za to, že tento poplatek byl určen na základě vnitrostátních právních předpisů ([37]), které byly chybně považovány za použitelné, neboť koncese se netýká výlučně používání doků pro účely stavby lodí, ale také správy suchých doků společností CAMED. Stěžovatel tedy tvrdí, že přímým udělením koncese společnosti CAMED bez uspořádání nabídkového řízení se Přístavní orgán Neapol vzdal svého práva získat poplatek za správu suchých doků, neboť Přístavní orgán Neapol nyní získává pouze poplatek za koncesi na veřejný majetek. Stěžovatel rovněž uvádí, že článek 6 koncesní smlouvy výslovně stanoví, že společnost CAMED uhradí poplatek Přístavnímu orgánu Neapol „jako protiplnění za tuto koncesi“, a nikoli formou zdanění.

(104) Stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise týkajícím se veřejné povahy zdrojů a selektivity opatření, jež přinášejí prospěch Přístavnímu orgánu Neapol. Stěžovatel také konkrétně tvrdí, že opatření nemohou představovat pouhý převod prostředků mezi orgány veřejné správy. Ačkoli podle zákona č. 84/1994 jsou přístavní orgány veřejnými subjekty nevykonávajícími hospodářskou činnost, které mají podle veřejného práva právní subjektivitu, mají značnou správní a finanční nezávislost a ministerská kontrola se nevztahuje na udělování koncesí týkajících se mimo jiné správy suchých doků.

(105) Stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise, že opatření nesplňují čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark, a že tedy správa suchých doků zajišťovaná Přístavním orgánem Neapol nepředstavuje službu obecného hospodářského zájmu a Přístavní orgán Neapol hospodářsky zvýhodnila.

(106) Stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise, že opatření mohou narušit hospodářskou soutěž mezi evropskými přístavy a ovlivnit obchod mezi členskými státy. Stěžovatel zejména opakuje, že italské přístavy soutěží s různými evropskými přístavy na konkurenčním trhu, a proto je nutné odmítnout tvrzení italských orgánů, že poptávka po infrastruktuře pro opravu lodí je svým rozsahem místní.

(107) Stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise týkajícím se existence státní podpory pro společnost CAMED, neboť Přístavní orgán Neapol se mohl vzdát veřejných prostředků tím, že společnosti CAMED udělil koncesi na suché doky za cenu, která je nižší než cena tržní. Stěžovatel také podporuje předběžné posouzení Komise, že společnost CAMED byla hospodářsky zvýhodněna, protože koncese nebyla udělena v řádném nabídkovém řízení, nýbrž v jiném řízení (zveřejněném pouze místně), a také z toho důvodu, že koncesní poplatek byl stanoven na základě pevného parametru (bez přihlédnutí k infrastruktuře, kterou je areál vybaven), a nikoli na základě tržní ceny. Stěžovatel znovu vysvětluje, že koncese zahrnuje právo používat státní infrastrukturu nejen pro stavbu lodí, ale také pro správu suchých doků. Způsob, jakým je koncesní poplatek stanoven, skutečně zohledňuje obě činnosti provozované společností CAMED i skutečnou hospodářskou hodnotu koncese.

(108) Stěžovatel také tvrdí, že správa suchých doků je službou značné hospodářské hodnoty a lze odhadovat, že pro společnost CAMED představuje roční obrat v rozmezí 6 až 9 milionů EUR (oproti ročnímu poplatku hrazenému společností CAMED ve výši 137 409,68 EUR), a že tedy hodnota za celou dobu platnosti koncese na správu veřejných suchých doků se pohybuje v rozmezí 180 až 270 milionů EUR. Zejména příjem z poplatků dosahovaný společností CAMED je tvořen poplatky uhrazenými za: i) používání suchých doků a ii) poskytování jiných souvisejících služeb společností CAMED (např. činností nezbytných pro vjezd, výjezd a údržbu lodi v doku nebo dodávek elektřiny). Stěžovatel zdůrazňuje, že společnost CAMED může poplatky stanovovat volně bez jakékoli kontroly Přístavního orgánu Neapol a že poplatky účtované společností CAMED jsou nepřiměřené a mnohem vyšší než poplatky účtované správci obdobného druhu infrastruktury v jiných přístavech (v listopadu 2012 společnost CAMED poplatky zvýšila o více než 300 %).

(109) Stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise, že kumulativní podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark nejsou v případě společnosti CAMED splněny, a nelze tedy mít za to, že činnosti společnosti CAMED představují závazek veřejné služby. Stěžovatel má za to, že pokud vůbec, pouze provoz suchého doku č. 3 může

([35]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. prosince 2012, SA.34940 – Přístav Augusta (Úř. věst. C 77, 15.3.2013, s. 1).
([36]) Zákon č. 84/1994, italský rámcový zákon o přístavech.
([37]) Nařízení Ministerstva dopravy č. 595 ze dne 15. listopadu 1995 v konzultaci s ministrem financí, nazvané „nařízení, kterým se stanoví pravidla pro určování poplatků za koncese na veřejný majetek v přímořských oblastech“ (v GURI č. 158, 8.7.1996).

představovat veřejnou službu, neboť je největším bazénem v přístavu Neapol. Kromě toho suché doky provozované společností CAMED ve skutečnosti nejsou otevřeny uživatelům z řad třetích osob. Společnost CAMED je privilegovaným uživatelem, který ostatním subjektům v přístavu brání ve volném přístupu. Kromě toho poplatky, které společnost CAMED vyžaduje od uživatelů z řad třetích osob za poskytnutí přístupu k infrastruktuře, údajně převyšují tržní cenu.

(110) Podle stěžovatele opatření narušují hospodářskou soutěž ve dvou úrovních. Zaprvé jako správce infrastruktury byla společnost CAMED zvýhodněna oproti jejím potenciálním konkurentům tím, že i) jí byla udělena koncese na správu suchých doků bez nabídkového řízení a ii) platí bezdůvodně nízké poplatky Přístavnímu orgánu Neapol, zatímco ostatním opravárenským společnostem, které chtějí doky využívat, účtuje nepřiměřené poplatky. Zadruhé jako podnik pro opravy lodí byla společnost CAMED zvýhodněna jako neoprávněně privilegovaný uživatel veřejných doků.

(111) Pokud jde o ovlivnění obchodu, stěžovatel zdůrazňuje, že poptávka po infrastruktuře pro stavbu lodí přichází zejména od mezinárodních subjektů, často náležejících do velkých nadnárodních skupin.

(112) Pokud jde o slučitelnost opatření podpory s vnitřním trhem, stěžovatel souhlasí s předběžným posouzením Komise, že suché doky nejsou dopravní infrastrukturou a jako takové nespadají do působnosti čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Stěžovatel má navíc za to, že opatření nesplňují kritéria slučitelnosti podle i) čl. 107 odst. 3 písm. a) nebo c) týkající se regionální podpory nebo ii) rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nebo iii) odvětvových pravidel týkajících se státní podpory v odvětví stavby lodí.

(113) V neposlední řadě stěžovatel podporuje názor Komise, že opatření podpory byla poskytnuta v době, kdy byly příslušné práce zahrnuty do investičního plánu vypracovaného na základě požadavků Přístavního orgánu Neapol, a nikoli v roce 1998 (jak tvrdily italské orgány) prostřednictvím článku 9 zákona č. 413/1998.

5. **POSOUZENÍ**

(114) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU *„podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“*.

(115) Označení určitého opatření za podporu ve smyslu tohoto ustanovení proto předpokládá splnění těchto kumulativních podmínek: i) opatření musí být možné přičíst státu a musí být financováno ze státních prostředků; ii) musí přinášet výhodu příjemci; iii) tato výhoda musí být selektivní; iv) opatření musí narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit jejím narušením a musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

5.1. **Existence podpory pro Přístavní orgán Neapol**

5.1.1. *Pojem podnik*

(116) Podle italských právních předpisů jsou přístavní orgány veřejnými subjekty nevykonávajícími hospodářskou činnost, jejichž cílem je zajistit celkovou údržbu a rozvoj přístavní infrastruktury. Za tímto účelem mohou být finanční prostředky, které má přístavní orgán k dispozici, použity výhradně pro správu přístavu a k plnění funkcí, které mu náleží ze zákona (viz 55. bod odůvodnění).

(117) Soudní dvůr Evropské unie ([38]) (dále jen „Soudní dvůr“) soustavně vymezuje podniky jako subjekty, které vykonávají hospodářskou činnost, bez ohledu na jejich právní postavení a způsob jejich financování. Soudní dvůr zastává trvale názor, že jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na trhu představuje hospodářskou činnost ([39]).

(118) Označení konkrétního subjektu za podnik proto závisí zcela na povaze jeho činností. Tato obecná zásada má tři důležité důsledky: i) postavení subjektu podle vnitrostátních právních předpisů není rozhodující; ii) použití pravidel státní podpory nezávisí na tom, zda je subjekt založen za účelem vytváření zisku, a iii) označení konkrétního subjektu za podnik vždy závisí na konkrétní činnosti.

([38]) Viz např. rozsudek Soudního dvora, Höfner a Elser v. Macrotron, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, bod 21; rozsudek Soudního dvora, Poucet a Pistre v. AGF a Cancava, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, bod 17; rozsudek Soudního dvora, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

([39]) Viz rozsudek Soudního dvora, Komise v. Itálie, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7; rozsudek Soudního dvora, Komise. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36; rozsudek Soudního dvora, Pavlov a další, C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 75.

(119) Daná opatření se týkají financování strukturální renovace infrastruktury pro stavbu lodí (suchých doků) nacházející se v přístavu, který je ve vlastnictví italského státu, který vykonává svá vlastnická práva prostřednictvím Přístavního orgánu Neapol, který jedná jako správce. Komise konstatuje, že suché doky nejsou přístavní infrastrukturou, ale výrobními zařízeními pro loděnice používané pro stavbu nebo opravy lodí. Komise ve své rozhodovací praxi dlouhodobě považuje stavbu lodí za hospodářskou činnost zahrnující obchod mezi členskými státy ([40]).

(120) Suché doky jsou komerčně využívány Přístavním orgánem Neapol, který v souvislosti s jejich používáním účtuje poplatky za užívání veřejného majetku. V tomto ohledu, v rozporu s tím, co tvrdí italské orgány (viz 57. a 58. bod odůvodnění), představují tyto poplatky kompenzaci za poskytování hospodářské služby (tj. pronájem zařízení pro opravy lodí za úplatu). Poplatky představují jeden ze zdrojů příjmu pro Přístavní orgán Neapol umožňující tomuto orgánu financovat jeho činnosti, které zahrnují investice pro udržování suchých doků v provozuschopném stavu. Udržování suchých doků v provozuschopném stavu pro potřeby opravy lodí umožňuje Přístavnímu orgánu Neapol zamezit omezování jeho činností v oblasti správy přístavu a přilákat opravárenské společnosti. Bez provádění těchto prací by ve skutečnosti suché doky nemohly být řádně provozovány a z dlouhodobého hlediska by Přístavní orgán Neapol nebyl schopen pokračovat ve své podnikatelské činnosti pronájmu doků za úplatu. V tomto ohledu koncese z roku 2004 v článku 1 stanoví, že „koncese se poskytuje pro účely provádění oprav a přestaveb lodí a výletních plavidel, jakož i pro účely správy suchých doků […]“ ([41]), čímž předem specifikuje přesné využití daného veřejného majetku.

(121) Ačkoli nelze vyloučit, že s ohledem na své veřejné funkce může Přístavní orgán Neapol provozovat činnosti i v rámci výkonu veřejné správy, toto rozhodnutí se týká pouze správy podporovaných zařízení suchých doků a jejich pronájmu za úplatu. V souladu s ustálenou judikaturou označení subjektu za podnik vždy závisí na konkrétní činnosti. Na subjekt, který vykonává hospodářskou i nehospodářskou činnost, je třeba jako na podnik pohlížet, jen co se týče hospodářské činnosti. Komise tedy nemusí zaujímat stanovisko k tomu, zda ostatní činnosti Přístavního orgánu Neapol (tj. jiné než pronájem zařízení pro opravy lodí za úplatu) představují hospodářské činnosti.

5.1.2. *Přičitatelnost státu a státní prostředky*

(122) Prostředky poskytnuté na investiční projekty byly Přístavnímu orgánu Neapol převedeny ze státního rozpočtu. Jak je uvedeno v oddíle 5.1.1, lze Přístavní orgán Neapol pro účely tohoto rozhodnutí označit za podnik, neboť se jedná o subjekt provozující hospodářskou činnost jménem vlastníka, kterým je italský stát. Uvedený převod tedy představuje převod státních prostředků a lze jej přičíst státu.

5.1.3. *Selektivita*

(123) Aby bylo možné opatření považovat za státní podporu, musí být zvláštní nebo selektivní v tom, že zvýhodňuje pouze určité podniky a/nebo určitá odvětví výroby.

(124) Jelikož se tato věc týká opatření podpory poskytnuté individuálně Přístavnímu orgánu Neapol, existence hospodářského zvýhodnění vede k domněnce, že opatření jsou selektivní ([42]).

(125) V každém případě Komise konstatuje, že daná opatření zvýhodňují Přístavní orgán Neapol v porovnání s jinými podniky, které se nacházejí ve skutkové a právní situaci, která je srovnatelná se situací Přístavního orgánu Neapol. Zákon č. 413/1998 stanoví, že ministerstvo na žádost přístavních orgánů vydá investiční plán. Na žádost Přístavního orgánu Neapol byl investiční plán přijat dvěma ministerskými nařízeními (27. října 1999 a 2. května 2001) (viz 25. bod odůvodnění). I když řada dalších přístavních orgánů uvedených v daném investičním plánu ([43]) mohla rovněž využívat veřejných prostředků k uskutečnění investic v jiných italských přístavech, Komise konstatuje, že opatření selektivně zvýhodňují zařízení pro stavbu lodí Přístavního orgánu Neapol. Přístavní orgán Neapol získal státní financování na rozšíření, modernizaci a renovaci zařízení pro stavbu

([40]) Viz například rozhodnutí Komise ze dne 12. května 2004 o státní podpoře prováděné Španělskem pro další podporu na restrukturalizaci ve prospěch španělských státních loděnic, věc státní podpora C 40/00 (ex NN 61/00) (2005/173/ES).

([41]) *„la concessione è assentita allo scopo di esercitarvi un cantiere di transformazioni e riparazioni di navi e/o imbarcazioni da diporto nonché per la gestione dei bacini di carenaggio in muratura […]“*.

([42]) Rozsudek Tribunálu, Řecko v. Komise, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, bod 79.

([43]) Plán ze dne 27. října 1999 uvádí seznam dvaceti přístavů využívajících státního financování a plán ze dne 2. května 2001 tento seznam dále rozšiřuje (na 25 přístavů).

lodí, které spravuje, na rozdíl od jiných správců zařízení pro stavbu lodí neuvedených v investičním plánu, např. proto, že nejsou přístavními orgány. Tito správci zařízení pro stavbu lodí neuvedení v plánu se nacházejí ve skutkové a právní situaci, která je srovnatelná se situací Přístavního orgánu Neapol, ale museli rozšířit, modernizovat nebo renovovat infrastrukturu pro stavbu lodí bez získání uvedeného státního financování. Podle Soudního dvora ani velké množství způsobilých podniků (které mohou dokonce zahrnovat všechny podniky v daném odvětví), ani rozmanitost a velikost odvětví, do nichž náležejí, nejsou důvodem k závěru, že státní opatření představuje obecné opatření hospodářské politiky ([44]). V neposlední řadě Komise uvádí, že opatření jsou selektivní také proto, že zvýhodňují správce zařízení pro stavbu a opravy lodí v porovnání se správci výrobních nebo opravárenských zařízení v jiných odvětvích hospodářství. Správci v těchto jiných odvětvích se nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci, neboť rovněž vykonávají svou hospodářskou činnost na základě výrobních nebo opravárenských zařízení, která spravují. Musí však svou hospodářskou činnost provozovat bez využívání investiční podpory poskytnuté Přístavnímu orgánu Neapol.

5.1.4. *Hospodářské zvýhodnění*

(126) Veřejné financování ve výši 44 138 854,50 EUR je poskytnuto prostřednictvím grantů nebo splácení půjček sjednaných Přístavním orgánem Neapol s finančními institucemi, jak se uvádí v tabulce 2. Grant je nevratný finanční nástroj, který není spojen s žádnými finančními náklady. Obdobně splácení podnikem sjednaných půjček ze strany státu, které pro daný podnik jako příjemce neznamená žádné finanční náklady, není za běžných tržních podmínek dostupné, neboť zbavuje podnik finančních závazků, kterým by normálně musel čelit. Na trhu by tyto finanční nástroje nebyly příjemci k dispozici. Poskytnuté veřejné financování tedy Přístavní orgán Neapol hospodářsky zvýhodňuje.

(127) Z rozsudku ve věci Altmark však vyplývá, že vyrovnání poskytnuté státem nebo ze státních prostředků podnikům jako protihodnota plnění povinností veřejné služby, které jim byly uloženy, neposkytuje dotčeným podnikům výhodu, a proto nepředstavuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud současně splňuje tato čtyři kritéria ([45]):

— Zaprvé *podnik–příjemce byl skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti byly jasně definovány.* Jelikož definice služby obecného hospodářského zájmu je v kompetenci členských států, pravomoci Komise jsou v zásadě omezeny na kontrolu toho, zda se členský stát při definování služby jako služby obecného hospodářského zájmu nedopustil zjevného pochybení.

— Zadruhé parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Potřeba stanovit parametry vyrovnání předem neznamená, že vyrovnání musí být vypočteno na základě určitého vzorce. Důležité je spíše to, aby bylo od začátku jasné, jak se výše vyrovnání určí. Obvykle příslušný akt pověřující povinnostmi veřejné služby musí alespoň specifikovat obsah a dobu trvání povinností veřejné služby, dotčený podnik a dotčené území, parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnání a opatření, která vyloučí vyplacení nadměrného vyrovnání a zajistí jeho navrácení.

— Zatřetí vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

— Začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností, se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(128) V tomto případě (viz 62. bod odůvodnění) Itálie tvrdila, že čl. 1 písm. g) ministerského nařízení ze dne 14. listopadu 1994 uložil závazek veřejné služby všem italským přístavním orgánům. Komise tedy bude posuzovat, zda jsou splněna všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark.

([44]) Viz například rozsudek Soudního dvora, Belgie v. Komise, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, bod 32; rozsudek Soudního dvora, Adria-Wien Pipeline a Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 48.

([45]) Viz rozsudek Soudního dvora, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87–88.

(129) Jelikož podle judikatury ([46]) první podmínka stanovená v rozsudku ve věci Altmark sleduje cíl transparentnosti a právní jistoty, musí být splněna dvě minimální kritéria: i) daný podnik musí být plněním povinností veřejné služby skutečně pověřen a ii) povaha, doba trvání a rozsah těchto povinností musí být jasně definovány. Při neexistenci jasné definice takovýchto objektivních kritérií by totiž nebylo možné přezkoumat, zda konkrétní činnost může spadat pod pojem služby obecného hospodářského zájmu. Uvedená dvě minimální kritéria se důsledně uplatňují a nezávisejí na široké rozhodovací pravomoci členských států. Komise proto jejich plnění důsledně kontroluje a v této fázi neuplatňuje kritérium zjevného pochybení. Kritérium zjevného pochybení se uplatní až v následné fázi, aby bylo možné zkontrolovat, zda skutečně uložené a jasně definované služby a povinnosti mohou být označeny za službu obecného hospodářského zájmu. Až v této druhé fázi může být existence selhání trhu relevantní.

(130) V tomto případě nebyly povaha, doba trvání a rozsah závazku veřejné služby, kterým byl Přístavní orgán Neapol údajně pověřen, jasně definovány. V rozporu s tím, co tvrdí italské orgány (viz 63. bod odůvodnění), vnitrostátní právní předpisy (čl. 1 písm. g) ministerského nařízení ze dne 14. listopadu 1994) popisují závazek uložený všem přístavním orgánům, který spočívá ve správě suchých doků („*gestione di […] bacini di carenaggio per il settore industriale*“), pouze velmi obecně a bez dalších specifikací. Ustanovení čl. 1 písm. g) vůbec nedefinují dobu trvání údajného závazku veřejné služby. Kromě toho takto obecně formulované ustanovení nijak jasně nedefinuje povahu a rozsah závazku.

(131) V každém případě, pokud jde o to, zda lze údajné závazky veřejné služby označit za službu obecného hospodářského zájmu, Komise konstatuje, že italské orgány se dopustily zjevného pochybení. Italské orgány neposkytly důkaz prokazující, že Přístavní orgán Neapol pronajímáním zařízení pro opravy lodí za úplatu provozuje činnost, která není na trhu za srovnatelných podmínek ceny, kvality, kontinuity a přístupu ke službě dostupná. Komise má za to, že existence (nebo možnost vybudování) jiných suchých doků a plovoucích doků stejné velikosti v přístavu Neapol a jiných sousedních přístavech může vyloučit označení správy konkrétního suchého doku přístavním orgánem za službu obecného hospodářského zájmu. Kromě toho subvencovaná zařízení nemají žádný obecný přínos pro společnost, ale jsou pouhou službou pro opravárenské společnosti v oblasti Neapole ([47]). V rozsudku ve věci Enirisorse ([48]) Soudní dvůr potvrdil, že provozování jakéhokoli komerčního přístavu automaticky nepředstavuje provozování služby obecného hospodářského zájmu. Komise má tedy za to, že hospodářské služby poskytované Přístavním orgánem Neapol nemají zvláštní rysy ve srovnání s pronájmem zařízení pro opravy lodí na trhu ([49]) a neřeší žádné selhání trhu.

(132) Pokud jde o druhou a třetí podmínku stanovenou v rozsudku ve věci Altmark, Komise uvádí: Ministerské nařízení ze dne 14. listopadu 1994 nestanoví žádné kvantifikační ani jakékoli objektivní a transparentní parametry, aby bylo možné předem vypočítat vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby, který Přístavní orgán Neapol údajně plní. Ani akty, kterými byla podpora poskytnuta, (viz 125. bod odůvodnění) vyrovnávací platbu za údajný závazek veřejné služby dále nespecifikují.

(133) Proto nelze stanovit, zda jakákoli poskytnutá vyrovnávací platba nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění údajného závazku veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.

(134) Pokud jde o čtvrtou podmínku stanovenou v rozsudku ve věci Altmark, Komise uvádí, že podle Itálie závazkem veřejné služby nebyl a nemůže být Přístavní orgán Neapol podle italských právních předpisů pověřen prostřednictvím řízení o zadání veřejné zakázky (viz 66. bod odůvodnění).

(135) Z rozsudku ve věci Altmark vyplývá, že není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

([46]) Rozsudek Soudního dvora, Comunidad Autónoma del País Vasco a Itelazpi v. Komise, spojené věci C-66/16 P až C-69/16 P, ECLI:EU:C:2017:999, body 72, 73 a 75; viz také stanovisko generálního advokáta M. Watheleta, Comunidad Autónoma del País Vasco a Itelazpi v. Komise, spojené věci C-66/16 P až C-69/16 P, ECLI:EU:C:2017:654, body 112, 114–117 a 121–122.

([47]) Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, bod 50.

([48]) Rozsudek Soudního dvora, Enirisorse, ECLI:EU:C:2003:640, bod 33.

([49]) Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, K(2011) 9404 v konečném znění, 20. prosince 2011 (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011“), bod 45.

(136) Italské orgány neposkytly žádnou komplexní analýzu nákladů takového podniku, který je přiměřeně vybavený prostředky k plnění údajného závazku veřejné služby. Italské orgány ani neuvedly, že byla taková analýza pro účely stanovení metodiky výpočtu vyrovnání provedena.

(137) S ohledem na výše uvedené Komise konstatuje, že uvedené čtyři podmínky nejsou kumulativně splněny; daná opatření tedy zahrnují hospodářské zvýhodnění.

5.1.5. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

(138) Z ustálené judikatury vyplývá, že pokud finanční podpora poskytnutá některým z členských států posiluje postavení podniku oproti jiným podnikům, jež jsou při obchodu v rámci Unie jeho konkurenty, je dán přinejmenším potenciální vliv na obchod mezi členskými státy a hospodářskou soutěž ([50]).

(139) Komise uvádí argumenty Itálie, že podle vnitrostátních právních předpisů spadá správa přístavů do výkonu veřejné správy a přístavní orgány nepůsobí v odvětví, které je liberalizované a otevřené hospodářské soutěži a obchodu mezi členskými státy.

(140) Jak je uvedeno ve 118. a 119. bodě odůvodnění, tento investiční projekt renovace suchých doků do odpovídajícího stavu umožní Přístavnímu orgánu Neapol pokračovat v hospodářské činnosti pronájmu suchých doků, a tím zlepšit jeho konkurenční postavení. Ačkoli Přístavní orgán Neapol působí na předcházejícím trhu pronájmu infrastruktury pro stavbu/opravy lodí, skutečnost, že tato infrastruktura je subvencována a poté používána k poskytování služeb stavby a opravy lodí na navazující úrovni, narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod na úrovni EU. Důvodem je skutečnost, že odvětví stavby/opravy lodí je otevřené hospodářské soutěži a obchodu na úrovni Unie. Z tohoto důvodu odvětvově specifická pravidla použitelná pro stavbu lodí stanoví rámec pro možný státní zásah v těchto zařízeních ([51]). Kromě toho Přístavní orgán Neapol soutěží s ostatními správci, kteří mohou pronajímat infrastrukturu pro stavbu/opravu lodí v Unii, a působí tedy na trhu, který je otevřený hospodářské soutěži a obchodu na úrovni Unie.

(141) Komise tedy dospěla k závěru, že daná opatření mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod v rámci Unie.

5.1.6. *O údajném porušení článku 345 SFEU*

(142) Italské orgány tvrdí, že považovat opatření za státní podporu by bylo porušením článku 345 SFEU, který stanoví zásadu neutrality mezi soukromými a veřejnými subjekty. Soukromý vlastník by mohl do zařízení pro opravy lodí investovat tolik, kolik chce, zatímco investice státu do jeho vlastní infrastruktury by vždy byly státní podporou.

(143) Komise uvádí, že právní řád Unie je neutrální, pokud jde o systém majetkového vlastnictví, a v žádném případě jím není dotčeno právo členských států jednat jako hospodářské subjekty. Pokud však orgány veřejné moci přímo nebo nepřímo provádějí hospodářské transakce v jakékoli podobě ([52]), vztahují se na ně pravidla Unie týkající se státní podpory. Hospodářské transakce prováděné orgány veřejné moci (včetně veřejných podniků) jejich protějšek nijak nezvýhodňují, a nepředstavují tedy podporu, pokud se provádějí v souladu s běžnými tržními podmínkami ([53]).

(144) Komise konstatuje, že poskytnutím státního financování Přístavnímu orgánu Neapol italský stát neuskutečnil investici v souladu se „zásadou investora v tržním hospodářství". Především se uvedená zásada nepoužije v případě, kdy orgán veřejné moci samotný vystupuje jako organizující orgán, který pověřuje veřejnou službou. Použitelnost uvedené zásady je nutně vyloučena, neboť členský stát při organizování údajné veřejné služby a při pověřování touto službou jedná již z podstaty věci jako orgán veřejné moci ([54]). Zadruhé, i kdyby byla zásada investora v tržním hospodářství použitelná, Komise má za to, že soukromý subjekt ve stejném odvětví by vypracoval podnikatelský plán *ex ante* a investici by uskutečnil, pouze pokud by byla na uvedeném základě zisková. K jiným aspektům (např. vylepšení image, jak uvedla Itálie, viz 69. bod odůvodnění) by se mohlo výjimečně přihlédnout v analýze ziskovosti, ale musely by být podloženy objektivním důkazem, který italské orgány neposkytly.

([50]) Viz např. rozsudek Soudního dvora, *Philip Morris v. Komise*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11, a rozsudek Soudního dvora, Itálie v. Komise, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.
([51]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 12. května 2004 o státní podpoře prováděné Španělskem pro další podporu na restrukturalizaci ve prospěch španělských státních loděnic, věc státní podpora C 40/00 (ex NN 61/00) (2005/173/ES).
([52]) Viz například rozsudek Soudního dvora, Belgie v. Komise, C-40/85, ECLI:EU:C:1986:305, bod 12.
([53]) Rozsudek Soudního dvora, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, body 60–61.
([54]) Rozsudek Tribunálu, SNCM v. Komise, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, bod 233.

(145) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, italské orgány předložily finanční analýzu založenou na schodku financování, jehož výše byla vypočtena jako rozdíl mezi diskontovanou hodnotou očekávaných provozních zisků investice a diskontovanými investičními náklady projektu. Výsledky tohoto výpočtu ukazují, že za referenční období 25 let vykazuje projekt zápornou finanční čistou současnou hodnotu ve výši –44 274 286,68 EUR.

(146) Komise tedy zastává názor, že označení opatření za státní podporu by nepředstavovalo porušení článku 345 SFEU.

5.1.7. *Označení opatření za existující podporu*

(147) Itálie tvrdí, že daná opaření představují existující podporu ve smyslu čl. 1 písm. b) bodu v) procesního nařízení, v němž je existující podpora definována jako „*podpora, která se považuje za existující podporu, protože v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje interní trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna*“. V čl. 1 písm. b) bodu v) je dále stanoveno, že „*[p]okud se některá opatření stala podporou následkem liberalizace činnosti právem Unie, taková opatření nebudou považována za existující podporu po datu stanoveném pro liberalizaci*“.

(148) Komise je toho názoru, že podpora nemůže být označena za existující podporu, neboť státní podpora pro zařízení pro stavbu a opravy lodí byla vždy považována za státní podporu, a to i před rozsudkem ve věci Leipzig Halle ([55]).

(149) Komise uvádí tvrzení Itálie, že rozhodnutí 94/374/ES o sicilském regionálním zákoně (citované v rozhodnutí o zahájení řízení, viz 74. bod odůvodnění) nepodporuje závěr, že opatření veřejné podpory pro zařízení pro opravy lodí v suchém doku vždy spadají do působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise však konstatuje, že toto rozhodnutí jasně rozlišuje mezi veřejnou podporou poskytnutou subjektu odpovědnému za správu přístavu (která nebyla označena za státní podporu) a veřejnou podporou poskytnutou stejnému veřejnému subjektu na údržbu suchého doku (která byla označena za státní podporu). V každém případě koncept státní podpory je objektivním pojmem, který je ovlivněn pouze tím, zda státní opatření zvýhodňuje jeden nebo více konkrétních podniků, zatímco objektivní pojem není ovlivněn rozhodovací praxí Komise ([56]).

(150) Komise tedy opakuje svůj závěr, že daná opatření představovala státní podporu i před rozsudkem ve věci Leipzig Halle.

5.2. **Existence podpory pro společnost CAMED**

(151) Jelikož Přístavní orgán Neapol obdržel a bude i nadále dostávat veřejnou podporu na financování zásahů dohodnutých se společností CAMED, tato společnost nemusela pokrýt veškeré investiční náklady jako jakýkoli jiný soukromý provozovatel zařízení pro opravy lodí na trhu. Komise konstatuje, že poskytnutím suchých doků společnosti CAMED za nižší než tržní sazby Itálie společnost CAMED selektivně hospodářsky zvýhodnila.

5.2.1. *Přičitatelnost státu a státní prostředky*

(152) Jelikož je Přístavní orgán Neapol veřejným subjektem, který je součástí státní správy (i když se má za to, že jedná jako soukromý podnik, viz 118. bod odůvodnění), Komise konstatuje, že opatření jsou přičitatelná státu. V případech, kdy orgán veřejné moci poskytne podporu příjemci, je tento převod přičitatelný státu, i když daný subjekt má právní nezávislost na jiných orgánech veřejné moci.

(153) Státní prostředky zahrnují veškeré prostředky veřejného sektoru, včetně prostředků vnitrostátních subjektů (decentralizovaných, federalizovaných, regionálních nebo jiných). Kromě toho vzdání se příjmů, které by jinak byly vyplaceny státu, představuje převod státních prostředků. Pokud orgány veřejné moci poskytují zboží nebo služby za cenu, která je nižší než tržní sazby, znamená to vzdání se státních prostředků (jakož i poskytnutí výhody).

(154) Komise tedy konstatuje, že poskytnutím suchých doků společnosti CAMED za nižší než tržní sazby se Přístavní orgán Neapol vzdal státních prostředků.

([55]) Viz např. rozhodnutí Komise 94/374/EHS.
([56]) Rozsudek Tribunálu, Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management v. Komise, T-445/05, ECLI:EU:T:2009:50, bod 145.

5.2.2. *Selektivita*

(155) Aby bylo možné opatření považovat za státní podporu, musí být zvláštní nebo selektivní v tom, že zvýhodňuje pouze určité podniky a/nebo určitá odvětví výroby. Itálie tvrdí, že opatření mají obecnou, průřezovou působnost, neboť v souladu s veřejným modelem, na jehož základě italský zákonodárce uspořádal odvětví přístavů, měly všechny podniky (nejen společnost CAMED) působící v přístavním areálu ve všech italských přístavech (nejen v Neapoli) a ve všech odvětvích (nejen v odvětví stavby lodí) „prospěch" z „podpory", která je stejná jako podpora, které údajně využila společnost CAMED. Komise s tímto posouzením nesouhlasí z níže uvedených důvodů.

(156) Zaprvé, jelikož byla koncesní smlouva podepsána konkrétně se společností CAMED, předpokládá se, že společnost CAMED byla selektivně zvýhodněna. U jednotlivých opatření podpory existence hospodářského zvýhodnění vede k předpokladu, že opatření je selektivní ([57]). Zadruhé opatření jsou v každém případě selektivní, neboť zvýhodňují společnost CAMED ve vztahu k ostatním podnikům, které se nacházejí ve srovnatelné právní a skutkové situaci. Jak je uvedeno v oddíle 5.2.3 tohoto rozhodnutí, společnost CAMED může provozovat zařízení pro stavbu a opravy lodí v přístavu Neapol a hradí pouze malé části jejich nákladů. Naopak jiné loděnice (v jiných přístavech nebo mimo přístavní areály), které provozují nestátní zařízení, a nevztahuje se na ně tedy ministerské nařízení č. 595/1995, musí v zásadě samy nést plné náklady na zřízení svých vlastních zařízení pro stavbu a opravy lodí, které k poskytování takových služeb provozují. V neposlední řadě Komise uvádí, že opatření jsou selektivní také proto, že zvýhodňují provozovatele zařízení pro stavbu a opravy lodí v porovnání s provozovateli výrobních nebo opravárenských zařízení v jiných odvětvích hospodářství. Provozovatelé v těchto jiných odvětvích se nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci, neboť rovněž vykonávají svou hospodářskou činnost na základě výrobních nebo opravárenských zařízení, která provozují. Na rozdíl od společnosti CAMED však musí svou hospodářskou činnost vykonávat, aniž by mohly využívat cen pronájmu zařízení, které jsou pod úrovní nákladů.

5.2.3. *Hospodářské zvýhodnění*

(157) Pokud jde o společnost CAMED, Komise uvádí, že koncesní smlouva nebyla udělena prostřednictvím otevřeného nabídkového řízení, ale spíše v rámci jiného typu řízení, v němž mohly ostatní subjekty předložit připomínky nebo alternativní návrhy k individuální žádosti o koncesi (určitý typ „námitkového řízení", viz 15. bod odůvodnění).

(158) Komise také uvádí, že poplatek hrazený společností CAMED v souladu s koncesí z roku 2004 neodpovídá poplatku, který by byl v souladu s trhem. Poplatek za užívání veřejného majetku hrazený společností CAMED Přístavnímu orgánu Neapol je vypočítán na základě pevných zákonných parametrů a v průměru činí přibližně 140 201,29 EUR za rok, což by za 30 let trvání koncese činilo 4,2 milionu EUR ([58]). Poplatek je určen na základě nařízení č. 595 ze dne 15. listopadu 1995 a zohledňuje počet metrů čtverečních veřejného prostoru, k němuž se koncese vztahuje, vynásobeno jednotkovou částkou v eurech, která se ročně navyšuje na základě koeficientu vyjádřeného v procentech. Jednotková částka v eurech se mění podle činností zahrnutých do koncese. Jednou z činností uvedených v daném nařízení jsou „činnosti loděnic" (tj. opravy/přestavby lodí). Správa suchých doků, kterou byla společnost CAMED na základě koncese rovněž pověřena, však není v daném nařízení zmíněna.

(159) Komise zastává názor, že poplatek určený na základě výše uvedené metody pouze zohledňuje používání státního majetku, ale nepřihlíží ke skutečnému předmětu a výsledné ekonomické hodnotě koncese. Poplatek konkrétně nezohledňuje skutečnost, že koncese společnosti CAMED umožňuje nejen provádět opravy lodí, ale také výlučně spravovat státní suché doky. To společnosti CAMED umožňuje účtovat jiným subjektům působícím v přístavu, které chtějí na těchto docích provádět opravy, poplatek ([59]).

(160) Komise navíc uvádí, že podle koncese z roku 2004 se společnost CAMED zavázala uskutečnit investice ve výši 24 610 420 EUR. Podle italských orgánů a společnosti CAMED činil investiční plán společnosti CAMED ve skutečnosti 42 541 495 milionů EUR (viz 80. a 100. bod odůvodnění).

(161) Komise dospěla k závěru, že společnost CAMED jako správce a provozovatel suchých doků (tj. poskytovatel služeb opravy lodí) by byla odpovědná za plné náklady na renovaci. Alternativně, pokud jsou renovovaná

([57]) Rozsudek Tribunálu, Řecko v. Komise, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, bod 79.

([58]) Tato částka vyplývá z extrapolace za období 30 let průměrného koncesního poplatku, který již společnost CAMED uhradila za období 2004–2017.

([59]) Poplatek hrazený jinými subjekty působícími v přístavu společnosti CAMED zahrnuje zejména: i) používání suchých doků a ii) poskytování „souvisejících služeb" společností CAMED, např. vjezd, výjezd a údržba lodí v doku, dodávky elektřiny, stlačený vzduch, přístavní jeřáb, monitorování a environmentální bezpečnost.

zařízení dána společnosti CAMED k dispozici, musela by tato společnost hradit (koncesní) poplatek, který odráží alespoň hodnotu investice uskutečněné italským státem a Přístavním orgánem Neapol v souvislosti s renovacemi. Důvodem je skutečnost, že společnost CAMED používá subvencovanou infrastrukturu po dobu její životnosti, a po skončení platnosti koncese tedy státu zůstane pouze omezená zbytkovou hodnotu.

(162) Komise uvádí, že pouze část investic společnosti CAMED se vztahuje k renovaci suchých doků (viz 100. bod odůvodnění). Zbývající (větší) část investic přímo souvisí s každodenním provozem a správou zařízení, za které by společnost CAMED byla odpovědná v každém případě.

(163) Investice ve výši 42 milionů EUR, které společnost CAMED uskutečnila ve svůj vlastní prospěch (tj. k pokrytí nákladů, které by stejně musela nést), jsou tedy další soukromou investicí nad rámec všech veřejných zásahů uvedených v tabulce 2 a nelze je považovat za příspěvek na tržní koncesní poplatek. Ani část této částky (11,1 milionu EUR) vynaloženou společností CAMED na investice v docích (viz 15. bod odůvodnění) nelze považovat za vlastní příspěvek, neboť po skončení koncesní smlouvy zůstala Přístavnímu orgánu Neapol nulová (nebo pouze minimální) hodnota z důvodu odpisu veškerého majetku.

(164) Jak je navíc uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, měla Komise pochybnosti, zda byl společnosti CAMED v souvislosti s koncesní dohodou uložen závazek veřejné služby. Před rozhodnutím o zahájení řízení Itálie tvrdila, že jelikož společnost CAMED suché doky využívá k poskytování služby obecného hospodářského zájmu, jakákoli investice nezbytná k poskytování uvedené služby představuje vyrovnání za tuto službu.

(165) Ačkoli po rozhodnutí o zahájení řízení již Itálie netvrdila, že společnosti CAMED byl uložen závazek veřejné služby, Komise v následujících bodech odůvodnění pro úplnost posuzuje, zda čtyři podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou kumulativně splněny, pokud jde o opatření na podporu společnosti CAMED.

(166) Pokud jde o první podmínku stanovenou v rozsudku ve věci Altmark, minimální kritéria uvedená ve 129. bodě odůvodnění nejsou splněna. Konkrétně povaha a rozsah závazku veřejné služby, kterým byla společnost CAMED údajně pověřena, nebyly jasně definovány. Závazek je v koncesi vymezen pouhým odkazem na obecně formulované ustanovení čl. 1 písm. g) ministerského nařízení ze dne 14. listopadu 1994. Ačkoli by tedy bylo možné tvrdit, že doba trvání závazku je vymezena třicetiletou platností koncese, neexistuje jasná definice povahy a rozsahu údajného závazku veřejné služby z důvodů vysvětlených ve 130. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí.

(167) V každém případě, pokud jde o to, zda mohou být údajné závazky veřejné služby označeny za službu obecného hospodářského zájmu, Komise nemá za to, že společnost CAMED musí plnit povinnosti, které lze definovat jako závazky veřejné služby. Ve skutečnosti je služba (správa suchých doků) již poskytována a může být uspokojivě poskytována jinými podniky působícími za běžných tržních podmínek. Služba nemá zvláštní rysy ve srovnání se službami soukromých vlastníků služeb opravy lodí a správců takovýchto zařízení a neřeší žádné selhání trhu. Italské orgány neposkytly důkazy prokazující, že společnost CAMED provozuje činnost, která na trhu není za srovnatelných podmínek ceny, kvality, kontinuity a přístupu ke službě provozována. Kromě toho subvencovaná zařízení nemají žádný obecný přínos pro společnost, ale jsou pouhou službou pro vlastníky lodí v oblasti Neapole ([60]).

(168) Pokud jde o druhou podmínku stanovenou v rozsudku ve věci Altmark, koncese z roku 2004 výslovně nevyčísluje ani objektivním a transparentním způsobem předem nestanoví žádné parametry k vyčíslení výše vyrovnání, které by Přístavní orgán Neapol měl platit společnosti CAMED jako protihodnotu za povinnost zajišťovat jiným opravárenským společnostem otevřený přístup k suchému doku. Koncese z roku 2004 neobsahuje žádné výslovné propojení mezi touto povinností a závazkem Přístavního orgánu Neapol provádět dotyčné zásahy. Koncese z roku 2004 rovněž jasně neurčuje provozní ztrátu, která údajně vznikla společnosti CAMED, ani výši uvedených zásahů.

(169) Komise navíc uvádí, že financování zásahů kompenzující společnosti CAMED povinnost poskytovat otevřený přístup k suchým dokům nemůže vyloučit riziko nadměrného vyrovnání, jak požaduje třetí kritérium podle rozsudku ve věci Altmark. Jelikož neexistuje žádný výpočet ani odhad provozní ztráty, která údajně vznikla při plnění závazku veřejné služby, zdá se ve skutečnosti nemožné ověřit, zda výše investic do zásahů, s přihlédnutím k přiměřenému zisku, odpovídá uvedené provozní ztrátě.

([60]) Viz sdělení o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, bod 50.

(170) Pokud jde o čtvrtou podmínku stanovenou v rozsudku ve věci Altmark, koncese na veřejný majetek byla společnosti CAMED udělena bez řízení o zadání veřejné zakázky a Itálie nikdy neposkytla informace potřebné k posouzení toho, zda výše investic poskytnutých v souvislosti se zásahy odpovídá úrovni nákladů průměrného, správně řízeného podniku, který poskytuje otevřený přístup k suchým dokům pro jakékoli jiné opravárenské podniky.

(171) Komise tedy konstatuje, že uvedené čtyři podmínky nejsou kumulativně splněny; daná opatření proto zahrnují hospodářské zvýhodnění společnosti CAMED.

5.2.4. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

(172) Opravy lodí představují hospodářskou činnost v odvětví otevřeném hospodářské soutěži a obchodu na úrovni Unie. Výhoda poskytnutá společnosti CAMED tedy může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod uvnitř Unie.

5.2.5. *Označení opatření za existující podporu*

(173) Z důvodů analyzovaných v oddíle 5.1.7 tohoto rozhodnutí týkajícího se Přístavního orgánu Neapol má Komise rovněž za to, že opatření ve prospěch společnosti CAMED nelze považovat za existující podporu.

5.3. **Slučitelnost**

(174) Komise konstatuje, že suché doky nejsou dopravní infrastrukturou, ale výrobními zařízeními pro loděnice, neboť se využívají pro stavbu nebo opravy lodí, a nikoli pro účely dopravy. Komise je tedy toho názoru, že daná opatření nelze posuzovat přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU jako investiční podporu pro dopravní infrastrukturu, jak tvrdí italské orgány (viz 86. bod odůvodnění).

(175) Komise rovněž konstatuje, že podporu nelze posuzovat na základě čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU týkajícího se podpory určené k náhradě škod způsobených přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi. Komise uvádí, že podporu lze podle uvedeného článku považovat za slučitelnou pouze při splnění velmi přísných podmínek, mimo jiné, aby podpora kompenzovala pouze škodu přímo způsobenou danou událostí a nevedla k nadměrnému vyrovnání, které nebyly v tomto případě schváleny ([61]).

(176) Komise má tedy za to, že slučitelnost opatření pro Přístavní orgán Neapol a pro společnost CAMED by měla být nejdříve posuzována podle sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011“) ([62]).

(177) Pokud podmínky slučitelnosti stanovené v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nejsou splněny, Komise je toho názoru, že slučitelnost opatření poskytnutých Přístavnímu orgánu Neapol a společnosti CAMED by mohla být posouzena podle pravidel státní podpory pro odvětví stavby lodí použitelných v době poskytnutí každého z opatření.

(178) Komise konstatuje, že datem poskytnutí jednotlivých podpor Přístavnímu orgánu Neapol není datum, kdy vstoupil v platnost zákon č. 413/1998, jak tvrdí Itálie (viz 85. bod odůvodnění). Uvedený zákon je příliš obecný a příjemce nemůže na jeho základě získat právní nárok na podporu, neboť neobsahuje taxativní výčet konkrétních příjemců nebo výší podpory ([63]). Namísto toho Komise konstatuje, že nárok na danou podporu vychází z ministerského nařízení ze dne 27. prosinec 1999 přijatého podle obecného rámce stanoveného zákonem č. 413/1998, ve spojení s ministerským nařízením ze dne 2. května 2001, které jsou platnými prováděcími akty daného opatření, jak vyžaduje zákon č. 413/1998.

(179) V souladu s článkem 9 zákona č. 413/1998 a na základě žádosti příslušných přístavních orgánů článek 1 ministerského nařízení ze dne 27. října 1999 stanoví přijetí plánu infrastrukturních prací pro rozšíření, modernizaci a renovaci přístavů a přidělení prostředků stanovených v jeho příloze. Podle uvedené přílohy mělo ministerstvo poskytnout Přístavnímu orgánu Neapol 51 403 milionů EUR (99,53 miliardy ITL) na investiční práce na suchých docích v přístavu Neapol. Částky, které měly být poskytnuty na všechny investice do přístavních infrastruktur od roku 2001 do roku 2017, byly stanoveny v příloze ministerského nařízení ze dne 2. května 2001, rovněž přijatého na základě zákona č. 413/1998. Pokud jde o Přístavní orgán Neapol, toto nařízení stanoví celkový strop financování ve výši 102 miliónů EUR (197,5 miliardy ITL). Na základě těchto nařízení získal Přístavní orgán Neapol mimo jiné nárok na to, aby ministerstvo splatilo půjčky na projekty

([61]) Rozhodnutí komise SA.39622 (2014/N), Republika Slovinsko – Podpora určená k náhradě škod způsobených ledovkou ve Slovinsku v lednu a únoru 2014 (všechna odvětví s výjimkou zemědělství, lesnictví, rybolovu a akvakultury).
([62]) Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15–22.
([63]) Viz rozsudek Soudního dvora, NEREA, C-245/16, ECLI:EU:C:2017:521, bod 32.

přístavní infrastruktury uvedené v příloze ministerských nařízení, včetně těch, které se týkají dotyčných suchých doků. Tyto investice byly naplánovány již v okamžiku, kdy byla společnosti CAMED udělena koncese z roku 2004, a samotná koncese odkazuje na tyto investice stanovené již v dohodě z roku 2001. V souladu s tím by pro podporu pro stavbu lodí (regionální podporu pro investice do renovace nebo modernizace stávajících loděnic s cílem zlepšit produktivitu stávajících zařízení) ve prospěch Přístavního orgánu Neapol a společnosti CAMED mohl být použitelný tento základ slučitelnosti:

(1) nařízení (ES) č. 1540/98;

(2) rámec pro státní podporu na stavbu lodí z roku 2004, který byl původně použitelný od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006 a byl později dvakrát prodloužen, a to do 31. prosince 2008 a do 31. prosince 2011;

(3) rámec pro státní podporu v odvětví stavby lodí z roku 2011, který byl použitelný pro neoznámenou podporu poskytnutou po 31. prosinci 2011. Použitelnost tohoto rámce byla prodloužena do 30. června 2014;

(4) Pokyny k regionální státní podpoře na období 2014–2020 od 1. července 2014.

(180) Itálie tvrdila, že výše uvedený základ slučitelnosti pro podporu na stavbu lodí by neměl být jako takový použit a že slučitelnost by místo toho měla být posuzována přímo na základě článku 107 SFEU a s ohledem na další ustanovení sekundárních právních předpisů přijatých v odvětví státní podpory ([64]). Itálie zmínila bombardování za druhé světové války, zemětřesení, rozvoj hospodářství podporované oblasti a modernizaci a rozvoj přístavní infrastruktury.

(181) Podle judikatury je na členském státu, aby prokázal, že okolnosti vnitrostátního opatření se liší od okolností předpokládaných v příslušném právním rámci, a že by tedy Komise měla opatření posuzovat přímo podle čl. 107 odst. 3 SFEU ([65]). Pokud Itálie argumentuje bombardováním za druhé světové války a zemětřeseními jako důvodem pro odchýlení se od výše uvedeného právního rámce, Komise již vysvětlila ve 175. bodě odůvodnění, proč podmínky čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU nejsou pro daná opatření splněna. Pokud jde o argument týkající se modernizace a rozvoje přístavní infrastruktury jakožto důvodu pro posuzování opatření přímo podle Smlouvy, Komise rovněž vysvětlila ve 174. bodě odůvodnění, že suché doky nejsou dopravní infrastrukturou, a nemohou být tedy posuzovány přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. V neposlední řadě, pokud jde o argument Itálie týkající se rozvoje hospodářství příslušného podporovaného regionu, Komise uvádí, že tato podpora by nebyla posuzována podle pokynů k regionální podpoře použitelných v době, kdy byla opatření poskytnuta, neboť podpora pro stavbu lodí se řídila odvětvovými pravidly, jak jsou představena ve 176. bodě odůvodnění, a tuto skutečnost jasně potvrzují všechny pokyny k regionální podpoře použitelné v době poskytnutí podpory ([66]). Je rovněž logické, že podpora pro zařízení pro stavbu lodí je posuzována podle zvláštních odvětvových pravidel pro stavbu lodí spíše než na základě obecnějších pravidel regionální podpory, neboť pouze odvětvové pokyny mohou pokrýt specifické prvky odvětví, a tedy nejlepším možným způsobem řešit společný cíl sledovaný podporou.

5.3.1. *Posouzení slučitelnosti podpory pro Přístavní orgán Neapol*

(182) Jednou z podmínek pro to, aby mohla být podpora považována za slučitelnou podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, je, že podporu je nutno udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu, jak je uvedeno v čl. 106 odst. 2 SFEU. Kromě toho by pověření službou obecného hospodářského zájmu mělo být provedeno prostřednictvím aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby, a výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.

(183) Argumenty obsažené v oddíle 5.1.4 ukazují, že podle zjištění Komise se Itálie dopustila zjevné chyby ocenění při vymezování veřejné služby uložené Přístavnímu orgánu Neapol. Příslušné akty navíc neuvádějí výši vyrovnávací platby, která má být poskytnuta Přístavnímu orgánu Neapol za správu suchých doků, ani způsob výpočtu této vyrovnávací platby, a proto neumožňují dospět k závěru, zda jakákoli poskytnutá vyrovnávací platba

([64]) Zde Itálie odkazuje na oznámení č. 2003/C 317/06, Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11, a zejména na bod 12, který stanoví, že „[p]odpora na stavbu lodí může být [zásadně] poskytována v souladu s články [107 a 108 SFEU] a všemi právními předpisy a opatřeními přijatými na jejich základě".

([65]) Rozsudek Soudního dvora, Řecko v. Komise, C-431/14 P,ECLI:EU:C:2016:145, body 70–72.

([66]) Viz bod 8 (a poznámka pod čarou č. 9) pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13): „[…] v některých dalších odvětvích [doprava a stavba lodí] také platí zvláštní pravidla, která zohledňují specifické podmínky těchto odvětví a která se mohou úplně nebo částečně odchylovat od těchto pokynů"; viz bod 2 pokynů k vnitrostátní regionální podpoře (2000–2006) (Úř. věst. C 74, 10.3.1998, s. 9): „Navíc některá z odvětví, kterých se pokyny týkají, jsou též upravena specificky zaměřenými předpisy".

nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí příslušných nákladů na plnění údajného závazku veřejné služby. Kromě toho, jak je vysvětleno ve 167. bodě odůvodnění, povaha, doba trvání a rozsah údajných závazků veřejné služby Přístavního orgánu Neapol nebyly jasně definovány.

(184) Komise je tedy toho názoru, že opatření nesplňují všechny podmínky slučitelnosti, a z hlediska podpory ve prospěch Přístavního orgánu Neapol je tudíž nelze prohlásit za slučitelné podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(185) Komise také posuzovala, zda lze opatření prohlásit za slučitelná na základě použitelných pravidel odvětví stavby lodí.

(186) Komise uvádí, že s ohledem na akty, kterými byla podpora poskytnuta, (viz 25. a 179. bod odůvodnění) jsou právním základem použitelným pro různé podpory nařízení (ES) č. 1540/98 a rámec pro státní podporu na stavbu lodí uvedené v podbodech i) a ii) 179. bodu odůvodnění ([67]). Komise níže ověřila, zda jsou dodrženy podmínky podle každého z uvedených základů slučitelnosti.

(187) Ke způsobilosti pro podporu podle pravidel odvětví stavby lodí musí být podpora poskytnuta na investice do renovace nebo modernizace stávajících loděnic, které nesouvisejí s finanční restrukturalizací dotyčných loděnic, s cílem zlepšit produktivitu stávajících zařízení (s vyloučením pouhé výměny odepsaného majetku) ([68]).

(188) Italské orgány uvedly (viz 86. bod odůvodnění), že údajná podpora není určena na podporu zvýšení produktivity stávajících zařízení v loděnici, ale spíše na provádění specifické údržby určitých částí přístavní infrastruktury, které jsou ve výlučném vlastnictví italského státu, a zamezení jejich zastarání. Investice tedy nejsou způsobilé pro podporu podle pravidel odvětví stavby lodí.

(189) Kromě toho Itálie neprokázala, že podpora má pobídkový účinek, tj. že žádost o podporu byla předložena před datem zahájení prací nebo že je podpora omezena na úhradu způsobilých výdajů, jak je vymezeno v použitelných pokynech k regionální podpoře (viz 89. bod odůvodnění).

(190) Veřejné financování již poskytnuté na tento projekt (44 138 854,50 EUR, konkrétně 76,42 % celkových investičních nákladů) přesahuje maximální přípustnou intenzitu podpory pro regionální investiční podporu na zařízení pro stavbu lodí podle všech tří následných rámců pro odvětví stavby lodí (které se pohybovaly v rozmezí 12,5 % až 22,5 % celkových investičních nákladů v závislosti na statusu regionální podpory příslušného regionu).

(191) S ohledem na skutečnost, že výše uvedené podmínky slučitelnosti nejsou splněny, dospěla Komise k závěru, že opatření podpory ve prospěch Přístavního orgánu Neapol nejsou slučitelná s vnitřním trhem.

5.3.2. *Posouzení slučitelnosti podpory pro společnost CAMED*

(192) Jak je prokázáno v oddíle 5.2.3 Itálie se dopustila zjevné chyby ocenění, když označila služby opravy lodí pro společnost CAMED za závazek veřejné služby. Kromě toho příslušné akty neuvádějí výši vyrovnání, které má být poskytnuto společnosti CAMED za povinnost udržovat otevřený přístup k suchým dokům, a proto neumožňují dospět k závěru, zda jakákoli poskytnutá vyrovnávací platba nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí příslušných nákladů na plnění závazku veřejné služby. Komise uvádí, že s ohledem na financování zásahů (ve výši 44 138 854,50 EUR poskytnutých italským státem a ve výši 13 621 000 EUR poskytnutých z vlastních prostředků Přístavního orgánu Neapol) jako vyrovnání za povinnost udržovat otevřený přístup k suchým dokům uloženou společnosti CAMED nelze vyloučit riziko nadměrného vyrovnání (viz 169. bod odůvodnění). Kromě toho, jak je vysvětleno ve 162. bodě odůvodnění, povaha a rozsah údajných závazků veřejné služby nebyly jasně definovány.

(193) Komise tedy dospěla k závěru, že pokud jde o údajnou podporu společnosti CAMED, opatření nelze prohlásit za slučitelná podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

([67]) Viz i) nařízení (ES) č. 1540/98, kterým se stanoví nová pravidla pro podporu lodního stavitelství, v platnosti od 1. ledna 1999 do 31. prosince 2003; ii) rámec pro státní podporu na stavbu lodí z roku 2004, který byl původně použitelný od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006 a později byl dvakrát prodloužen, a to do 31. prosince 2008 a do 31. prosince 2011.

([68]) Viz článek 7 nařízení (ES) č. 1540/98; bod 26 rámce pro státní podporu na stavbu lodí z roku 2003; 13. bod odůvodnění rámce pro státní podporu v odvětví stavby lodí z roku 2011; viz také rozhodnutí Komise o státní podpoře č. C21/2006 (ex N 635/2005), kterou Slovenská republika zamýšlí poskytnout podniku Slovenské lodenice Komárno, 2007/529/ES.

(194) Pokud jde o slučitelnost podpory ve prospěch společnosti CAMED na základě pravidel odvětví stavby lodí, Komise uvádí, že společnost CAMED (jako správce a provozovatel podporovaných zařízení) měla prospěch z provozní podpory (v podobě nižších koncesních poplatků), jejímž cílem bylo snížení výdajů, které by společnost CAMED musela nést. Pravidla státní podpory pro odvětví stavby lodí použitelná v době poskytnutí každého opatření (viz 179. bod odůvodnění) nestanoví provozní podporu pro správce nebo uživatele zařízení pro stavbu lodí. Komise tedy dospěla k závěru, že podporu pro společnost CAMED nelze prohlásit za slučitelnou podporu.

6. ZÁVĚR K EXISTENCI A SLUČITELNOSTI PODPORY

(195) Komise konstatuje, že Itálie protiprávně provedla investiční podporu ve prospěch Přístavního orgánu Neapol v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

(196) Komise rovněž konstatuje, že Itálie protiprávně provedla provozní podporu ve prospěch společnosti CAMED v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

(197) U dotyčných opatření nelze zjistit žádný důvod jejich slučitelnosti s vnitřním trhem, a proto musí být tato opatření prohlášena za neslučitelná.

7. NAVRÁCENÍ PODPORY

7.1. **Promlčecí lhůta**

(198) Komise uvádí, že podle italských orgánů nelze posuzovanou veřejnou podporu získat zpět, neboť uplynula promlčecí lhůta stanovená článkem 17 procesního nařízení.

(199) Podle čl. 17 odst. 1 „[p]ravomoci Komise ve věci navrácení podpory podléhají promlčecí lhůtě deseti let“. Avšak podle čl. 17 odst. 2: „Promlčecí lhůta počíná dnem, kdy je protiprávní podpora udělena příjemci buď jako jednotlivá podpora, nebo v rámci režimu podpory. Jakékoli opatření přijaté Komisí nebo členským státem jednajícím na žádost Komise, týkající se protiprávní podpory, přerušuje běh promlčecí lhůty. Každým přerušením počíná lhůta běžet znovu. Promlčecí lhůta neběží po dobu, kdy je rozhodnutí Komise předmětem jednání před Soudním dvorem Evropské unie.“

(200) Komise zastává názor, že argumenty italských orgánů nelze přijmout. Jednání Komise spočívající v odeslání žádosti o informace v březnu 2006, dvou předběžných posouzení stěžovateli v letech 2013 a 2014 a žádostí o další informace italským orgánům (viz 3., 5. a 6. bod odůvodnění) přerušilo promlčecí lhůtu, a desetiletá promlčecí lhůta tedy dosud neuplynula.

7.2. **Legitimní očekávání a právní jistota**

(201) Podle čl. 16 odst. 1 procesního nařízení musí být jakákoli podpora, která je shledána neslučitelnou s vnitřním trhem, navrácena.

(202) V čl. 16 odst. 1 se však stanoví, že „*Komise nebude vyžadovat navrácení podpory, pokud by to bylo v rozporu s obecnými zásadami práva Unie*“. V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že Komise je povinna automaticky zohlednit mimořádné okolnosti, které podle čl. 16 odst. 1 odůvodňují, že upustí od nařízení vrátit protiprávně poskytnutou podporu, je-li toto navrácení v rozporu s některou z obecných zásad práva Unie ([69]).

(203) Komise uvádí, že Itálie a společnost CAMED ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení předložily tvrzení, že rozhodnutí Komise je protiprávní a představuje porušení obecných zásad řádné správy, právní jistoty a legitimních očekávání (viz 52.–54. a 91. bod odůvodnění).

([69]) Rozsudek Soudního dvora, RSV v. Komise, C-223/85, ECLI:EU:C:1987:502.

(204) Podle judikatury Soudního dvora právo dovolávat se zásady ochrany legitimních očekávání předpokládá, že příslušné orgány Unie poskytly dotyčné osobě přesná, nepodmíněná a shodující se ujištění pocházející ze schválených, spolehlivých zdrojů ([70]). Podle judikatury mohou být tato ujištění buď výslovná (např. přímé sdělení členskému státu ohledně platnosti určitého opatření) ([71]), nebo implicitní (např. zbytečné prodlení v řízení, schválení obdobných režimů v minulosti) ([72]). Legitimního očekávání ohledně souladu státní podpory s právními předpisy se lze v zásadě, a s výhradou výjimečných okolností, dovolávat pouze tehdy, byla-li tato podpora poskytnuta v souladu s oznamovací povinností stanovenou v článku 108 SFEU ([73]).

(205) Komise konstatuje, že v daném případě nedošlo k porušení zásady legitimního očekávání. Jak je vysvětleno ve 147. až 150. bodě odůvodnění, podpora ve skutečnosti nebyla italskými orgány Komisi nikdy oznámena. Kromě toho Komise neposkytla přesná, nepodmíněná a shodující se ujištění o tom, že opatření není podporou nebo je slučitelnou podporou ([74]).

(206) Základní požadavek právní jistoty, obsažený také v článku 16 procesního nařízení, má zajistit předvídatelnost právních situací a vztahů týkajících se práva Unie, a tudíž brání tomu, aby Komise dlouhodobě odkládala výkon svých pravomocí ([75]).

(207) Komise je s ohledem na velmi zvláštní okolnosti projednávaného případu toho názoru, že zásada právní jistoty nebyla vůči italským orgánům dodržena.

(208) Komise konstatuje, že existují určité indicie, které umožňují uvažovat, že i) se Komise opozdila ve výkonu svých pravomocí, pokud jde o šetření dotčených opatření a že ii) implicitními náznaky před opětovným otevřením věci v roce 2013 mohla Komise uvést italské orgány v omyl, co se týče řádnosti uvedených opatření ([76]).

(209) Zaprvé se Komise opozdila ve výkonu svých pravomocí, pokud jde o šetření dotčených opatření: v březnu 2006 zaslala Komise žádost o informace, na kterou Itálie reagovala dne 3. dubna 2006 a poskytla vyčerpávající informace, které měly vést Komisi k závěru, že posuzované opatření je ve skutečnosti veřejnou podporou. Nicméně útvary Komise na uvedený dopis žádným způsobem nereagovaly a věc byla uzavřena. Věc byla znovu otevřena až o sedm let později, v návaznosti na formální stížnost v únoru 2013. Rozhodnutí o zahájení řízení bylo nakonec vydáno v červnu 2016.

(210) Zadruhé implicitními náznaky před opětovným otevřením věci v roce 2013 mohla Komise uvést italské orgány v omyl, co se týče řádnosti daných opatření. Dopisem ze dne 3. dubna 2006 italské orgány tvrdily, že dotčené suché doky jsou veřejnou infrastrukturou a jako takové se na ně nevztahují pokyny pro stavbu lodí. Nicméně informace, které italské orgány poskytly Komisi, měly Komisi vést k závěru, že posuzované opatření je ve skutečnosti veřejnou podporou pro zařízení pro stavbu a opravy lodí, která představuje státní podporu, jež měla být Komisi oznámena. I když tedy Komise byla informována o povaze podporovaného investičního projektu, v období let 2006–2013 nepodnikla žádné další kroky ani neprovedla žádné další šetření, což bylo pro italské orgány implicitním signálem, že jejich charakterizace suchých doků jako přístavní infrastruktury je správná.

(211) Sedm let, které uplynuly mezi odpovědí italských orgánů na dopis Komise a další žádostí o informace zaslanou Komisí Itálii, mohlo Itálii v tomto konkrétním případě vést k domněnce, že svým mlčením Komise původní postoj Itálie, podle kterého opatření nepodléhalo kontrole státní podpory, a žádné oznámení tedy nebylo zapotřebí, implicitně schválila. Je sice pravdou, že pokud Komise na odpověď členského státu nereagovala, nemůže to ve své podstatě představovat porušení zásady právní jistoty, nicméně je jasné, že tento konkrétní případ nezahrnuje pouze nečinnost na straně Komise, ale také implicitní náznak útvarů Komise směrem k Itálii vedoucí k mimořádné kombinaci okolností. Tudíž i) sedmileté zpoždění v původním procesu rozhodování

([70]) Rozsudek Soudního dvora, Kahla Thüringen Porzellan v. Komise, C-537/08, ECLI:EU:C:2010:769, bod 63, a citovaná judikatura.
([71]) Rozsudek Soudního dvora, Van den Bergh en Jurgens v. Komise, C-267/85, ECLI:EU:C:1987:121, bod 44.
([72]) Rozsudek Soudního dvora, RSV v. Komise, C-223/85, ECLI:EU:C:1987:502.
([73]) Rozsudek Soudního dvora, HGA a další v. Komise, C-630/11 P až C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, bod 134.
([74]) Definice zásady legitimního očekávání viz rozsudky Soudního dvora, Van den Bergh en Jurgens v. Komise, C-265/85, ECLI:EU:C:1987:121, bod 44, a Sofrimport v. Komise, C-152/88, ECLI:EU:C:1990:259, bod 26; rozsudky Tribunálu, Mehibas Dordtselaan v. Komise, T-290/97, ECLI:EU:T:2000:8, bod 59, a Kyowa Hakko Kogyo v. Komise, T-223/00, ECLI:EU:T:2003:194, bod 51; absence legitimního očekávání na straně příjemců protiprávně provedené podpory viz rozsudek Soudního dvora, Demesa a Territorio Histórico de Álava v. Komise, spojené věci C-183/02 P a C-187/02 P, ECLI:EU:C:2004:701, body 44 a 45, a judikatura v těchto rozsudcích citovaná.
([75]) Viz rozsudek Soudního dvora, Falck a Acciaierie di Bolzano v. Komise, spojené věci C-74/00 P a C-75/00 P, ECLI:EU:C:2002:524, bod 140.
([76]) Viz rozhodnutí Komise 2007/256/ES ze dne 20. prosince 2006 o režimu podpor, které poskytla Francie podle článku 39 CA Obecného daňového zákoníku – státní podpora C 46/2004 (ex NN 65/2004) (Úř. věst. L 112, 30.4.2007, s. 41) a rozsudek Soudního dvora, Komise v. Salzgitter, C-408/04 P, ECLI:EU:C:2008:236, bod 106.

Komise (tím, že Komise nereagovala na prvotní dopis italských orgánů ze dne 3. dubna 2006) v kombinaci s ii) nečinností Komise, která za zvláštních okolností této věci mohla být vykládána jako tiché přijetí postoje italských orgánů ohledně určení a výkladu právního rámce pro posouzení opatření, mohly ponechat prostor pro pochybnosti, pokud jde o zákonnost opatření, a zabránit italským orgánům provést kroky, kterými by dotčená opatření včas uvedly v soulad s pravidly státní podpory.

(212) Aby se tedy zajistila předvídatelnost právních situací a vztahů týkajících se práva Unie, Komise s ohledem na zvláštní okolnosti této věci a souhru výše uvedených prvků dospěla k závěru, že zvláštní okolnosti této věci znamenají, že Itálie nebude muset zajistit navrácení jakékoli neslučitelné podpory podle oddílu 5 ve prospěch Přístavního orgánu Neapol nebo společnosti CAMED, která byla poskytnuta před žádostí o informace zaslanou Komisí Itálii dne 28. února 2013, kterou byla tato věc znovu otevřena.

(213) Pokud jde o podporu poskytnutou po 28. únoru 2013, jakákoli neslučitelná podpora je od jejích příjemců vymahatelná. Komise konstatuje, že poté, co byla dne 28. února 2013 zaslána podrobná žádost o informace, byly italské orgány plně informovány o pochybnostech Komise týkajících se zákonnosti a slučitelnosti podpory.

(214) Jak je však uvedeno ve 178. bodě odůvodnění, Komise konstatuje, že všechna dotčená opatření byla ve prospěch Přístavního orgánu Neapol poskytnuta před 28. únorem 2013, tedy před datem žádosti o informace zaslané Komisí Itálii v návaznosti na formální stížnost z roku 2013. Opatření ve prospěch společnosti CAMED byla rovněž všechna provedena před 28. únorem 2013, neboť právní nárok na podporu získala z titulu koncesní dohody z roku 2004. Žádné z opatření podpory, která jsou předmětem této věci, tedy nebylo poskytnuto po 28. únoru 2013.

7.3. **Podpora, kterou mají Přístavní orgán Neapol a společnost CAMED navrátit**

(215) S ohledem na zvláštní okolnosti této věci, jak je vysvětleno ve 207. až 211. bodě odůvodnění, a na závěr uvedený ve 214. bodě odůvodnění nebude Přístavní orgán Neapol ani společnost CAMED žádné částky Itálii navracet. Ze stejných důvodů toto rozhodnutí nevylučuje budoucí platby týkající se určitých částek podpory, které již byly poskytnuty Přístavnímu orgánu Neapol (na základě ministerského nařízení ze dne 27. října 1999 přijatého podle obecného rámce stanoveného zákonem č. 413/1998, ve spojení s ministerským nařízením ze dne 2. května 2001) a společnosti CAMED (na základě koncesní dohody z roku 2004) před 28. únorem 2013.

(216) Nicméně pokud by Itálie uvažovala o poskytnutí jiných opatření podpory v přístavu Neapol, byla by samozřejmě povinna podle čl. 108 odst. 3 SFEU tato opatření oznámit Komisi, aby Komise mohla posoudit jejich slučitelnost s vnitřním trhem (samozřejmě s výjimkou případů, kdy jsou takováto opatření z oznamovací povinnosti vyňata podle nařízení o blokových výjimkách),

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Státní podpora v podobě investiční podpory poskytnuté Itálií ve prospěch Přístavního orgánu Neapol prostřednictvím ministerského nařízení ze dne 27. října 1999 přijatého podle obecného rámce stanoveného zákonem č. 413/1998, ve spojení s ministerským nařízením ze dne 2. května 2001, kterou Itálie provedla protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

2. Státní podpora v podobě nepatřičně nízkých koncesních poplatků poskytnutá Přístavním orgánem Neapol ve prospěch společnosti CAMED, kterou Itálie provedla protiprávně prostřednictvím koncesní dohody z roku 2004 podepsané společností CAMED a Přístavním orgánem Neapol dne 29. července 2004 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Itálie není povinna získat zpět podporu uvedenou v článku 1.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 20. září 2018

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise